

**ANTWORT: DR.KLAUS WIENER**

**Laut auf Druck des Bundesverfassungsgerichtes überarbeitetem Klimaschutzgesetz sollen die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2030 um 65% im Vergleich zum Jahr 1990 gesenkt werden. Wie stehen Sie zu diesem Ziel und mit welchen Maßnahmen wollen Sie anteilig die Emissionen im Verkehrssektor reduzieren?**

Um die Erderwärmung zu begrenzen, müssen wir den weltweiten CO<sub>2</sub>-Ausstoß signifikant reduzieren. Dabei muss auch Deutschland einen wesentlichen Beitrag leisten. Allerdings ist der Klimawandel ein globales Problem. Das heißt, wir werden keinen wirklichen Erfolg haben, wenn wir es nicht schaffen, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß weltweit wirksam zu verringern. Als Brückentechnologie ist die E-Mobilität geeignet, den Anteil des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren. Kritisch sehe ich allerdings die Batterieproduktion, die unsere Umwelt belastet und deren Rohstoffe zur Herstellung unter sehr fragwürdigen Bedingungen abgebaut werden (Stichwort Kinderarbeit). Auch sind Batterien aus rein physikalischer Sicht eine sehr ineffiziente Methode, um Bewegungsenergie zu erzeugen. Auf mittlere Sicht erwarte ich daher vom Wasserstoff einen sehr viel höheren Beitrag, um Klimaneutralität zu erreichen.

**2. Laut dem geltenden Bundesverkehrswegeplan sollen bis zum Jahr 2030 hunderte Kilometer Autobahnen neu gebaut und tausende Kilometer erweitert werden. Außerdem sind tausende Kilometer neuer Bundesstraßen vorgesehen. Wie stehen Sie zu diesen Plänen? Welchen Handlungsbedarf sehen Sie bezüglich der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans in den kommenden 2 Jahren?**

Grundsätzlich braucht Deutschland als hochentwickeltes Industrieland eine leistungsfähige Infrastruktur. Dazu gehören hervorragende Straßen und ein funktionierendes Schienennetz ebenso wie gute Fahrrad- und Wasserwege. Leider waren die Investitionen in unsere Infrastruktur in den zurückliegenden Jahren nicht hoch genug, um den öffentlichen Kapitalstock in realer Rechnung zu erhalten. Ein wesentlicher Grund hierfür ist der stetig steigende politische Druck, Steuermittel konsumtiv zu verwenden, statt sie in einem höheren Umfang öffentlichen Investitionen zuzuführen. Deshalb möchte ich mich in den kommenden Jahren politisch für eine Stärkung der öffentlichen Investitionen in eine leistungsfähige und nachhaltige Infrastruktur einsetzen.

Was den aktuellen Verkehrswegeplan angeht, so ist dieser über mehrere Jahre hinweg auf Basis wissenschaftlicher Daten sowie umfangreicher Umweltgutachten erstellt und vom Bundestag verabschiedet worden. Entscheidend ist dabei immer der Einzelfall. Hier muss im Rahmen einer umfassenden Kosten-Nutzen-Analyse geprüft werden, ob der Bau oder die Erweiterung einer Straße sinnvoll ist. Der Bundesverkehrswegeplan sieht dabei den Gesamtbedarf vor und berücksichtigt ausdrücklich auch Umweltaspekte. Das kann dazu führen, dass Projekte nicht realisiert werden, die allein mit Blick auf den wirtschaftlichen Nutzen durchaus sinnvoll wären. Andererseits muss es in einem Land wie Deutschland aber auch möglich sein, Projekte zu realisieren, deren Nutzen die Kosten in einer Gesamtbetrachtung deutlich übersteigt.

**3. Der aktuell geltende Bundesverkehrswegeplan wurde noch vor der Verabschiedung des aktuell geltenden Klimaschutzgesetzes und auch der erhöhten Klimaschutzziele in der EU verabschiedet. Sehen Sie diesbezüglich Anpassungsbedarf?**

Der Bundesverkehrswegeplan bedarf einer fortlaufenden Evaluierung. Ein wesentlicher Grund ist, dass technologische Neuerungen zu erwarten sind, und sich Langfristprognosen – so auch bezüglich der Entwicklung des Verkehrsaufkommens – oftmals als wenig verlässlich erwiesen haben.

Mir ist daher wichtig, dass in einer Evaluierung auch die Rahmenbedingungen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans noch nicht vorlagen. Dazu zählen auch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz. Das Verkehrsministerium hat bereits zugesagt, diese Faktoren nun einzubeziehen.

Um den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern, müssen weitergehend grundsätzlich alle Möglichkeiten genutzt werden. Dazu gehört der viel stärkere Ausbau der Schiene (Stichwort: Verlagerung des Güterverkehr) ebenso wie die Nutzung effizienterer Antriebssysteme. Eine Entlastung des Verkehrsaufkommens durch Pendler erwarte ich von der Nutzung des Home Offices, die in der Corona-Pandemie an Akzeptanz gewonnen hat.

**4. Sehen Sie einen Widerspruch zwischen dem fortgesetzten Bundesfernstraßenbau und den gesetzten Klimaschutzzielen?**

Ich sehe hier keinen zwingenden Widerspruch. Wären alle Autos in Deutschland E-Autos und könnten wir den hierfür erforderlichen Strom schon heute zu 100 % aus erneuerbaren Energien herstellen, wäre ein Bedarf an leistungsfähigen Straßen und klugen Verkehrssystemen gleichwohl gegeben.

**5. Welche politischen Möglichkeiten sehen Sie, um das Verkehrsaufkommen im Kfz-Verkehr zu reduzieren und dennoch Mobilität für alle zu gewährleisten?**

1) Verlagerung der Gütertransports auf die Schiene: Hierzu bedarf sehr viel besserer Logistikkonzepte, als sie aktuell gegeben sind.

2) Ausbau des Personennah- und -fernverkehrs: Hier sind umfangreiche Investitionen erforderlich. Als Pendler habe ich über 20 Jahre lang aus Umweltgründen den Zug genutzt. Über die Negativerfahrungen und den nahezu tägliche Ärger könnte ich ein Buch schreiben. Um die Bahn attraktiver zu machen, braucht es viel Geld, aber auch neue Trassen. Hierzu brauchen wir schnelle Genehmigungsverfahren und eine steigende Akzeptanz, dass hierfür auch (möglichst schonende) Eingriffe in die Natur unvermeidlich sein werden.

3) Förderung des autonomen Fahrens: Auch wenn aus wissenschaftlicher Sicht nicht klar ist, welche Einsparungen hiermit konkret verbunden sein werden, erwarte ich vom autonomen Fahren durchaus eine Entlastung des Verkehrsaufkommens. Besonders freut mich in diesem Zusammenhang, dass das Wirtschaftsministerium in der aktuellen Legislaturperiode ein entsprechendes Gesetz zur Förderung des autonomen Fahrens auf den Weg gebracht hat.

Soweit eher auf die Bundesverkehrspolitik insgesamt abzielende Fragen. Sie betreffen natürlich auch den geplanten 8-spurigen Ausbau der A3 in Ihrem Wahlkreis, unserem Wohnumfeld. Hierauf möchten wir gerne etwas näher eingehen:

**6. Der achtspurige Ausbau der A3 von Leverkusen bis Oberhausen ist eines der geplanten Großprojekte im Bundesverkehrswegeplan. Wie beurteilen Sie dieses Projekt im Hinblick auf die Belastung der Menschen und der Umwelt in Ihrem Wahlkreis?**

Ein vierspuriger Ausbau der A3 würde für die direkt anliegenden Menschen und die Umwelt ganz ohne Frage eine Mehrbelastung bedeuten. Umso wichtiger ist es, dass alle Möglichkeiten der Nutzung alternativer Konzepte genau untersucht werden. Hierzu gehört die temporäre Nutzung des Seitenstreifens ebenso wie der digitale Ausbau der Strecke.

Der vierspurige Ausbau ist für mich nur dann sinnvoll, wenn wesentliche Gründe gegen die Alternativkonzepte sprechen. In jedem Fall plädiere ich für geeignete Lärmschutzmaßnahmen. Zudem erhoffe ich mir von der E-Mobilität und der Weiterentwicklung der Reifen - eine der größten Lärmquellen – positive Effekte für eine geringere Belastung des Menschen in meinem Wahlkreis.

**7. Der vorgenannte Ausbau wird im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit Grunddaten aus 2014 aufgeführt. Werden Sie sich dafür einsetzen, die Verkehrsströme nach inzwischen sieben Jahren zu aktualisieren und Prognosedaten mit am Klimaschutz orientierten Anforderungen aufzustellen?**

Die Bedarfsplanung muss immer auf Grundlage aktueller Faktenlagen erfolgen. Das Bundesverkehrsministerium prüft daher mit einer Bedarfsplanüberprüfung spätestens nach Ablauf von fünf Jahren ab Verabschiedung des Bundesverkehrswegeplans, ob die drei Bedarfspläne für die Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße an die zwischenzeitlich eingetretene Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Der Bundestag wird dann auf Grundlage der Ergebnisse entscheiden, welche Konsequenzen auch für Einzelprojekte daraus zu ziehen sind.

Wie bereits unter Frage 3 ausgeführt, wird das Bundesverkehrsministerium auch das Klimaschutzprogramm 2030 und das Bundes-Klimaschutzgesetz als nun neue Rahmenbedingungen in die Bedarfsplanüberprüfung als gleichwertige Faktoren mit einbeziehen. Somit orientiert sich die Überprüfung und letztlich der aktualisierte Verkehrswegeplan auch an den neuen Anforderungen an den Klimaschutz.

**8. Der in 2016 geplante o.g. Ausbau ist per Gesetz in 2021 im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung zum Auffinden von sinnvollen Alternativen zu überarbeiten. Das Bundesverkehrsministerium will dies jedoch erst in 2023 aufgreifen. Was können Sie dazu beitragen, dass bestehende gesetzliche Anforderungen erfüllt werden und eine zeitgerechte Überprüfung stattfindet?**

Wir brauchen mehr Geschwindigkeit vor allem in öffentlichen Vergabeverfahren. Dies ist zur Zeit der Hauptfaktor, warum die Erstellung der Langzeit-Verkehrsprognose sich so sehr zieht. Als Vertreter des Wahlkreises Mettmann I würde ich in meiner Fraktion auf ein entsprechendes Vorgehen drängen und die Verkehrspolitik der Union hierzu direkt einbeziehen, um die Dringlichkeit vor Ort deutlich zu machen.

**9. Sollte eine Kapazitätserweiterung der A3 bis zum Eintritt der Verkehrswende erforderlich sein, besteht die von uns vorgeschlagene Alternative in einer "temporären Seitenstreifen-Freigabe mit überregionaler digitaler Steuerung". Welche Maßnahmen können Sie ergreifen, diese sinnvolle Alternative zur Prüfung in einen Entscheidungsstatus zu bringen?**

Da der Bundestag, wie unter Frage 7 erläutert, die Konsequenzen aus der neuen Langzeit-Verkehrsprognose zu bewerten und beschließen hat, so würde ich mich hier auch überfraktionell für die Region einsetzen und durch die Einbeziehung der entsprechenden Fachpolitiker eine Entscheidungsfindung unterstützen, die den maximalen Mehrwert für die Überarbeitung des Verkehrsprojekts bietet. Dazu gehört ausdrücklich auch die temporäre Seitenstreifen-Freigabe.