

Stadttunnel ist die Denke von gestern Spätestens nach den Beschlüssen des Bundes zu Planungsbeschleunigung und LKW-Maut reiten beim Stadttunnel Stadtverwaltung und Regierungspräsidium ein totes Pferd

Als der BVWP 2030 im Jahr 2016 beschlossen wurde, gab es das Klimaschutzgesetz des Bundes noch nicht (siehe Kasten). Dieses Bundesgesetz mit seiner Klimaneutralität bis 2045 ist jetzt schon dem Stadttunnel in die Quere gekommen. Am 19. Oktober hat die Ampelkoalition zur Erreichung der Klimaschutzziele im Bundestag das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich von Schiene und Straße beschlossen. Das betrifft 138 Ausbau-Projekte für bestehende Autobahnen, die im BVWP als vordringlich eingestuft sind, die aber jetzt zusätzlich das Label „Engpassbeseitigung“ bekommen haben. Als vordringlich ist auch der Stadttunnel eingestuft worden, aber ohne das Label „Engpassbeseitigung“. Wenn 138 Projekte vorgezogen werden, dann müssen andere Projekte, wie der Stadttunnel, im Mittelzufluss zeitlich nach hinten geschoben werden oder, wie viele Politiker in den Ländern und Kommunen mit Projekten, die nicht auf der 138er Liste stehen vermuten, sie werden gar nicht mehr realisiert.

Auch die ebenfalls 9. Oktober vom Bundestag beschlossene Erhöhung der LKW-Mautgebühr geht in die richtige Richtung. Sie wird bis 2027 dem Bundeshaushalt 30,5 Milliarden einbringen, die je zur Hälfte in den Bundesfernstraßen- und Bahnausbau fließen sollen. Sie besteht aus zwei Komponenten: Zum 1. Dezember dieses Jahres erhalten die LKWs einen Aufschlag auf die Maut von 200 Euro pro Tonne CO₂ und zum 1. Juli 2024 soll die Mautpflicht dann auch schon für Transporter ab 3,5 Tonnen gelten, statt bisher ab 7,5 Tonnen. Das wird vor allem auch die Paketdienste treffen. Von diesem Aufschlag sind emissionsfreie Lastwagen ausgenommen. Das soll natürlich die E-Laster fördern, macht aber auch die Bahn attraktiver für den Transport der Güter. Mit der Mauterhöhung wurde das Prinzip „Straße fördert Straße“ zugunsten der Schiene durchbrochen.

Die am 9. Oktober beschlossenen Gesetze reichen aber bei weitem noch nicht aus. Das KSG schreibt regelmäßig anzupassende Reduktionen von Treibhausgasen vor, um tatsächlich 2045 die Klimaneutralität zu erreichen. Die Treibhausgasemissionen des Verkehrs haben 2022 laut den Emissionsdaten nach KSG des Umweltbundesamtes (UBA) weiter auf 148 Mio t. zugenommen. Das Sektorenziel für den Verkehr wurde um 9 Mio. t. überschritten. Nach dem aktuellen Projektionsbericht der Bundesregierung würden die Treibhausgasemissionen bis 2030 auf 126 Mio. t gesenkt. Damit würde der Verkehrssektor sein Ziel von 84 Mio. t um mehr als 40 Mio. t verfehlen. ¹⁾

Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG)

Das KSG wurde am 15. November 2019 vom Bundestag beschlossen. Darin wurden erstmals Klimaschutzziele des Bundes bis 2030 gesetzlich verbindlich festgeschrieben.

Im März 2021 entschied das Bundesverfassungsgericht aufgrund einer Klage des Bundes für Natur und Umweltschutz, dass die Klimaziele nur unzureichend geregelt seien. Daraufhin hat der Bund seine Ziele präzisiert. Nach dem **novellierten Klimaschutzgesetz**, das am 31. August 2021 in Kraft getreten ist, muss Deutschland bis 2030 seine Treibhausgas-Ausstoß um 65 % verringern und bis 2040 um 88 %, jeweils bezogen auf 1990. Bis zum Jahr 2045 soll Treibhausneutralität erreicht werden.

Die grün-schwarze Landesregierung hat durch den Landtag sogar Klimaneutralität bis 2040 in Baden-Württemberg beschließen lassen.

Die Bundesregierung wird nicht umhinkönnen, das Tempo bei den Klimaschutzmaßnahmen zu erhöhen. Da können Planungsbeschleunigung und Erhöhung der LKW-Maut nur ein Anfang sein.

Das KSG ist Gesetz, d. h. die Bundesregierung muss sich daranhalten. Das wird zu einer stärkeren ökologischen Ausrichtung des BVWP führen und somit Bund, Land und Kommunen zwingen, intelligente Mobilitätskonzepte zu entwickeln, die die verschiedenen Verkehrsträger intelligent verknüpfen und den LKW- und PKW-Verkehr deutlich reduzieren.

Wir müssen wegkommen von dem Denken in alten Gleisen. Wie lange haben wir gedacht, es werden viele Jahre vergehen, bis es uns gelingt, in Südbaden eine einheitliche Tarifzone hinzubekommen. Die Bundesregierung hat es mit einem Federstrich hinbekommen, mit den 49 Euro-Ticket eine deutschlandweite Tarifzone zu schaffen.

Wie lange hat die Lobby der Verbrenner-Technologie gegen die Entwicklung des E-Autos gewehrt, sogar mit krimineller Energie, wie der Abgasskandal zeigt.

Anstatt den deutschen Ingenieuren herausfordernde Aufgaben in neuen Technologien zu stellen, hat man sie beim Abgasskandal genötigt, alte Technologien mit „dirty tricks“ zu retten.

Was waren das für mutige Ingenieure, die das Ravenna-Viadukt im 19. Jahrhundert gebaut haben. Pioniergeist! Den wünsche ich mir heute wieder von Verkehrsplanern, die mir erzählen, Güter kann man nicht mit der Höllentalbahn hinaufbefördern.

Ein Ingenieur ist jemand, der, nachdem man ihm gesagt hat, alles was schwerer als Luft ist, fliegt nicht, das Flugzeug entwickelt.

Der Druck durch das KSG wird steigen. Wir brauchen Verkehrsplaner, denen mehr einfällt als Autoverkehr unter die Erde zu verlegen. Oder die Bürgerinnen und Bürger fragen, was denn die Alternative wäre und auf die Antwort Güter auf die Bahn milde lächelnd antworten: „Das geht nicht!“

Über den Stadttunnel haben wir Ende der siebziger / Anfang der achtziger Jahre mit Rolf Böhme diskutiert. Es ist ein Projekt aus dieser Zeit, die allerdings inzwischen darüber weggegangen ist. Der Stadttunnel ist aus der Zeit gefallen und er wird aus dem Rahmen des BVWP fallen. Stadt und Regierungspräsidium sollten im Sinne des Klimaschutzes kein totes Pferd reiten.

Der Stadttunnel kommt nicht.

Jürgen Kießling

¹⁾ Quelle: 23.10.23 <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#referenzentwicklung>)