LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/3967

A11

Straßen.NRW
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Stellungnahme des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN zu „Überprüfung und Moratorium der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan in NRW“

Stand: 26.05.2021

Zu Beginn dieses Jahres haben sich die Aufgaben vom Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbauverwaltung grundlegend geändert. Seit dem 01.01.2021 werden die Autobahnen nicht mehr in der Auftragsverwaltung durch die Länder verwaltet, sondern durch den Bund selbst. Für Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung der Autobahnen ist seitdem die hierfür gegründete Autobahn GmbH zuständig. Von den ursprünglich rund 5.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebes wechselten bis zum 01.01.2021 insgesamt ca. 2.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Autobahn GmbH.

Der Wegfall der Aufgaben rund um die Autobahnen in NRW bietet für den Landesbetrieb die Möglichkeit neue Schwerpunkte zu setzen und sich neu auszurichten. Ein Thema, das deutlich mehr in den Fokus rückt, ist der Radverkehr. Auch in der Vergangenheit waren bereits etliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus den unterschiedlichsten Fachbereichen in der Vorbereitung, Umsetzung und Erhaltung von Radwegen tätig. Allein im Bereich der Planung arbeitet von den aktuell rund 300 Beschäftigten jeder Dritte zeitweilig oder sogar gänzlich an Radverkehrsprojekten. Um den Radwegebau weiter zu forcieren, wurden neue Kapazitäten in den Fachabteilungen geschaffen. Zusätzlich wurden landesweiten in den Niederlassungen Radverkehrsbeauftrage installiert, die als Hauptansprechpartner für Fragestellungen zum Radwegebau zur Verfügung stehen, Koordinierungsaufgaben bei Radwegeprojekten übernehmen und somit dazu beitragen, dass die Zusammenarbeit mit Kommunen, Verbänden und Initiatoren von Bürgerradwegeprojekten intensiviert werden.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass, auch wenn zukünftig 25 % des Verkehrsaufkommens in Nordrhein-Westfalen auf den Radverkehr entfallen sollten und der ÖPNV gestärkt wird, auf den motorisierten Individualverkehr nicht verzichtet werden kann. Sichere, leistungsfähige und gut vernetzte Straßen sind daher zwingend erforderlich. Eine verkehrliche Notwendigkeit für ein ausreichend ausgebautes Straßennetz besteht selbstredend auch für den straßengebundenen ÖPNV und für die sichere Führung des Radverkehrs.

Zu der angeführten Änderung des Verkehrsverhaltens infolge der Covid-19-Pandemie liegen dem Landesbetrieb Auswertungen vor. Die Daten wurden anhand repräsentativer Messquerschnitte auf Bundesautobahnen, die sowohl die Fernverkehrs- als auch die Pendlerstrecken berücksichtigen, erhoben. Die ermittelten Verkehrszahlen aus 2020 wurden mit denen aus dem Vorjahr verglichen. Mit der Verkündigung des ersten Lockdowns war ein starker Rückgang des Verkehrsaufkommens von bis zu 50 % zu verzeichnen. Mit Rücknahme der Beschränkungen über die Sommermonate stiegen die Verkehrszahlen wieder kontinuierlich an und erreichten nahezu das Niveau des Vorjahres. Mit dem zweiten (Teil-) Lockdown in der zweiten Jahreshälfte kam es erneut zu einem, wenn auch deutlich geringeren, Rückgang des Verkehrsaufkommens. Aus diesen Erfahrungen lässt sich prognostizieren, dass die langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das Verkehrsverhalten als gering einzuschätzen sind.

In Anbetracht dessen sind auch zukünftig Investitionen in den Straßenbau zwingend erforderlich.
Zum einen wird in den Erhalt des bestehenden Straßennetzes, zum anderen in die Straßenneu- und Ausbauprojekte der Bedarfspläne investiert.

Der Erhalt von Straßen ist insbesondere auf Grund der negativen Auswirkungen von Witterungseinflüssen und Verschleiß erforderlich. Durch Sanierungsmaßnahmen wird die Verkehrssicherheit, aber auch der Reisekomfort erhöht. Insbesondere der Erhalt der Straßen im nachgeordneten Netz ist für den Radverkehr von großer Bedeutung denn dort, wo der Radverkehr auf der Straße geführt werden muss, tragen gut erhaltene Straßen maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer bei. Darüber hinaus erfolgen Sanierungsmaßnahmen auch vor dem Hintergrund des Umweltschutzes. Beispielsweise können durch Deckensanierungen Schallemissionen deutlich verringert werden. Auch werden die Einleitungsstellen für die Oberflächenentwässerung an den Straßen im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes saniert. Das Niederschlagswasser wird erfasst, gereinigt und anschließend gedrosselt dem Gewässer zugeführt. Somit wird zum einen die stoffliche Belastung, zum anderen aber auch die hydraulische Belastung der Oberflächengewässer reduziert und zu einer Verbesserung der Gewässerqualität beigetragen.

Bei den in den Bedarfsplänen angeführten Straßenneubauprojekten handelt es sich größtenteils um Ortsumgehungen. Ziel ist es, durch den Bau von Ortsumgehungen die Ortsdurchfahrten zu entlasten. Die daraus resultierende Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen

dienen dem Schutz des Schutzgutes Mensch. Durch die Verbesserung des Verkehrsflusses in Kombination mit dem Flottenwechsel hin zu umweltfreundlicheren Antrieben sinken der Kraftstoffverbrauch und die Schadstoffemissionen.

Ein weiterer Vorteil der Entlastung der Ortsdurchfahrten ist die Möglichkeit zur städtebaulichen Aufwertung der Ortslagen; durch die Verlagerung des Verkehrs können die vorhandenen innerörtlichen Verkehrsflächen zugunsten von Aufenthaltsfunktionen und umweltfreundlicher Nahmobilität neu aufgeteilt und umgestaltet werden. Die gezielte Bündelung des Verkehrs trägt darüber hinaus zu einer Reduzierung der bislang auf Nebenstraßen verdrängten Verkehre und somit zu einer Steigerung der Wohnqualität bei. Dieser Effekt wird auch durch den leistungsfähigen und sicheren Ausbau bestehender Straßen erzielt. Diese sind insbesondere für den überregionalen Verkehr unverzichtbar. Darüber hinaus wird bei Neu- und Ausbauprojekten die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.

Der Landesbetrieb ergreift beim Neu- und Ausbau von Straßen Maßnahmen, um die damit verbundenen Eingriffe auszugleichen. Beispiele für solche Kompensationsmaßnahmen sind Renaturierungen von Fließgewässern, die Anlage von Stillgewässern und Blänken mit einer große Artenvielfalt an Binsen, Gräsern und Schilfgewächsen oder auch die vielerorts vorzufindenden Aufforstungen mit unterschiedlichsten Gehölzarten, Hecken und Sträucher. Hierdurch werden neue wertvolle Lebensräume geschaffen. Darüber hinaus werden in Zusammenarbeit mit den ansässigen Landwirten intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen in extensives Grünland umgewandelt. Der Wechsel von der Monokultur hin zur extensiven Bewirtschaftung ist ein wichtiger Schritt um ökologisch hochwertige Flächen zu schaffen. Auch werden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW Streuobstwiesen angelegt. Diese dienen nicht nur diversen Tier- und Pflanzenarten als Nahrungsquelle und Lebensraum, sondern werten – wie viele der beschriebenen Ausgleichsmaßnahmen – das Landschaftsbild im urbanen Raum auf. Dabei beschränkt sich die Arbeit des Landesbetriebes Straßenbau NRW nicht nur auf die Herstellung, sondern auch auf die intensive Pflege und Unterhaltung dieser Maßnahmen.

Der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen wird gemäß § 4 Fernstraßenausbaugesetz turnusmäßig alle 5 Jahre einer Überprüfung unterzogen. Bei dieser überprüft das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, ob der Bedarfsplan eine Anpassung an die zwischenzeitlich eingetretenen wirtschaftlichen und verkehrlichen Entwicklungen benötigt. Diese Bedarfsplanüberprüfung wurde zwischenzeitlich eingeleitet. Ein Abschluss der notwendigen Untersuchungen ist für das Jahr 2023 vorgesehen. Auf Grundlage der Ergebnisse dieser Überprüfung entscheidet dann der Deutsche Bundestag über mögliche weitere Schritte.

Der Landesstraßenbedarfsplan wird aktuell fortgeschrieben. Für die Übergangszeit wurde ein Planungsprogramm abgestimmt und festgelegt, in dem Maßnahmen benannt sind, die weiterhin verfolgt werden.

Eine darüber hinausgehende Überprüfung der geplanten Straßenneu- und Ausbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan und Landesstraßenbedarfsplan ist daher nicht erforderlich.