**Verkehrsclub Deutschland (VCD)**
**LV NRW**
Iko Tönjes, Sprecher
iko.toenjes@vcd-nrw.de
Tel. 0171 2809740

Düsseldorf, den 19.5.2021

Stellungnahme des VCD NRW zur Anhörung des Verkehrsausschusses
**"Überprüfung und Moratorium der Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW"**
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN, Drucksache 17/11156

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME**
**17/3958**

A11

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zu einer Stellungnahme.

**Zusammenfassung**


- Moratorium für neue Straßenprojekte begrüßen wir als Chance zum Nachdenken und Umsteuern. Es geht um die Umschichtung von Planungskapazitäten, neue Ziele für die Baubehörden und neu ausgerichtete Bewertungsmethodik und Verkehrsprognosen.
- Notwendig ist ein Klimacheck für jedes größere Projekt, beim Infrastrukturausbau muss am Ende weniger CO2-Ausstoß herauskommen.
- Neben der umfangreichen Sanierung von Brücken und Straßen, Maßnahmen zum Radwegenetz, und öffentlichen Verkehr und zur Verkehrsberuhigung und -steuerung bleiben wenig Mittel für den Straßenneubau.


Die gesetzlichen **Klimaschutzziele** erfordern sehr viel striktere Maßnahmen als die Politik es sich heute anscheinend denkt, gerade auch im Verkehr. Das Bundesverfassungsgericht hat das in seinem aktuellen Urteil noch einmal bekräftigt. Bis 2030 sind im Mittel jedes Jahr 5% weniger CO2 erlaubt, das ist ein echter Trendbruch. Wie will das Land das erreichen?

Ein **Klimacheck** für alle größeren Straßenprojekte ist unabdingbar. Gerade im Verkehr dauern Planung wie Nutzung der Infrastruktur sehr lange und Klimaziele müssen schon 2030 erreicht werden, deswegen muss hier umgehend umgesteuert werden. Elektromobilität ist weder Allheilmittel noch kurzfristig allgemein umsetzbar. Mehr Straßen führen aber zu mehr Straßenverkehr. Das widerspricht den ausdrücklichen und verbindlichen Zielen der Umweltpolitik.

**Insofern hält der VCD ein Moratorium für dringend geboten, aus gesetzlicher Notwendigkeit.** Ein Moratorium für neue Straßenprojekte könnte die Chance bieten, Ziele der Straßenplanung neu zu definieren und Planungskapazitäten und -Kompetenzen neu auszurichten, um dann mehr Radwege und ÖPNV-Planungen umsetzen zu können. Auch für fertig geplante und schon begonnene Projekte sollte geprüft werden, ob sie mit den Zielen in Konflikt stehen und ob ein Stopp möglich und geboten ist.

Wir müssen die Zeit haben und nutzen, um die **Bewertungsmethodik** zügig zu überarbeiten (SUP, UVP, Kosten-Nutzen-Analysen), sie passt an vielen Stellen nicht mehr. Klimaschutz wird in der Straßenplanung praktisch bisher wenig beachtet. Die Bewertung von Großprojekten sollte künftig immer durch unabhängige Dritte erfolgen, um die Mittel effizient und nachhaltig einzusetzen, da bauinteressierte Behörden bei ihren eigenen Projekten nicht immer ganz neutral rechnen.

Wir haben Zweifel, ob Klima- und Umweltziele bei **Straßen.NRW** wirklich angekommen sind, oder ob nicht immer noch Umsatz = Bauvolumen an oberster Stelle steht. Ein Indiz für den Zweifel ist, dass an mehreren Orten bereits Gerichtsprozesse gegen Straßen.NRW nötig sind, nur um von kommunaler Seite Lärmschutz durchzusetzen, etwa beim Ostwestfalendamm in Bielefeld oder bei der B224 in Gladbeck. Und gegen viele laufende Straßenbauprojekte gibt es heftigen Widerstand und große Umweltbedenken in der Bevölkerung.

Bei den **Bundesfernstraßen** müssen wir vielleicht auf die Zeit nach der Bundestagswahl warten. Dann könnte es ein Bundesmobilitätsgesetz statt eines Bundesverkehrswegeplans geben, der VCD arbeitet daran.

Die wesentliche Aufgabe im Straßennetz sind heute **Brücken- und Straßensanierungen**, hier ist künftig der Löwenanteil der Straßenbaumittel einzusetzen. Auch Radwege, Lärmschutz, Verkehrsberuhigung, intelligente Verkehrssteuerung etc. werden mehr Mittel benötigen. Für Neubau bleibt wenig Geld.

Es geht nicht um völligen Stopp des Straßenbaus, sondern um **Neuorientierung**. Umgehungsstraßen dürfen nur mit verpflichtendem Rückbau und Umgestaltung der Orts-Durchfahrt und ohne Kapazitätserweiterung geplant werden. Mehr eigenständige Maßnahmen zur Beruhigung von Orts-Durchfahrten sind sinnvoll. Insgesamt ist aber nachzuweisen, dass die Straßenbau-Programme der Verringerung des CO2-Ausstoßes dienen, ggfs. sind Ausgleichsmaßnahmen einzuplanen (analog zum Naturschutz).

Im **öffentlichen Verkehr** sind Ausbaumaßnahmen wichtig, aber mindestens ebenfalls langwierig wie bei der Straße. Für das Umsteigen auf den ÖPNV noch wichtiger und dringender ist deshalb ein hochwertiges und finanziell gesichertes Angebot mit garantierten Bedien-Standards im ganzen Land. Auch das kostet viel Geld. Das gewünschte Umsteigen auf Bahn und Bus, Ride-Sharing und Rad hat dann auch Auswirkungen auf die Straßennutzung.

Verkehrsentwicklung und Straßenbedarf sind grundlegend neu zu denken, **Prognosen und Bewertungsgrößen** wesentlich zu überarbeiten. Dabei sind kurz- und langfristige Trends zu berücksichtigen: Auswirkungen von Klimaschutzzielen (z.B. CO2-Abgaben), Maut-Entwicklung, intelligente Verkehrssteuerung, Konvoi-Fahren, Ziele für den öffentlichen Verkehr (Verdoppelung der Fahrgastzahl, Güter auf die Schiene), Fahrgemeinschafts-Potenziale, nachhaltige Logistik, mehr regionale Produktion, Home-Office und virtuelle Besprechungen, Änderungen im Reiseverhalten u.a.m.