



Wuppertal Institut · Postfach 100480 · D-5600 Wuppertal 1

An die
Präsidentin
des Landtags Nordrhein-Westfalen
Postfach 10 11 43

Döppersberg 19
5600 Wuppertal 1
Telefon
x 49 (0)202 2492-0
Durchwahl: -
FAX 2492-108

D W-4000 Düsseldorf 1

Direktor der
Abteilung Verkehr
2. November 1992
RP/EB

Landesstraßenbedarfsplan

hier: Öffentliche Anhörung am 10. November 1992

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

für die Einladung zur Anhörung möchte ich Ihnen auch im Namen von Herrn Professor von Weizsäcker herzlich danken. Im Hinblick auf die Aufgabenstellung unseres Instituts, die von den globalen ökologischen Herausforderungen ausgehende Notwendigkeit eines grundlegenden Strukturwandels auch für die landespolitische Diskussion aufzuarbeiten, sehen wir unsere Befassung mit dem Landesstraßenbedarfsplan. Das Wuppertal Institut befaßt sich mit Verkehrsfragen unter den Aspekten Klimaschutz, Umweltschutz und Energieeinsparung. Naturgemäß wird die Landesregierung bei der Erstellung des Landestraßenbedarfsplans darüberhinausreichende Aspekte zugrunde gelegt haben. Unsere Stellungnahme muß sich auf diejenigen Gesichtspunkte beschränken, die sich aus der Aufgabenstellung des Instituts ergeben.

Die beigelegte Ausarbeitung nimmt zu den Ziffern 5 - 10 des Fragenkataloges Stellung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rudolf Petersen

Stellungnahme zum Landesstraßenbedarfsplan **Anhörung am 10. November 1992**

Vorbemerkung

Die Landesregierung hat in den vergangenen Jahren mehrfach erklärt, daß das Land NRW über ein überdurchschnittlich gut gebautes Straßennetz verfügt und daß ein nennenswerter Neubedarf nicht mehr besteht. Diese Einschätzung wird in vollem Umfang geteilt.

Wenn gegenwärtig und für die kommenden Jahre erhebliche Investitionen in die überörtliche Straßeninfrastruktur (seien es Bundes- oder Landesstraßen) fließen, so sollte u. E. sichergestellt sein, daß damit ausschließlich positive Wirkungen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung verbunden sind. Grundsätzlich ist festzuhalten, daß Kapazitätserweiterungen im Straßennetz dieser Zielsetzung zuwider laufen. Gesicherter Erkenntnisstand aus langjährigen Raumbesichtigungen ist, daß erweiterte Verkehrsangebote dadurch verkehrserzeugend wirken, daß sie im Rahmen der individuellen Zeitbudgets weiter entfernte Ziele erreichbar werden lassen, die von den Ballungsgebieten in den ländlichen Raum hineinwachsende Siedlungsentwicklung zeugt ebenso wie die Zunahme der Distanzen der Freizeitfahrten.

Soweit die zur Reduzierung örtlicher Umweltbelastungen durch den Verkehr vorgesehenen Ortsumgehungen diese verkehrserzeugende Wirkung entfalten, müssen sie hinsichtlich des Energieverbrauches und der Gesamtemissionen als negativ eingestuft werden. Eine andere Bewertung ergibt sich dann, wenn die Neubaumaßnahme der Streckenführung nach und der Leistungsfähigkeit nach keine wesentliche Ausweitung bedeutet, und wenn die Ortsdurchfahrt korrespondierend gebaut wird. Analoges gilt für andere Neu- und Ausbaumaßnahmen. Eine Berechnung allein der reduzierten

Stauemissionen greift dabei zu kurz, da sie den Mehrverkehr vernachlässigt. Im übrigen ist eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit stets mit einer Erhöhung der Stickoxidemissionen verbunden, die den hinsichtlich Smogentwicklung und Vegetationsschäden kritischen Schadstoff darstellen.

5. Mit welchen ökonomischen, sozialen und ökologischen Folgen seitens der Sachverständigen gerechnet, wenn notwendige Ortumgehungen im Rahmen der Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes und des Bundesstraßenausbauplanes 1993 bis 1997 keine Berücksichtigung finden?

Aufgrund der überaus guten Ausstattung des Landes mit Straßeninfrastruktur einerseits und des relativ geringen Anteiles der Gesamtfahrleistung auf Landesstraßen andererseits werden die ökonomischen Auswirkungen zusätzlicher Landesstraßen als extrem gering eingeschätzt. Sozial nachteilig für Anwohner an Ortsdurchfahrten sind sicherlich die verkehrlichen Belastungen, dem müßten die Belastungen für Anlieger anderer Straßen auch hinsichtlich des im Ganzen zu erwartenden Mehrverkehrs, gegenübergestellt werden. Ähnliches gilt für die ökologischen Folgen. Entscheidend für die Bilanzierung dürfte die Gestaltung der Ortumgehung (ortsnah oder ortsforn, Auslegung auf niedrige oder hohe Geschwindigkeiten) haben. Dies gilt insbesondere in Ballungsräumen, in denen die Erhaltung und Zugänglichkeit naturnaher Freiräume sowohl aus sozialen als auch ökologischen Gründen dringlich ist.

6 Lassen sich durch die im Landesstraßenausbaugesetz zur Verflüssigung des Verkehrs und zur Vermeidung von Staus vorgesehenen Straßenbauprojekte quantifizierbare CO₂-Reduktionen erreichen?

Insgesamt wirkt jede Kapazitätserweiterung des Straßennetzes in Richtung auf mehr Straßenverkehr, d. h. mehr Energieverbrauch. Eine Bilanzierung müßte ggfl. bestehende Stauungen infolge von hohen Verkehrsstärken auf den fraglichen Landesstraßenabschnitten gegenüberstellen. Da der Landesstraßenbau im wesentlichen damit begründet wird, "Neztlücken zu schließen oder Ortsumgehungen zu bauen" (siehe Einführung in den Haushalt 1993, Einzelplan 15, Seite 29) dürften die in der Frage unterstellten Wirkungen - wenn überhaupt - extrem gering ausfallen.

Bei dem existierenden dichten Straßennetz im Land Nordrhein-Westfalen wird keine Notwendigkeit für "Lückenschlüsse" gesehen. Die geltenden Bewertungsverfahren für Straßenbauprojekte führen hinsichtlich der Zeitvorteile, der Schadstoffemissionen und der Energieverbräuche zu falschen Schlußfolgerungen, da sie generell unter *ceteris paribus*-Bedingungen ermittelt wurden. In einer Studie für den Bundesverkehrsminister hat PROGNOSE 1991 eine hypothetische CO₂-Reduktion bei Beseitigung aller Stauungen im Bundesfernstraßennetz 2,5 % berechnet, jedoch hinzugefügt, daß infolge des Nachfrageüberhanges im Straßennetz Staubeseitigung gleichzeitig steigende Fahrleistungen bedeuten, so daß ernsthafte Belege für CO₂-Minderung durch Straßenbau im Grunde nicht vorhanden sind.

7. Sind im Gesetz vorgeschlagenen Straßenbauprojekte ein angemessener Beitrag zur von allen Seiten für erforderlich gehaltenen Verkehrs- und CO₂-Reduktion?

Wie bereits ausgeführt, ist jeglicher Straßenbau für die Reduktionsziele kontraproduktiv.

8. Sind bei der Aufstellung des der absehbare Verkehrsbedarf und die Erfordernisse des Umweltschutzes in angemessener Weise berücksichtigt worden, indem verkehrszweigübergreifende Netzuntersuchungen vorgenommen wurden? Sind dem schienengebundenen Personen- und Güterverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, dem Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie dem öffentlichen Personennahverkehr Vorrang eingeräumt worden?

Der absehbare Verkehrsbedarf ist u.a. eine Funktion des Verkehrsangebotes; dies belegen vielfache Untersuchungen. Bei den zur Verfügung gestellten Unterlagen sind etwaige verkehrszweigübergreifende Netzuntersuchungen nicht enthalten.

Den zur Verfügung gestellten Unterlagen ist ferner nicht zu entnehmen, in welchem Umfang das Land neue Schienenwege erstellen wird. Insofern ist nicht deutlich geworden, ob ein entsprechender Vorrang eingeräumt wurde. Eine auf regionaler Ebene realisierte Vorrangpolitik müßte sich in der Erstellung von mehr neuen Schienen gegenüber mehr neuen Straßen ebenso deutlich zeigen, wie dies auf überregionaler Ebene z.B. in dem Verhältnis neuer Schienenstrecken gegenüber neuen Straßen bei den Anmeldungen des Landes zur Bundesverkehrswegeplanung zeigen müßte.

9. Welche Planunterlagen als Grundlage für die Aufstellung des Landesstraßenausbaugesetzes hielten Sie für sinnvoll für eine regional abgestimmte Verkehrspolitik (z.B. regionale Verkehrsentwicklungsplänen)?

Hinsichtlich der in Frage 7 zitierten Zielsetzung, generell zu einer Verkehrs- und CO₂-Reduktion zu gelangen, wären entsprechende quantifizierte Zielbeschreibungen auf den unterschiedlichen Handlungsebenen (Land, Regionen, Kommunen) erforderlich. Auf Landesebene wäre darzulegen, mit welchen Instrumenten in den Zielhorizonten 2005 und 2020 eine Reduzierung des Verkehrsaufwandes (der Verkehrsleistungen) und des Energieverbrauches (der CO₂-Emissionen) erzielt wird. Dies müßte ebenfalls auf regionaler und kommunaler Ebene formuliert werden.

10. Stellt die Neufassung des § 1 (Ausschluß der Bedarfsprüfung durch Behörden und Gerichte nach Aufnahme eines Projektes in den Landesstraßenausbauplan) eine Privilegierung der Fachplanung "Straße" bei einer Verkürzung der Abwägung der konkurrierenden Belange im Verfahren der Planfeststellung dar (Ausschluß Nullvariante)?

Wie bereits dargelegt, stehen wir dem Begriff des Bedarfes kritisch gegenüber. Wenn weiterhin für jede unter Status quo-Bedingungen erwartete Verkehrsnachfrage Straßen

kapazität vorgehalten wird, durch welche wiederum die Nachfrage angeregt wird, so wird das Verkehrswachstum nicht zu begrenzen sein, viel weniger eine Reduzierung erreicht. Das Problem wachsender Verkehrsnachfrage ist darüber hinaus in anderen Fachplanungen angelegt, von der großräumigen Siedlungsentwicklung bis hin zur räumlichen Trennung der Lebensfunktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit etc. Eine auf Verkehrsvermeidung ausgerichtete Politik auf allen Handlungsebenen müsste die Nachbardisziplinen ebenfalls betreffen. Ansätze für eine auf Verkehrsvermeidung ausgerichtete Raumplanung werden u. a. im Auftrag der Bundestags-Enquête-Kommission "Schutz der Erdatmosphäre" entwickelt; das Wuppertal Institut ist an diesen und anderen einschlägigen Projekten beteiligt. Im Hinblick auf den hier zu diskutierenden Landesstraßenausbauplan möchten wir generell vorschlagen zu prüfen, ob eine umfangreichere Abwägung mit einem revidierten Begriff "Bedarf" nicht insgesamt ökonomischere, sozial und ökologisch verträglichere Alternativen nahelegt.