

BUND NRW Merowingerstraße 88 40225 Düsseldorf

Landtag Nordrhein-Westfalen
Referat I.A.2 / A11

- per Mail -

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
18/702**

A11

Landesverband
Nordrhein-Westfalen e.V.

Referent für zukunftsfähige
Mobilität
Stephan Baur

Fon: 0211/30200524
stephan.baur@bund.net

www.bund.nrw.de

Düsseldorf, 14.08.2023

„Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW“, Antrag, der Fraktion der SPD und der Fraktion der FDP, Drs. 18/4137

Schriftliche Anhörung des Verkehrsausschusses zum 18. August 2023

hier: Stellungnahme des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Sehr geehrter Herr Goeken,

für die Einladung zur oben genannten Anhörung bedanken wir uns ganz herzlich und nehmen zum Antrag wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Der zurückliegende Sommer hat eindrücklich bewiesen, dass der Klimawandel unmittelbar auch in unseren Breiten wirkt. Global gesehen war der Juli 2023 der wärmste Juli seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Hinzu kamen vermehrt lokal auftretende Starkregenereignisse und extreme Dürren im südlichen Europa¹. Diese Wetterphänomene sind Auswirkungen des Klimawandels, werden häufiger und beeinflussen in besonderen Maßen die Gesundheit und die

¹ Vgl. July 2023 is set to be the hottest month on record | World Meteorological Organization (wmo.int) August 23

Lebensqualität der Menschen in Deutschland und auf der ganzen Welt. Unmittelbar damit verknüpft ist die Biodiversitätskrise, die durch einen dramatischen Verlust an natürlichen Lebensräumen und die Gefährdung zahlreicher heimischer Arten gekennzeichnet wird. Invasive Arten gewinnen zunehmend an Bedeutung und nehmen starken Einfluss auf die örtlichen Artenbestände. Monokulturen und intensiver Flächenverbrauch verstärken die angesprochenen Phänomene.

Mit der Ratifizierung des Pariser Klimaabkommens hat Deutschland die Herausforderungen anerkannt, eigene ambitionierte Klimaziele aufgestellt und diese bereits verschärft. Doch die geringfügigen Rückgänge der Treibhausgasemissionen sind viel mehr eine Reaktion auf die aktuellen Krisen, wie dem Ukrainekrieg und der damit einhergehenden Energieknappheit sowie den Auswirkungen der Corona-Krise, als eine gezielte Wirkung politischer Maßnahmen.

Fatal stellen sich die Entwicklungen der THG-Emissionen der Sektoren Verkehr und Gebäude, die fernab ihrer Zielpfade stehen, dar. Die notwendigen Klimasoftwareprogramme sind sogar laut eigenen Expertenrat der Bundesregierung nicht ausreichend, um die entsprechenden Zielpfade kurzfristig wieder zu erreichen. Anstatt sich den Herausforderungen endlich zu stellen, soll das Klimaschutzgesetz nun aufgeweicht werden. Es ist jedoch zwingend notwendig, unverzüglich zu handeln und treibhausgasenkende Maßnahmen zu ergreifen, um das CO₂-Restbudget für Deutschland zeitlich einhalten zu können und die Freiheitsrechte künftiger Generationen nicht zu verletzen.²

Bereits vor Erstellung der aktuell noch gültigen Bedarfspläne zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 im Jahr 2016 war das Pariser Klima-Übereinkommen in Kraft getreten und von der Bundesrepublik Deutschland ratifiziert. Der Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 24.03.2021 stellt in diesem Zusammenhang fest, dass alle staatlichen Behörden ihre Investitionen auf die Verträglichkeit mit dem Klimaschutzgesetz überprüfen müssen. Das bedeutet, dass Entwicklungen und Planungen an die bevorstehenden Herausforderungen angepasst werden müssen. Hier geht es demnach auch nicht mehr um Ideologien, sondern um die Anerkennung demokratisch legitimierter Gesetze und um politische Verantwortung. Der Verkehrssektor ist hierbei ein gutes Beispiel. Denn mit dem Bundesverkehrswegeplan gibt es ein Deutschland eine Planung, die veraltet ist und in keinsten Weise den bestehenden Herausforderungen im Hinblick auf den notwendigen Klimaschutz Rechnung trägt. Vielmehr ist der BVWP eine Zusammenstellung landesspezifischer Wunschprojekte, die in der Folge durch weitere Flächenversiegelung und induzierte Mehrverkehre direkte Wirkung im Hinblick auf die Treibhausgasemissionen nach sich ziehen werden. Aber nicht nur mit Blick auf Natur- und Umweltschutz werden Konflikte geschürt, auch die Auswirkungen auf Siedlungsbereiche haben ein hohes Konfliktpotenzial, wenn es um eine weitere Flächeninanspruchnahme für Bundesfernstraßen geht.

Neben den beschriebenen Herausforderungen für Mensch, Natur und Umwelt stehen wir insbesondere auch in NRW vor einer besonderen Aufgabe die bestehende Infrastruktur betreffend.

² Vgl. Expertenrat für Klimafragen – Startseite (expertenrat-klima.de), August 23

Bis zu 800 Brücken an Autobahnen allein in NRW sind marode und baufällig. In einem der dichtesten Straßennetze Europas kommt es vermehrt zu Vollsperrungen bedeutsamer Infrastrukturen. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind immens und die angrenzenden Infrastrukturen können die zusätzlichen Lasten nicht aufnehmen. Hier liegt der eigentliche Bedarf zu handeln.³

Problemanalyse

Der BUND NRW e.V. setzt sich verstärkt für den Stopp des Neubaus von Autobahnen sowie die Erhöhung der Straßenkapazitäten durch weiteren und beschleunigten Ausbau ein. Die Problemannahme des Antrags ist insoweit verständlich, dass die aktuelle Informationslage und Kommunikationsstrategie der Autobahn GmbH auch für den BUND NRW als nicht ausreichend empfunden wird. Dieses Phänomen liegt aber auch bereits seit Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans auf der Hand. Ernst gemeinte Beteiligung, wie Sie in allen Aufstellungsprozessen definiert wird, fand und findet in aktuellen Prozessen kaum statt. Der BUND NRW hat sich vor Jahren gemeinsam mit dem BUND Bundesverband intensiv am Aufstellungsprozess des Bundesverkehrswegeplans beteiligt. Mit Alternativvorschlägen zu Autobahnprojekten haben ehrenamtliche und hauptamtliche Mitglieder versucht, eine umweltverträgliche Lösung als konstruktive Kritik zu platzieren. Erfolglos. Der Bundesverkehrswegeplan und seine 1.000 Projekte wurden letztlich bis auf einige wenige Straßenbauprojekte politisch beschlossen. Der Aufstellungsprozess ließ damit jedwede ernst gemeinte Bürgerbeteiligung vermissen. Auch heute erleben die Mitglieder des BUND keine umfassende und ergebnisoffene Bürgerbeteiligung. Diesem gravierenden Defizit an Bürger:innenbeteiligung könnte auch durch den von SPD und FDP vorgeschlagenen parlamentarischen Beirat nicht abgeholfen werden.

Seit 2021 liegt nun die Zuständigkeit der Bundesfernstraßen beim Bund. Ziel war es seinerzeit, die Prozesse rund um den Infrastrukturerhalt, den Neubau und den Betrieb in eine Zuständigkeit zu legen, um an Schnelligkeit, Effektivität und Effizienz zu gewinnen⁴. Die Zentralisierung der BAB-Planung war und ist weiterhin folgerichtig, weil die bisherige Planung ziel- und konzeptionslos war. Der Grund: Die Länder meldeten ihre Wunschlisten an. Eine integrierte Verkehrsplanung ließ sich hieraus nicht ablesen. Die Vielzahl an Projekten ist zudem ein Grund für die Nichteinhaltung der Ziele des BVWP. Fehlenden Planungskapazitäten sowie Kostenexplosionen der letzten Jahre führen Unfinanzierbarkeit und zum Versagen bei der Priorisierung. In der Vergangenheit waren vor allem auch die Länder schuld, da diese wiederum je nach Regierung ihre eigenen Prioritäten setzten.

Deshalb droht mit dem Beirat und dem Versuch einer Einflussnahme auf die Autobahn GmbH und das Fernstraßenbundesamt ein Rückfall in vergangene Verhaltensmuster.

³ Vgl. Umweltministerium NRW: Detail, August 23

⁴ Vgl.: BMDV – Reform der Bundesfernstraßenverwaltung, August 23

Lösungsansätze

Die Einführung eines neuen Gremiums würde die vermeintlich gewonnene Effizienz und Effektivität bei bereits schon knappen Ressourcen ad absurdum führen. Zudem bewirkt ein solcher Beirat keinen dringend benötigten Paradigmenwechsel, im Gegenteil, die Zuständigkeiten würden zwangsläufig wieder aufgebrochen werden und Entscheidungs- und Abstimmungsmodalitäten würden zu weiteren Verzögerungen führen. Die zu bereitstellenden Ressourcen sowohl finanziell als auch personell sollten effizienter eingesetzt werden.

Nachvollziehbar ist das Argument des Informationsflusses. Hierfür ist jedoch ein Beirat nicht das geeignete Instrument. Als Basis sollte Finanzierungs- und Realisierungsplan⁵ dienen, der über einen fünf Jahresplan die entsprechende Programmatik der Autobahn GmbH vorgibt. Darüber hinaus muss weiterhin aber regelmäßig über die Planungs- und Baufortschritte vom Bund bzw. seitens der Autobahn GmbH berichtet werden. Hier sollten die Länder geeignete und ausreichend intensive Berichtsformen einfordern. Hierzu könnten ein halbjährlicher bzw. jährlicher Monitoringbericht dienen oder auch feste Berichtsformate im Verkehrsausschuss, um über die entsprechenden Projektstände inklusive Kostenentwicklung zu informieren.

In dem Zusammenhang sollte sich das Landesparlament im Sinne einer wirklichen Verkehrswende für eine konsequente Überprüfung des Bundesverkehrswegeplanes auf Bundesebene einsetzen, um den Ausbauwahnsinn zu stoppen. Es bedarf klarer Ziele, einer sinnvollen Netzentwicklung, strikter Prioritätensetzung sowie einem Management der einzelnen Projekte einschließlich der Umwelteffekte. Sicher müssen die Netze auch künftig beim Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan in Zusammenarbeit mit den Ländern entwickelt und abgestimmt werden. Das sieht beispielsweise der Vorschlag zum Bundesmobilitätsgesetz des Verkehrs Club Deutschlands ausdrücklich vor⁶. Die Umsetzungsplanung muss natürlich intensiv mit den zuständigen Landesbehörden abgestimmt werden. Dafür stehen geeignete Verfahren, insbesondere das Raumordnungsverfahren bereit.

Es müssen neue verkehrspolitische Schwerpunkte gesetzt werden und die müssen in einer umweltfreundlichen Mobilitätspolitik zwangsläufig in der Stärkung des Umweltverbundes liegen. Neu- und Autobahnausbauten sind abzulehnen, da sich lediglich nur kurzfristige Verkehrsflussverbesserungen einstellen. Hier gilt der Leitspruch „Wer Straßen säht wird Verkehr ernten“. Ziel muss es sein, den Erhalt sowie den Bahnausbau verkehrspolitisch zu priorisieren. Zudem müssen klima- und landschaftsverträgliche Alternativen wie temporäre Seitenstreifenfreigabe und Telematik gegenüber sperrigen Ausbauvorhaben eingängig geprüft und als kostengünstigere sowie kurzfristige Variante unbedingt vorgezogen werden. Mit Blick auf die marode Infrastruktur muss vielmehr das Augenmerk auf den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur gelegt werden. Allein in NRW sind über 800 Brücken an NRW-Autobahnen abgängig und müssen saniert, verstärkt oder erneuert werden. Um ein weiteres Leverkusen oder Rahmedetal zu verhindern, muss hier schnellstmöglich Abhilfe geschaffen werden. Daher gilt es seitens der

⁵ Vgl.: Autobahn_Finanzierungs-und-Realisierungsplan_2020_11_V16.indd , August 23

⁶ Vgl.: Bundesmobilitätsgesetz (vcd.org) , August 23

Landespolitik mit Blick auf Bundesebene entsprechende Prioritäten zu fordern und die knappen Ressourcen endlich effektiv in die Instandhaltung der vorhandenen Infrastruktur zu investieren.

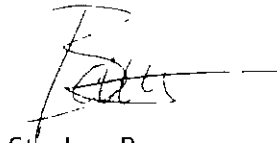
Fazit

Der BUND fordert die Beendigung des nicht klimaverträglichen Bundesverkehrswegeplans 2030 und einen integrierten, nachhaltigen Bundesmobilitätsplan, der zur Einhaltung der Klima- und Umweltziele den notwendigen Beitrag liefert. Aufgrund der fortschreitenden Klima- und Biodiversitätskrise muss sich ein grundlegender Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik einstellen.

Der BUND NRW sieht den Antrag der SPD und der FDP als nicht zielführend an. Mit dem Wechsel der Zuständigkeiten haben sich Länder und Bund darauf verständigt, die Verantwortung für die Bundesautobahnen gänzlich auf Bundesebene zu überführen. Vielmehr sollte eine konsequente Berichterstattung im Rahmen der bestehenden Strukturen eingefordert werden, um Ressourcen zu schonen. Des Weiteren sollte sich die Landespolitik für eine wirkliche Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans sowie für den Erhalt bestehender Infrastruktur einsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V.



Stephan Baur

Referent für zukunftsfähige Mobilität