

Antworten von Roland Schüren / Bündnis 90-Die Grünen

- 1. Laut auf Druck des Bundesverfassungsgerichtes überarbeitetem Klimaschutzgesetz sollen die CO₂-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?

Der Verkehrssektor ist der Einzige, der bislang keinen Beitrag zur dringend notwendigen Senkung der CO₂-Emissionen beigetragen hat. Im Gegenteil, die gesamten Kohlenstoffdioxid-Emissionen sind seit 1995 um 5,1 % angestiegen, trotz des technischen Fortschritts für Verbrennungsmotoren der letzten Jahrzehnte. Dies ist vor allem auf die gestiegene Fahrleistung zurückzuführen.

Wir GRÜNE sind der Überzeugung, dass auch der Verkehrssektor endlich seinen Beitrag leisten muss, um zu einer Senkung der CO₂-Emissionen beizutragen und um schließlich einen Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele zu leisten.

Dazu muss der Autoverkehr insgesamt abnehmen und gleichzeitig weitestgehend emissionsfrei werden. Wir wollen erreichen, dass ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. Damit allerdings ein großer Teil der täglichen Wege durch Verkehrsmittel des Umweltverbunds abgedeckt werden kann, wollen wir die vernachlässigte Infrastruktur für Radverkehr, Busse und Züge maßgeblich verbessern.

- 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?

Bundesverkehrswegeplan in seiner jetzigen Form muss revidiert werden.

Der von Union und SPD im Jahre 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan enthält zahlreiche Neu- und Ausbauprojekte, die zum einen unzählige Hektar Land, Wald und Flächen zerstören und zum anderen zu einer erheblichen Mehrbelastung der Menschen führen, die hier leben. Auf den Neu- und Ausbau von Straßen folgt in der Regel eine Zunahme des Auto- und Güterverkehrs und wir Grüne halten es für falsch der Klimakrise mit einem weiteren Aus- und Neubau von Straßen zu begegnen.

Allein in NRW sind über 300 Projekte geplant, dabei sind wir bereits jetzt das Bundesland mit der größten Verkehrsbelastung.

Dazu kommt, dass die ausufernden finanziellen Mittel bei der Instandhaltung bestehender Straßen und dem dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur fehlen.

Wir Grüne wollen den bestehenden Bundesverkehrswegeplan daher schnellstmöglich durch einen Bundesnetzplan ersetzen, der die Verkehrsinfrastrukturplanung systematisch an den Erfordernissen der Mobilitätswende ausrichtet und die bis 2030 vorgesehenen Neu- und Ausbauten von Autobahnen deutlich reduziert.

Die anstehende Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans wollen wir nutzen, um alle nicht im Bau befindlichen Abschnitte sowie besonders umweltschädlicher Straßenneubau- und Straßenausbauprojekte einer Klima-, Umwelt und Bedarfsprüfung zu unterziehen und sie dadurch deutlich zu reduzieren.

- 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?

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

Der Bundesverkehrswegeplan in seiner jetzigen Form wird den erhöhten Klimaschutzzielen der EU und dem Klimaschutzabkommen von Paris nicht gerecht und die Umsetzung wird dazu führen, dass wir die Ziele weit verfehlen würden.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan stellt das Auto und den Neu- und Ausbau ins Zentrum seiner Planung und vernachlässigt dringende Investitionen in den Erhalt von bestehender Straßeninfrastruktur und in Schieneninfrastruktur.

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

Wir Grüne setzen uns dafür ein, dass Mobilität der Zukunft gewährleistet, dass alle Menschen mobil sein können, ohne das Klima weiterhin zu belasten und um wieder mehr Lebensqualität auf dem Land und in den Städten zu erreichen und das Verkehrsaufkommen von KFZ und LKW zu verringern.

Wir Grüne setzen uns daher für ein Bundesmobilitätsgesetz ein, damit die Mobilitätswende zukünftig eine bessere gesetzliche Grundlage hat und die Mobilitätsbedürfnisse von Menschen in den Mittelpunkt von Mobilitätspolitik stellt.

Zudem setzen wir uns für mehr Investitionen in den Bahnverkehr ein, so dass alle Großstädte zukünftig an den Fernverkehr angeschlossen sind und die Takte im Regionalverkehr verdichtet werden können. Wir wollen die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 nahezu verdoppeln und ihn dafür innovativer, attraktiver und barrierefrei machen, so dass eine echte Alternative zum eigenen Auto gewährleistet ist. Insbesondere in ländlicheren Gebieten wollen wir mit einer Mobilitätsgarantie ein Mindestangebot für den ÖPNV schaffen, dass durch Car-Sharing und Ridepooling eine Alternative zum eigenen Auto gewährleistet.

Zusätzlich zum ÖPNV wollen wir das Fahrradfahren in Deutschland weitaus attraktiver machen, als es aktuell ist. Ziel ist es ein lückenloses Fahrradnetz in ganz Deutschland umzusetzen und Radfahrenden besseren Schutz und einen gleichberechtigten Platz im Straßenraum zu schaffen. Damit die Angebote der zahlreichen Verkehrs- und Tarifverbände in Deutschland zukünftig vereinfacht werden und besser miteinander verknüpft werden, wollen wir einen Mobilpass einführen, der die Buchung und Nutzung von Verkehrsmitteln ermöglicht.

Wir Grüne wissen, dass das Auto auch zukünftig einen Baustein für Mobilität darstellen wird und setzen daher auf die Antriebswende, um den Co2-Ausstoß maßgeblich zu verringern. Ab 2030 sollen daher keine Verbrenner mehr neu zugelassen werden. Damit die Anzahl umweltfreundlicherer Elektroautos bis 2030 schon signifikant ansteigt, soll die Kaufförderung von Autos in ein Bonus-Malus-System überführt werden, so dass klimafreundlichere Autos billiger und klimaschädliche Autos teurer werden.

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?

Wie bereits in Frage 2 ausgeführt, ist der achtspurige Ausbau der Autobahn A3 zwischen Oberhausen und Leverkusen ein aus der Zeit gefallenes Projekt, das der dringend benötigten Verkehrswende diametral entgegensteht. Der Kreis Mettmann ist einer der am dichtesten besiedelten Kreise in ganz Deutschland und bereits heute leben viele Menschen im Kreis Mettmann im direkten Umfeld dieser Autobahn, die von einem achtspurigen Ausbau erheblich belastet würden. Bereits heute fehlt es an einigen Stellen an Lärmschutzmaßnahmen. Eine Baustelle in 10 Jahren für zehn Jahre, wäre außerdem eine langfristige Katastrophe für den Wirtschaftsstandort der Region. Dazu kommt, dass der Ausbau der Autobahn wertvolle Flächen und Naturschutzgebiete in Anspruch nehmen würde, unter anderem das Further Moor oder die Ohligser Heide. Gerade vor dem Hintergrund der dichten Siedlungsstruktur im Kreis, ist der Erhalt dieser wertvollen Flächen alternativlos.

Die negativen Auswirkungen dieses Ausbauprojekts stehen in keinem Verhältnis zu seinem Nutzen, deshalb drängen wir auf den Einstieg in die Verkehrswende, die die Notwendigkeit dieses Ausbaus gegenstandslos machen würde.

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?

Wir GRÜNE setzen uns dafür ein, dass aktuelle Verkehrsprognosen eingesetzt werden, die die realen Bedarfe von Verkehrsprojekten ermitteln und eine zeitgemäße Verkehrsplanung ermöglichen.

Wir wollen den Bundesverkehrswegeplan hin zu einem zeitgemäßen Rahmenprogramm für die gesamte Mobilitätsinfrastruktur in Deutschland weiterentwickeln – einem Bundesnetzplan für Mobilität. Dabei wollen wir den Fokus von Verkehr und der ständigen Schaffung neuer Verkehrswege hin zu einer Bereitstellung von Mobilitäts- und Transportangeboten legen und beispielsweise die Infrastruktur so umgestalten, dass der Umstieg zwischen Verkehrsmitteln vereinfacht. Grundlage für eine solche Verkehrsplanung, die den Menschen und seine Bedürfnisse an Mobilität in den Mittelpunkt stellt, ist dabei auch die Überwindung der völlig veralteten Verkehrsprognosen, die aktuell das Erreichen des 1,5 Grad Klimaziels ignorieren. Wir wollen die tatsächlichen Klima- und Umweltkosten, sowie eine Prüfung von Alternativen, die auch andere Verkehrsträger mit einbezieht zur Berechnungsgrundlage machen.

- 8. Der in 2016 geplante o.g. Ausbau ist per Gesetz in 2021 im Rahmen einer Bedarfsplan-Überprüfung 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?**

Das Bundesverkehrsministerium gibt an¹, dass es die notwendigen Vorbereitungen für die Durchführung der Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) eingeleitet habe und mit einem Abschluss der Untersuchungen bis 2023 zu rechnen ist. Dabei werden die Bedarfspläne dahingehend überprüft, ob Schiene, Straße und Wasserstraße an die „zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung“ anzupassen sind. Wir GRÜNE wollen die anstehende Überprüfung des BVWP nutzen, um alle nicht im Bau befindlichen Abschnitte bzw. besonders umweltschädliche Straßenneu- und Ausbauprojekte einer Klima- Umwelt und Bedarfsprüfung zu unterziehen und sie dadurch deutlich zu reduzieren. Bis zum Abschluss dieser Prüfung dürfen keine irreversiblen Fakten geschaffen werden.

- 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?**

Wir GRÜNE setzen uns dafür ein, dass Alternativen geprüft werden, bevor es zur Planung einer Straße oder eines Straßenausbaus kommt. Diese Alternativen kann sowohl die Temporäre Seitenstreifenfreigabe und der Ausbau einer Bahnstrecke oder ein dichter Takt im ÖPNV sein als auch die Sanierung der bestehenden Straßeninfrastruktur. Damit diese Alternativen in einen Entscheidungsstatus kommen, setzen wir Grüne uns für zeitgemäße Planungs- und Bewertungsvorhaben ein, die diese Alternativen bei der Planung von Verkehrsinfrastruktur berücksichtigen und realisieren.