VCD Landesverband NRW e.V.
Grupellostr. 3
40210 Düsseldorf
www.vcd-nrw.de

Düsseldorf, den 13. Juli 2016

An das
Bundeskanzleramt
Willy-Brandt-Straße 1
10557 Berlin
Zu Händen Herrn Stefan Bauernfeind und Herrn Frank Hönerbach
Email: nachhaltigkeitsdialog@bpa.bund.de, stefan.bauernfeind@bk.bund.de und Frank.Hoenerbach@bmub.bund.de

Erweiterung der gemeinsamen Stellungnahme zum Entwurf der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie in Bezug auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 und zur „Neuauflage 2016“ als Fachbeitrag zur Entwicklung einer Nachhaltigkeitsstrategie für Deutschland im Themenbereich Mobilität, Verkehr und nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung der Verbände:

Verkehrsclub Deutschland e. V. VCD Landesverband NRW,
PRO BAHN NRW e.V.,
Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW,
BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW,
Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.,
Auto Club Europa e.V. ACE,
Naturschutzbund NABU NRW,
Landesjugendring NRW,
Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. und des
Landesverband Regionalbewegung NRW.

Sehr geehrte Damen und Herren,
die zehn Verbände VCD, BUND, PRO BAHN, ADFC, ruhrmobil-E, ACE, NABU, Landesjugendring, Fachverband Fußverkehr und der Landesverband Regionalbewegung NRW machen sich seit vielen Jahren (9) für eine umwelt- und klimaverträgliche sowie sichere und gesunde als auch sozialverträgliche und wirtschaftlich sinnvolle Mobilität stark.
Die Menschen in den Verbänden engagieren sich für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik: Ein nach ökologischen Kriterien sinnvolles Miteinander der verschiedenen Verkehrsmittel, weniger umweltschädigende Autos, ein ausgereifteres Bus- und Bahnangebot, Bike- und Car-Sharing Angebote, die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, digital unterstützte Verknüpfungsmöglichkeiten, … und vieles mehr.
Mobilität ist nachhaltig**,** wenn die Nutzung von Verkehrsmitteln die natürlichen Lebensgrundlagen nicht gefährdet und die sozialen und ökonomischen Aspekte mit den ökologischen Aspekten sinnvoll bzw. menschenfreundlich und alltagstauglich verknüpft werden können. Eine effiziente und umweltverträgliche Verkehrspolitik muss Maßnahmen treffen, mit denen Verkehr vermieden, auf umweltverträglichere Verkehrsträger verlagert sowie bestehende Kapazitäten (von Verkehrswegen

und Fahrzeugen) optimal genutzt als auch die spezifischen Umweltbelastungen und der Ressourcenverbrauch von Fahrzeugen deutlich verringert werden."

Im September 2015 wurden die neue Agenda 2030 und die Sustainable Development Goals (SDGs) von den UN-Mitgliedstaaten in New York verabschiedet. Die SDGs sind universell gültig, gelten für alle Länder und auch Deutschland hat seine „nationalen Ziele und Maßnahmen an den 17 globalen Vorgaben der Agenda 2030" (Bundeskanzlerin Angela Merkel) ausgerichtet.
Vollzieht man die globalen Nachhaltigkeitsziele SDGs der Agenda2030 inhaltlich nach, so zeigt sich, dass der Bereich Mobilität / Verkehr bei den verschiedenen Themenbereichen als zentrales Querschnitts-Thema eine wichtige Bedeutung hat. Im Entwurf der Neuauflage 2016 der Nachhaltigkeitsstrategie wird der Bereich Mobilität/Verkehr wie schon in der Strategie 2012 jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Unsere schriftliche Stellungnahme, der NRW Verbändearbeitsgruppe Mobilität/Verkehr (9) nach der Tagung in Bonn vom Januar, wurde in der Neuauflage bisher nicht berücksichtigt.

In der Folge daher zur Unterstreichung und Verdeutlichung eine kurze Zusammenstellung einiger Beispielen zum Thema Mobilität/Verkehr zu den neuen SDGs, mit aktuellen Bezügen (Presseartikel) und Zitaten aus unserer Stellungnahme Ende Januar:

SDG 1 Armut beenden: Ziele - Mobilitätsarmut vermeiden, trotz zunehmender Fahrtkosten und Pendlerdistanzen, besonders in ländlichen Regionen, den Zugang zu Bildungsangeboten und zum Arbeitsmarkt sicherstellen;
SDG 2 Keine Hungersnot - Hunger beenden, Nahrungssicherheit und verbesserte Ernährung erreichen, Nachhaltige Landwirtschaft fördern: Ziele – „Kein Brot für Öl" Vermeidung von durch Biosprit-Anbau verursachtem Hunger, regionale nachhaltige Landwirtschaft und regionale Vermarktungsstrukturen fördern, Reduzierung der Transportweiten und des Güterverkehrs auf der Straße;
SDG 3 Gesundheit und Wohlbefinden: Ziele - saubere Verkehrsmittel und Mobilität als Basis für den Zugang zur Gesundheitsversorgung auch in ländlichen Regionen;
SDG 4 Hochwertige Bildung: Ziel – Mobilität als Basis für gleiche Bildungschancen besonders in ländlichen Regionen.

Presseartikel:

- **Wirtschaftswoche:** „Preise für den Nahverkehr/ Warum Bus und Bahn so teuer sind." (10)
- **Die Zeit - online:** „Eine Nation pendelt. Auf dem Weg zur Arbeit sind Millionen Menschen jeden Tag stundenlang im Stau, in überfüllten Zügen …" (11)
- **NRZ:** „Nahverkehr / Schule: In der Schoko(Ticket)-Falle". (12)
- **Washington Post:** „Poor people pay for parking even when they can't afford a car" (13)
- **Positiv Beispiel:** „Verkehrspreis 2015" für das deutschlandweit einmalige kostenlose Schülerticket im Kreis Siegen-Wittgenstein, Kreis Olpe für 48.000 Schüler - „Es ist gesundheitsfreundlich, umweltfreundlich, familienfreundlich, verkehrsfreundlich und mobilitätsfreundlich." (14)
- **Frankfurter Rundschau:** STICKOXID UND FEINSTAUB / „Deutschland ist Europameister bei der Luftverschmutzung."(15)
- **WDR:** „Die Stickoxidbelastung in Schulen und Kindergärten an vielbefahrenen Straßen liegt laut einer neuen Studie vielfach deutlich über den Grenzwerten. Standorte in Essen und Köln schnitten bundesweit am schlechtesten ab." (16)

- **Spiegel:** „UBA Studie / „Nur mit einer Abkehr von Benzin und Diesel lassen sich Deutschlands Klimaschutzziele erreichen.“(17)
- **perspective-daily.de:** „Das Öl der Anderen / Die Hälfte des weltweit gehandelten Öls ist gestohlen. Auf dem Markt der fossilen Rohstoffe entscheidet noch immer das Recht des Stärkeren. Auch Deutschland importiert geraubtes Öl. Wie können wir uns vom »blutigen Öl befreien?“(18)
- **Umweltbundesamt:** Treibhausgasneutraler Güterverkehr ist nötig – und möglich (19)
- **Zitat zu VDV Studie:** (20) „Das Wachstum des ÖPNV und des Umweltverbundes in den Großstädten und Ballungsräumen ist ungebrochen. Im Umland bzw. im ländlichen Raum sieht es leider deutlich anders aus, dort nutzen inzwischen 60 Prozent der Bevölkerung den Nahverkehr nie oder fast nie. Hier zeigt sich in der Befragung, was wir auch seit Jahren bereits bei den Fahrgastzahlen feststellen: Der Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum und damit die teilweise stark sinkenden Schülerzahlen stellen den ÖPNV dort vor immer größere Probleme“ Oliver Wolff, VDV
- **VCD Magazin Fairkehr:** „Kein Interesse an Klima-, Umwelt- und Naturschutz” (21)
- **Euraktiv.com:** „Kritik an Biosprit – Afrika füttert Europas Autos.“„Im Kampf gegen den (22) Klimawandel setzt die EU auf Biosprit. Eine Studie zeigt die Folgen: Landraub, Armut und Konflikte in Afrika. Auch deutsche Firmen bauen in Staaten wie Äthiopien Rohstoffe für den Biosprit an.“
- **DW:** Klimaschutz „Ökostrom auch für Heizung und Verkehr“
  „Eine große Herausforderung ist der Ersatz fossiler Brennstoffe vor allem im Verkehr. Ein Potential für mehr Biotreibstoffe aus Mais und Weizen sieht die Studie wegen des hohen Flächenbedarfs in Deutschland nicht. Stattdessen ließe sich Wind- und Solarstrom in Batteriefahrzeugen direkt nutzen oder man könnte synthetische Kraftstoffe aus Wind- und Solarstrom erzeugen. Hier wird mit Hilfe der Elektrolyse im sogenannten Power-to-Gas-Verfahren Wasserstoff erzeugt.“(23); Sektorkopplungsstudie der Hochschule für Technik und Wirtschaft HTW Berlin (24)

Zitate aus der Stellungnahme im Januar (9):

- „Zu Fuß gehen und Fahrradfahren sind zentrale Elemente einer nachhaltigen kostengünstigen Mobilität und sichern zudem soziale Teilhabe. Aktive Mobilität fördert die Gesundheit und verursacht keinen Lärm sowie Schadstoffe. Sie ist notwendig für attraktive öffentliche Räume und lebenswerte Städte und Gemeinden. Dies gilt auch analog für strukturschwache ländliche Regionen mit oftmals schlechten öffentlichen Nahverkehrsangeboten und mit einem sehr hohen PKW-Verkehrs-Anteil. Auch hier sind der Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes und des Nahverkehrs, über den Schülerverkehr hinaus und zu erschwinglichen Preisen, dringend notwendig. Der Ausbau von Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel, die Entwicklung kleinstädtischer Mobilitätsstationen (Fahrradverleih-Systeme / Carsharing-Angebote / Mitfahrtreffpunkte / Bahn / Regionalbus) und die Förderung regionaler Mitfahr- und Nahversorgungsdienste erleichtern den Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel bzw. helfen Verkehr zu verlagern und zu vermeiden.“
- „Auch das ÖV-System ist trotz Verbesserungen und Ausbaus etwa im regionalen Schienenverkehr während der Hauptverkehrszeiten durch steigende Fahrgastzahlen deutlich überlastet. Weiter wachsende Fahrgastzahlen zur Erreichung der Klimaschutzziele sind ohne Leistungsausweitungen und eine größer bemessene Infrastruktur nicht erreichbar. Gerade für junge Menschen ist ein bezahlbares und barrierefreies ÖV System zur Gewährleistung gleicher Bildungschancen und für die Freizeit, gerade auch im ländlichen Raum, besonders wichtig.“
- „Ziel muss u.a. sein, den stetig wachsende Anteil an Lebensmitteln, die per Lkw, Schiff oder Flugzeug über zunehmende Strecken mit steigenden Umwelt- und Klimabelastungen transportiert

werden deutlich zu verringern und die Regionalisierung der Lebensmittelvermarktung in Verbindung von Dienst- und Handwerksleistungen und regionaler Selbstversorgungsstrukturen deutlich zu stärken."

Für das steigende Verkehrsaufkommen gibt es wie dargestellt strukturelle Ursachen, so nehmen seit vielen Jahren die Pendlerzahlen zu und dokumentieren die weiter zunehmende Trennung von Wohnen und Arbeiten. Die veränderten Pendlerwege und -Strukturen entsprechen nur zum Teil den ÖV-Angeboten. Die zunehmenden Pendlerentfernungen und -Zeiten verbessern nicht die Qualität von Arbeit sondern schaden dem sozialen Zusammenhalt, weiter zunehmenden Transportweiten und -Leistungen verbessern nicht die Güte von Produkten sondern erhöhen die Verkehrsdichte und den Stickoxid- und Feinstaubanteil in der Luft. Verstärkt hinzu kommt der wachsende Anteil Verkehr der dadurch entsteht, dass sich mittlerweile die Strukturen immer stärker an die PKW- und LKW Nutzung angepasst haben.
Verstärkte Förderung von Rad- und Fußverkehr, ÖPNV, Substanzerhalt vor Neubau im Straßenbau konnten dem zum Teil entgegen wirken, aber noch keine allgemeine Trendwende erreichen. Ähnliches gilt für neue Trends wie Sharing-Angebote und Digitalisierung, die Entwicklung alternativer Antriebsarten, intelligentere PKW und eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel.
Der Luftverkehr muss zur Erreichung der Klimaschutzziele und zur Verminderung der Belastungen durch Schadstoff- und Lärmemissionen auf ein notwendiges Maß reduziert werden, nicht nur bei Flügen unter 600 Km Entfernung. Genau diese Trendwende sollte in der Neuauflage 2016 weiter verfolgt werden.

Eine deutsche Nachhaltigkeitsstrategie sollte die Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität umfassender beschreiben sowie analysieren als auch quantifizierte und terminierte Ziele benennen. Zusätzlich sollten sinnvolle Indikatoren entwickelt werden, anhand derer eine Zielerreichung nachvollzogen und gesteuert werden kann.
Hierzu haben wir in unserer letzten Stellungnahme bereits konkrete Vorschläge gemacht.

Diese kurzen Beispiele und Pressetexte zu vier SDGs sowie unsere Stellungnahme vom Januar als auch die weiteren Reflexionen zur Integration des neuen Bundesverkehrswegeplans dieser Stellungnahme verdeutlichen die Notwendigkeit den Bereich Mobilität und Verkehr deutlich vertieft in der Neuauflage 2016 der Nachhaltigkeitsstrategie zu berücksichtigen und mit breiterer Beteiligung zu diskutieren. Eine umfassendere Bearbeitung und Abstimmung in den Verbänden ist in dem jetzt gegeben Zeitrahmen nicht realisierbar.
Da in dem bisherigen Prozess zur Neuauflage der Nachhaltigkeitsstrategie der Themenbereich Mobilität und Verkehr zur Strategiefortentwicklung auch bei den Tagungen nicht ausreichend behandelt wurde, empfehlen wir die Einrichtung einer prozessbegleitenden Arbeitsgruppe "Nachhaltige Mobilitäts- und Transportstrategie" und die Durchführung mehrerer Fachforen zu den zentralen Themenschwerpunkten.

Mitte März 2016 stellte das Bundesverkehrsministerium den Entwurf eines neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) für Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen vor, der „als zentrales Element der Infrastrukturplanung" „wichtige verkehrspolitische Weichen für den Planungshorizont bis 2030"(1) stellt. Die gesetzlich vorgeschriebene „Strategische Umweltprüfung" ermöglichte Personen, Institutionen und Verbänden erstmals sich zu dem BVWP und dem zugehörigen Umweltbericht zu äußern sowie inhaltlich Umweltfolgen, Gesundheitsrisiken, die Berücksichtigung des Mobilitätswandels und die daraus resultierenden Anforderungen an den BVWP (z.B. im Bereich des Radverkehrs oder in Bezug auf die

Vielfalt neuer Mobilitätsangebote) als auch die damit verbundenen neuen Möglichkeiten einer nachhaltigeren Erledigung von Mobilitätsbedarfen zu reflektieren. Mehrere Fachverbände dieser Stellungnahme haben - trotz des auch dort zu geringen Zeitrahmens - an dem Beteiligungsverfahren mit allgemeinen Beiträgen zum Entwurf des BVWP und bezogen auf konkrete Projektideen mitgewirkt.

Im Ergebnis stellten wir fest, dass der BVWP in seiner jetzigen Form wichtige o.g. Grundsätze einer nachhaltigen Verkehrspolitik in nicht ausreichendem Maße berücksichtigt. Nach wie vor orientiert sich der BVWP als „Verkehrswegeplan" an der Infrastruktur. Notwendig wäre daher, auch hier den Wandel von der Verkehrsplanung zur Mobilitätsplanung zu vollziehen und den BVWP zu einem „Bundesmobilitätsplan" weiterzuentwickeln.

Hierzu im Bezug auf die Nachhaltigkeitsstrategie einige Vorbemerkungen:
Der letzte Bundesverkehrswegeplan stammt aus dem Jahr 2003, der vorhergehende wurde nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Jahr der Nachhaltigkeitskonferenz von Rio de Janeiro 1992 beschlossen. Für eine wirksame Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik sollte die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie als Referenzrahmen dienen - ebenso bedarf es einer stärkeren Koordinierung der verschiedenen Umsetzungsebenen.
Die UN-Nachhaltigkeitsziele sprechen ausdrücklich alle administrativen Ebenen an - durch die Verabschiedung der Sustainable Development Goals (SDGs) ist die Notwendigkeit integrierter Strategien verstärkt deutlich geworden, gleichzeitig aber auch die Bedeutung der Bundesländer und der regionalen bzw. kommunalen Ebene (Kreise, Städte und Gemeinden) für deren Umsetzung.

Der BVWP könnte, in einer für die Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie erweiterten neuen Form (zusammen mit einem gemeinsamen qualifizierten Indikatoren-Katalog von Bund und Ländern), als langfristig prozessbegleitendes Instrument für die Zielverfolgung, Steuerung und Harmonisierung der verschiedenen Ebenen dienen.

Der BVWP und entsprechende Indikatoren sollen hierbei in der Zukunft helfen ein integratives und querschnittsbezogenes Denken auf den verschiedenen Ebenen zu ermöglichen / zu verankern und die verschiedenen Akteure enger miteinander zu verknüpfen.

Die Zusammenstellung von Kommentaren sowie Reflexionen zum BVWP als auch aktuelle Studien im Anhang dieser Stellungnahme sollen aufzeigen in welchem Umfang der Bundesverkehrswegeplan 2030 den Anforderungen an eine zukunftsfähige Infrastrukturplanung bereits entspricht und in welchen Bereichen die bestehende Planung nicht ausreicht und als Umsetzungsinstrument der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie überarbeitet bzw. erweitert werden sollte.

Integration des Rad- und Fußverkehrs in den BVWP
Neben Bundesfernstraßen, Bundesschienenwegen und Bundeswasserstraßen wär es sinnvoll auch den Rad- und Fußverkehr zu berücksichtigen und im Rahmen des BVWP z.B. eine Struktur für ein bundesweites Radwegenetz ähnlich wie das Knotenpunktsystem (25) in den Niederlanden zu entwickeln.
Das für Freizeittouren gedachte und beworbene Knotenpunktsystem hat in den letzten Jahren zu einer deutlichen Ausweitung und Qualitätsverbesserung des gesamten Radwegenetzes und der

Fahrradnutzung in der Niederlande geführt und den Wandel zu einer verbesserten Gleichbehandlung der Verkehrsmittel unterstützt.
Laut „Fahrradportal“ (26) könnten auch in Deutschland 24,6 Millionen Pendler ihren Arbeitsweg - statt mit dem Auto - mit dem E-Bike zurücklegen und 156.000 Tonnen CO2 einsparen. Jeder zweite deutsche Pendler fahre sogar weniger als zehn Kilometer zur Arbeit, eine gute Entfernung für die Fahrradnutzung. „Trotzdem nehmen 62 Prozent aller Pendler den Pkw oder das Motorrad und fahren meist auch noch allein", heißt es dort weiter.
Die Universität Cambridge hat in einer Studie (27, 28) festgestellt, das 85 % des Radverkehrswachstums seine Ursache im Ausbau von Infrastruktur hat, zu ähnlichen Ergebnissen kommt eine Untersuchung (29) aus Dänemark. Von einer Zunahme der Fahrradnutzung würde zudem der örtliche Handel durch mehr Einnahmen als durch Parkplätze (30) profitieren. Hinzu kommt, dass der relative Zuschuss von Kommunen für den Autoverkehr mindestens zehnmal höher ist als der des Radverkehrs, wie ein Forscherteam der Universität Kassel (31, 32) ermittelte. „Etliche Fahrten von Lastwagen könnten gerade in Städten und Ballungsräumen mit dem Lastfahrrad erledigt werden (33), sagt das Verkehrsministerium auf Basis einer Studie (34) des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt.“
Diese Beispiele unterstreichen zudem sehr deutlich die Notwendigkeit Radschnellwege wie in NRW den RS1 in den BVWP mit aufzunehmen.
Ein weiteres wichtiges Beispiel zur Berücksichtigung im BVWP beim Radverkehr wäre es Regeln, Empfehlungen und Leitlinien für Kommunen zur Ausweitung von Schutzstreifen für Radfahrer Außerorts (35, 36, 37) besonders für ländliche Regionen zu entwickeln, die Schutzstreifen haben in den Niederlanden seit mehreren Jahren zunehmend zu mehr Sicherheit und einer Erweiterung und Verbesserung des Angebots beigetragen.
Die „FAZ“ kam zu dem (38) Resümee: „Aber die erfolgreiche Förderung des Fahrradverkehrs, erst recht die einzige bislang erfolgreiche Elektromobilität, sprich die Pedelecs mit und ohne Versicherungskennzeichen, offenbart gnadenlos: Die vorhandene Infrastruktur, sprich unsere Radwege reichen nicht mehr aus.“… „Die schiere Menge des unverkennbar schneller gewordenen Radverkehrs schreit nach neuen Lösungen.“

Ein frisches und für Kommunen hilfreiches Beispiel zur Verbesserung des Fußverkehrs und zu Möglichkeiten den Fußverkehr in den BVWP zu integrieren, ist der „Perpedesindex 2016“ eines Erfurter Studenten, der in seiner Masterarbeit (39) an Hand von Indikatoren auf transparente Weise den Fußverkehr für alle 76 deutschen Großstädte mit über 100.000 Einwohnern (Berlin bis Moers) untersuchte.

Auch die Entwicklung von Leitlinien oder Handlungsempfehlungen für den Mobilitätswandel „von der Autostadt zu einer Stadt des Umweltverbunds“ (40) wären sinnvoll – wie hier in einem Impulspapier für Wuppertal vom Wuppertal-Institut beschrieben: „zehn Wege, wie der Anteil des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß und Rad) langfristig auf 75 Prozent gesteigert und der motorisierte Individualverkehr auf 25 Prozent reduziert werden soll ohne Mobilität einzubüßen. „Im Zentrum steht dabei die Idee, den Menschen und den Unternehmen in Wuppertal eine Mobilität zu ermöglichen, die ihren Bedürfnissen entspricht und dabei zugleich ökologisch verträglich, sozial verpflichtet und gerecht sowie ökonomisch effizient ist; denn nur in dieser Verknüpfung werden Mobilität und Verkehr zukunftsfähig und stadtverträglich.“ Diese Transformation stellt eine Gemeinschaftsaufgabe von Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft dar. Sie ist möglichst breit und gemeinschaftlich zu entwickeln und zu diskutieren.“

Als Bestandteil der Neuauflage der Nachhaltigkeitsstrategie könnte ein ingeniös überarbeiteter und erweiterter Bundesverkehrswegeplan helfen dem fortschreitenden Mobilitätswandel und den Klimaschutzzielen besser zu entsprechen und eine neue nachhaltigere Verkehrspolitik schrittweise umzusetzen.

Die Stellungnahme wurde von mehreren Akteuren entwickelt und durch den VCD erstellt und mit PROBAHN NRW, dem ADFC NRW, dem BUND NRW, dem Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V., dem ACE, dem NABU NRW, dem Landesjugendring NRW, dem Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V. und dem Landesverband Regionalbewegung NRW abgestimmt. Die Verbände haben sich der Stellungnahme angeschlossen und haben zudem gemeinsam den ergänzenden Anhang der Stellungnahme als weitere Dialogbasis angefügt.

Mit freundlichen Grüßen
Rolf Mecke

Mitglied des VCD Landesvorstand NRW

Ansprechpartner:

Verkehrsclub Deutschland VCD e.V. LV NRW
Rolf Mecke (Email: rolf.mecke@vcd-nrw.de)

PRO BAHN NRW e.V.
Frank Michalzik (Email: michalzik@probahn-nrw.de) Lothar Ebbers (Email: ebbers@probahn-nrw.de)

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V. NRW (ADFC NRW)
Thomas Semmelmann (Email: t.semmelmann@adfc-nrw.de)

BUND Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband NRW
Notburga Henke (Email: notburga.henke@bund.net)

Elektromobilitätsnetzwerk ruhrmobil-E e.V.
Ernesto Ruge (ernesto.ruge@ruhrmobil-E.de)

Auto Club Europa e.V. ACE
Tolga Kaya (tolga.kaya@ace-online.de); Matthias Knobloch (matthias.knobloch@ace-online.de)

Naturschutzbund NABU NRW
Josef Tumbrinck (j.tumbrinck@nabu-nrw.de)

Landesjugendring NRW
Kathrin Prassel (prassel@ljr-nrw.de)

Fachverband Fußverkehr Deutschland Fuss e.V.
Stefan Lieb (stefan.lieb@fuss-ev.de)

Landesverband Regionalbewegung NRW
Brigitte Hilcher (hilcher@regionalbewegung.de)

Anhang

BVWP2030: Öffentliches Feedback und Ausschnitte aus Stellungnamen der NRW-Verbände

Stellungnahme des Bundesumweltministeriums (2) kurz vor der Veröffentlichung des BVWP2030: „Der Entwurf des Verkehrswegeplans ist nicht mit den anderen Ressorts abgestimmt worden", „Wesentliche Umwelt-, Naturschutz- und Klimaschutzanforderungen würden im neuen Verkehrswegeplan noch nicht erfüllt", „Vor allem müsse der Plan dazu führen, die Anforderungen des Klimaschutzes in den nächsten Jahrzehnten zu erfüllen" und „die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehrssektor stagnierten seit Jahrzehnten, während Industrie und Energieversorger schon wichtige Klimaschutz-Beiträge geleistet hätten".

Bundesverbandes der gemeinnützigen Landgesellschaften (BLG): Der Entwurf des BVWP „ignoriere grundlegende Belange der Landwirtschaft" (3) und weist „die mit den vorgesehenen Verkehrsprojekten verbundene Flächeninanspruchnahme nur zum Teil" aus. „So bleibe die Inanspruchnahme von Agrarflächen für den naturschutzfachlichen Ausgleich in dessen Ausführungen völlig unbeachtet. Je nach Biotopwertigkeit könne der Umfang für Ausgleichsflächen ein Mehrfaches der Eingriffsflächen betragen,…". „In dem Plan wird bereits der direkte Bedarf für die vorgesehenen Verkehrsvorhaben auf rund 15 500 ha veranschlagt. Keine Erwähnung findet im Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan der Prüfauftrag nach dem Bundesnaturschutzgesetz für eine agrarstrukturschonende Kompensation."

Der Deutsche Bauernverband (DBV): „Bei einer Umsetzung der vorgelegten Maßnahmen werde die von der Bundesregierung angestrebte Reduzierung der Flächeninanspruchnahme auf 30 ha am Tag nicht zu erreichen sein" (3) um dies zu erreichen müsse der „Grundsatz „Ausbau vor Neubau" konsequenter angewendet und in einem Vorranggesetz gesetzlich fixiert werden." Nach den Berechnungen des Umweltbundesamtes dürfte die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans lediglich **1,9** ha am Tag beanspruchen, um das **30 ha-Ziel** erreichen zu können. Tatsächlich lande der aktuelle Entwurf jedoch bei etwa **2,9** ha, die **täglich** für Verkehrsvorhaben benötigt würden. Das UBA schlägt vor, von den 605 neu geplanten Straßenprojekten des vordringlichen Bedarfs 41 Projekte ganz zu streichen. Von den 22 Wasserstraßenprojekten müsste ein Projekt wegfallen. Alle zur Streichung vorgeschlagenen Projekte beanspruchen viel Fläche, verursachen massive Nachteile für den Naturschutz sowie hohe Lärm-, Luftschadstoff- als auch Klimagasemissionen.

Umweltbundesamt (UBA): Der Entwurf des BVWP (4) verfehlt elf der zwölf im eigenen Umweltbericht gesetzten Ziele. „Der Entwurf zeigt leider, dass Deutschland von einer integrierten, verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätsstrategie mit anspruchsvollen Umweltzielen weit entfernt ist. Er muss dringend überarbeitet werden" (UBA-Präsidentin Maria Krautzberger)
Klimabilanz: Netto spart der Entwurf nur 0,5 Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr. Der Verkehrssektor verursacht pro Jahr rund 162 Millionen Tonnen CO_2 und seine Emissionen haben sich seit 1990 kaum gemindert.
Zwar sinken durch die Schienen- und Wasserstraßenprojekte die CO_2-Emissionen des Verkehrssektors um eine Million Tonnen pro Jahr – gleichzeitig machen die vielen Straßenprojekte die Hälfte dieser Einsparung wieder zunichte. Laut Berechnungen des UBA könnten bis zum Jahr 2030 bei einer ambitionierten Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplans alleine durch Verkehrsverlagerungen im Individual- und Straßengüterverkehr auf der Straße fünf bis zehn Millionen Tonnen CO_2 pro Jahr eingespart werden.

UBA Positiv:
Stärkung der Investitionen für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege; Neue Kategorie für vordringliche Engpassbeseitigungen mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen – hier werden keine Projekte mit hoher Umweltbetroffenheit aufgenommen, dadurch wird die Umwelt geschont; Viele der vorgeschlagenen Einzelprojekte im Schienenverkehr können zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen; Die Schaffung eines durchgängigen Netzes für Güterzüge mit 740 Meter Zuglänge erhöht die Produktivität des Schienengüterverkehrs und reduziert dessen Kosten - das Projekt sollte in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Verbändeanalysen

Die Schiene im BVWP 2030 – Licht und Schatten
(Zusammenfassung erstellt: Lothar Ebbers PRO BAHN NRW)

Der Entwurf des BVWP 2030 sieht im Bereich Schiene einige **positive Neuerungen** vor. So werden besondere Investitionsschwerpunkte im Bereich der Erhaltungsinvestitionen sowie bei der Engpassbeseitigung gesetzt. Für letzteres gibt es die neue Kategorie VB-E (Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung), in die auch das wichtige NRW-Projekt Rhein-Ruhr-Express (RRX) weitgehend eingeordnet wurde.
Weiterhin werden Kapazitätserweiterungen für den Schienengüterverkehr berücksichtigt, es wird stärker als bisher auf Schienenkorridore statt auf Einzelprojekte geschaut, und auch der angedachte Deutschland-Takt wird in dem Planwerk ausdrücklich berücksichtigt.

Dennoch bleiben erhebliche Kritikpunkte. Bei der Investitionsstrategie sollte der BVWP die politischen Ziele der Bundesregierung berücksichtigen. Eine Orientierung des Bundesverkehrswegeplans an den Zielen zur Reduktion von Treibhausgasen, zur Endenergieeinsparung im Verkehrssektor, am Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 oder an Verlagerungszielen ist nicht erkennbar. Deutschland bleibt damit bei den Investitionen in die Schiene im Hinterfeld der europäischen Staaten.
Wie schon in früheren BVWPs bleiben die Investitionen für den SPNV außer Betracht. Zwar werden 20 % der BVWP-Schiene-Mittel für Projekte des SPNV reserviert und nach einem schwer nachvollziehbaren Schlüssel (NRW erhält nur knapp über 15 %) auf die Länder verteilt. Diese können damit dann SPNV-Projekte finanzieren. NRW hat diese Mittel für das nächste Jahrzehnt einzig für den Bau der S 13 zwischen Troisdorf und Bonn-Oberkassel reserviert.

Wie wichtig die SPNV-Projekte für die Auflösung von Engpässen sind, zeigt der Knoten Köln. Land und NVR haben zahlreiche Teilmaßnahmen dafür angemeldet. Die vorrangigste – die Ertüchtigung der S-Bahn-Stammstrecke von Köln Messe/Deutz bis Köln Hansaring – wurde ebenso wie der Bau des S-Bahn-Westrings Köln Hansaring – Hürth-Kalscheuren im BVWP nicht berücksichtigt, obwohl dadurch die Fern- und Regionalgleise deutlich entlastet werden.

Es bleibt dabei, dass im Spannungsfeld Nahverkehr – Fernverkehr die Schiene anders, nämlich schlechter, behandelt wird als die Straße, bei der zahlreiche Maßnahmen mit lokalem, bestenfalls regionalem Verkehrswert Aufnahme in den BVWP gefunden haben. Hinzu kommt, dass Planungen für Straße und Wasserstraße durch Bundesverwaltungen erstellt werden, die vergleichbaren Schienenplanungen aber durch die DB Netz AG. Während erstere leicht Planungsreserven erstellen können, muss sich die DB auf solche Projekte beschränken, deren Verwirklichung sehr wahrscheinlich

ist oder für die die Länder die entsprechenden Planungen vorfinanzieren. So konnten die Pläne für die seit Jahrzehnten im BVWP stehende Ausbaustrecke Lünen – Münster nur vorangetrieben werden, weil NRW die ersten Planungsphasen mit Millionenbeträgen bei DB Netz in Auftrag gegeben hat. Wird das Projekt letztendlich nicht verwirklicht, geht dieser Betrag dem Landesetat verloren.

Im Bereich Schiene ist der BVWP bestenfalls zur Hälfte fertig. 20 Maßnahmen mit großer Bedeutung für das Gesamtnetz sind endbewertet und überwiegend in den Vorrangigen Bedarf (VB) aufgenommen worden. Noch nicht endbewertet sind 40 weitere Projekte, die in der Wartekategorie Potenzieller Bedarf (PB) gelandet sind und noch in den VB oder Weiteren Bedarf (WB) aufsteigen können. Dazu zählt aus NRW u. a. die Strecke Lünen – Münster und ein wichtiger Teilabschnitt des RRX (sechsgleisiger Ausbau zwischen D-Kalkum und Duisburg). Ebenso stehen die Bewertungen für die neuen Knotenmaßnahmen (5 Großknoten und weitere Knoten), die Maßnahmen für den Kombinierten Verkehr sowie für die Umsetzung des Deutschland-Takts noch aus, nach Auskunft der Bundesregierung werden diese frühestens im Jahr 2017 fertig vorliegen. Für diese Projekte wurden bislang eher unzureichende Investitionssummen als „Platzhalter“ ausgewiesen, im VB gerade einmal insgesamt 7 Mrd. Euro bei einer Gesamtsumme des VB von 37,5 Mrd. Euro.

Offen bleibt, wie der BVWP zu einem kontinuierlichen Planungsinstrument weiterentwickelt werden kann. Die ausstehenden Endbewertungen zahlreicher Projekte, aber auch die Planungen im Bereich des SPNV (NRW erstellt zur Zeit einen neuen ÖPNV-Bedarfsplan) müssen jeweils mit den bereits festgelegten BVWP-Projekten koordiniert werden. Veränderungen von Verkehrsströmen im Personen- und Güterverkehr sind nur schwer prognostizierbar. Erst recht würde eine bessere Bewirtschaftung des Schienennetzes mit Trassenpreisen nach dem Grenzkosten- statt dem Vollkostenprinzip wie z. B. in den Niederlanden zu stärkerer Nachfrage nach Zugtrassen führen, auf die das Netz dringend vorbereitet werden muss.

Stellungnahme der Umweltverbände BUND, LNU und NABU NRW
Zusammenfassung (5) plus Ausschnitte der Stellungnahme (6)

Bundesverkehrswegeplan ignoriert Umweltziele
Der BVWP 2030 wird den Anforderungen an eine zukunftsfähige Verkehrsplanung nicht gerecht, da er einseitig auf den Neu- und Ausbau von Straßen setzt. Mitverantwortlich hierfür ist auch die Landesregierung NRW, die allein für rund 280 Straßenbauprojekte Bedarf angemeldet hat. Diese Bedarfsanmeldung aus dem Jahr 2013 ist im Gegensatz zu anderen Ländern ohne jegliche Beteiligung von Öffentlichkeit und Verbänden zustande gekommen.

Besonders kritisch ist das Natur- und Umweltbelange auf der Strecke bleiben: „Der Umweltbericht des Bundesverkehrswegeplans dokumentiert einzig die Beeinträchtigung von Natur und Umwelt – jedoch ohne Konsequenzen oder Auswirkungen für die weitere Planung und den Ausbau. Es gibt kein einziges Beispiel, in dem eine gutachterlich belegte hohe Umweltbelastung zu einer grundsätzlichen Änderung eines Projekts geführt hat.
Über ein Viertel der nordrhein-westfälischen Straßenbauprojekte beeinträchtigen FFH- oder Vogelschutzgebiete und fast 60 Prozent der Projekte führen zu Beeinträchtigungen des landesweiten Biotopverbundes. Dies steht deutlich im Widerspruch zu den erst 2015 beschlossenen Zielen des Landes zum Schutz der Biodiversität. Der Schutz von NATURA 2000 und des Biotopverbund muss

erheblich mehr Beachtung finden. Konfliktträchtige Straßenprojekte müssen gestrichen oder durch naturverträglichere Alternativen ersetzt werden.

Der BVWP2030 widerspricht den Klimaschutzzielen von Bund und Land - der Anteil der Straßenbauprojekte muss zur Senkung der Treibhausgasemissionen zugunsten von Schiene und Wasser erheblich gekürzt werden. Weitere wesentliche Defizite sind die ungenügende Prüfung von Alternativen, die weitgehend nicht vorhandene Berücksichtigung des schienengebundenen Personennahverkehrs sowie die nicht nachvollziehbaren als auch unrealistischen Verkehrsprognosen. Von 2010 bis 2030 soll der Personen-Straßenverkehr um 10 Prozent, der LKW-Verkehr sogar um 39 Prozent zunehmen. Ähnlich hohe Zunahme-Prognosen gab es auch beim letzten Bundesverkehrswegeplan - das Verkehrsaufkommen in NRW ist jedoch von 2003 bis 2014 nur auf wenigen Autobahnstrecken angestiegen, stagniert auf den meisten Autobahnen oder sinkt sogar nachweislich auf vielen Bundesstraßen. Die Verkehrsprognosen des BVWP sind daher nicht glaubhaft.
Die Auswirkungen des geplanten Flächenverbrauchs widersprechen den Zielen der Bundesregierung und würden bei einer Umsetzung des Entwurfs täglich drei Hektar Flächen zusätzlich verbrauchen.
Die Naturschutzverbände fordern eine stärkere Aufnahme von Projekten zur Wiedervernetzung in den BVWP, vor allem die Anlage von Grünbrücken – auch unabhängig von Straßenbauprojekten - die Maßnahmen dürfen nicht nur im Zusammenhang mit dem weiteren Straßenausbau unverbindlich aufgeführt werden. Fachliche Grundlagen für Wiedervernetzungsmaßnahme liegen vor, wie das Bundesprogramm Wiedervernetzung mit Maßnahmen in NRW, u.a. an der A 33 im Raum Paderborn, an der A 4 westliche Olpe oder der A 560 Siegquerung. Hier erwarten die Verbände, dass sich das Land NRW beim Bund für die Aufnahme von Entschneidungsprojekten in NRW einsetzt.

1) Forderungen der Naturschutzverbände NRW (6)
Die Naturschutzverbände NRW lehnen den vorgelegten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ab. Dem Plan liegt ein falsches, weil straßenbauorientiertes Konzept zugrunde, das unökologische und klimaschädliche Verkehrsströme fördert. Der Entwurf ist nicht geeignet, die Verkehrsprobleme der Ballungsräume zu lösen oder wenigstens zu vermindern und wartet mit Pseudokonzepten für den ländlichen Raum auf.
Der BVWP-Entwurf verfehlt sogar die selbst gesetzten und dabei völlig unzureichenden Umweltziele. Naturschutzbelange werden systematisch missachtet. Zwar werden in der Umweltprüfung die Naturschutzbelange ermittelt und bewertet, ohne jedoch Konsequenzen für die Einstufung der Straßenprojekte zu entfalten. Die Naturschutzverbände verlangen eine komplette Überarbeitung des Plans unter folgenden Prämissen:

- Die Neuauflage des BVWP muss ein Gesamtverkehrskonzept mit einer nachvollziehbaren Priorisierung von Projekten enthalten, die dem Erhalt von Straßen gegenüber Neubau echten Vorrang gewährt.
- Zum Stauabbau auf den Straßen muss ein verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsmanagement aufzeigen, wie der Personenverkehr zu Stoßzeiten sinnvoll von der Straße auf die Schiene sowie der Güterverkehr von der Straße auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagert werden kann. Hierbei sind auch die Möglichkeiten der Verkehrsverlagerung zum ÖPNV und schienengebundenen Personennahverkehr einzubeziehen.
- Die zukunftsfähige Umsetzung von Verkehrsprojekten muss umweltschonend und nachhaltig erfolgen. Hohe Umweltrisiken für Natur- und Umweltschutz, insbesondere die Natura-2000-Gebiete und den Biotopverbund, müssen methodisch zum Ausschluss von Projekten führen.

Stagnierende Verkehrszahlen sind zur Kenntnis zu nehmen und bei der Planung zu berücksichtigen.

- Der Plan muss ausreichend Maßnahmen zur Verminderung der Zerschneidungswirkung bestehender Straßen enthalten, um die Ziele der nationalen Biodiversitätsstrategie zu erreichen.
- Für eine Verlagerungswirkung zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln bedarf es der ökologisch verträglichen Umsetzung notwendiger Schienen- und Wasserstraßenprojekte.

2. Verfehlen der Umweltziele

Die Einschätzung des Umweltberichts zu den Umweltauswirkungen des BVWP-E ist eindeutig: 11 der 12 nicht-monetarisierten Umweltziele werden verfehlt. Nach Auffassung der Naturschutzverbände verfehlt der BVWP alle 12 nicht-monetarisierten Umweltziele, da es nach ihrer Auffassung unzulässig ist, einen positiven Effekt aus der „Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken“ abzuleiten. Im Übrigen sind die Auswirkungen auf die Biodiversität durch weitere Zerschneidungen von Lebensräumen noch gravierender, da im BVWP-E als Bewertungskriterium nur die bundesweit bedeutendsten Gebiete und Vernetzungskorridore berücksichtigt wurden. Der Umweltbericht lässt offen, für welches Neubau-/ Ausbau-Szenario die Bewertung gilt; den Ausführungen ist jedenfalls zu entnehmen, dass es keinen Unterschied macht, ob nur die Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“ oder auch die des „Weiteren Bedarfs“ berücksichtigt werden.

Auch hinsichtlich der sogenannten monetären Umweltziele weist der Umweltbericht ein verkehrsträgerspezifisches Verfehlen der Ziele aus:

- **CO2-Einsparung**
  Die CO2-Bilanz der einzelnen Verkehrsträger auf die nicht monetären Umweltziele ist unterschiedlich. Während bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraßen insgesamt eine Einsparung von CO2-Emissionen stattfindet, verursacht die Summe der Straßenprojekte eine negative Bilanz, d.h. es wird mehr CO2 freigesetzt als ohne die geplanten Straßen. In der Summe über alle Projekte des VB/VB-E ergibt sich im Saldo eine Einsparung von etwa 491.453 Tonnen CO2 pro Jahr. Die Größenordnung des Effektes entspricht dabei weniger als 0,1 % der jährlichen Gesamtemissionen an Treibhausgasen in Deutschland, die bei etwa 900 Mio. Tonnen liegt. Zu einer wirksamen Reduzierung von Treibhausgasen trägt der BVWP Entwurf nicht bei.
  Der Verkehrssektor ist von den anvisierten CO2-Minderungszielen weit entfernt: Im Verkehrsbereich soll der Endenergieverbrauch bis 2020 um rund 10 Prozent, und bis 2050 sogar um rund 40 Prozent gegenüber 2005 zurückgehen (Presse- und Informationsamt der Bundesregierung 2012, S. 147). Im aktuellen Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission wird bis 2030 für den Verkehr eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen um rund 20 Prozent bezogen auf das Jahr 2008 angestrebt. Was allerdings aufgrund der erheblichen Zunahme der Verkehrsemissionen bedeuten würde, dass diese immer noch um 8 Prozent über dem Stand von 1990 lägen. Aus Sicht der Europäischen Kommission ist es erforderlich, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor bis 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber 1990 zu senken; dies entspräche einer Emissionsminderung um rund 70 Prozent des Stands von 2008.

- **Luftschadstoff-Emissionen**
  Betrachtet werden hier Stickstoffoxide (NOX), Kohlenmonoxid (CO), Kohlenwasserstoffe (HC), Feinstaub und Schwefeldioxid (SO2). Im Ergebnis der Bilanz über alle Projekte des VB/VB-E zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der CO2-Bilanz. Während die Schienenprojekte (minus 3.334 Tonnen/Jahr) und die Wasserstraßenprojekte (minus 1.561 Tonnen/Jahr) tendenziell zu einer Verringerung der Luftschadstoffemissionen führen, führen die Straßenprojekte tendenziell zu

einer Mehrbelastung (plus 22.444 Tonnen/Jahr). Verkehrsträgerübergreifend führt dies zu einer prognostizierten Zunahme der Luftschadstoffemissionen um 17.549 Tonnen/Jahr. Bei Stickoxiden und Feinstaub-Stoffen ergeben sich im Saldo über alle Verkehrsträger negative Werte, d.h. hier kommt es verkehrsträgerübergreifend zu einer Abnahme der Emissionen, da der Rückgang bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße die leichte Zunahme bei der Straße überkompensiert.
Die durch den BVWP bewirkten Veränderungen liegen gemessen an den jährlichen Gesamtemissionen der Stickoxide und des Feinstaubs aber lediglich im Promille-Bereich. Zu einer wirksamen Reduzierung von Luftschadstoff-Emissionen trägt der BVWP-Entwurf nicht bei.

3. Verfahrenskritik

3.1. Unangemessene Frist vereitelt sachgerechte Beteiligung zum BVWP-E.

Das Ziel der Beteiligung zum Entwurf des BVWP, die Gesamtplanauswirkungen und insbesondere dessen Umweltauswirkungen zu erfassen, kann angesichts der - die Mitwirkung einschränkenden Bedingungen - nicht erreicht werden. Die Beteiligung an der Offenlage des Entwurfs des BVWP setzt voraus, dass die interessierte Öffentlichkeit und auch die ehrenamtlichen Vertreterinnen und Vertreter der Naturschutzverbände sich zunächst mit

- der dem BVWP-E zugrundeliegenden Grundkonzeption,
- der Verkehrsprognose 2030 und
- der Bewertungsmethodik zu den Bewertungsmodulen A: NutzenKosten-Analyse, B: Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung, C: Bewertungsmodul C: Raumordnerische Beurteilung, D: Städtebauliche Beurteilung auseinandersetzen können müssen, um dann zu den umfangreichen Dokumenten des BVWP-Entwurfs wie Gesamtplanentwurf, Umweltbericht und den einzelnen Projekt-PRINS Stellung nehmen zu können. In einer Frist von nur 6 Wochen ist dies nicht möglich; es fehlt von vorneherein an der Grundlage für eine sachgerechte Mitwirkung der Öffentlichkeit und der Naturschutzverbände.

ADFC NRW kritisiert die Nichtberücksichtigung des Radschnellweg 1 (RS1) im BVWP2030 (7)

Der erste überregionale Radschnellweg in Deutschland soll auf 101 km von Duisburg bis Hamm quer durch das Ruhrgebiet führen. Das Pionierprojekt hat bereits auf internationaler Ebene Vorzeigecharakter und steht für moderne Verkehrspolitik. Doch die Finanzierung bleibt ungeklärt. Bei der Eröffnung des ersten Teilstücks des RS1 am 27.11.2015 hatte NRW-Verkehrsminister Michael Groschek die bundesweite Strahlkraft des Projekts betont und den RS1 als „Wegbereiter für eine moderne, umweltschonende, gesunde und nachhaltige Mobilität“ bezeichnet. Aus dieser Überzeugung heraus hat sich Groschek auch im Bund dafür eingesetzt, das Projekt Radschnellweg 1 in den Bundesverkehrswegeplan mit aufzunehmen, dem zentralen Plan zum Neu- und Ausbau überregionaler Verkehrswege in Deutschland. Doch als Verkehrsminister Dobrindt den ersten Referentenentwurf am 16.03.2016 der Öffentlichkeit vorstellte, kam der RS1 darin nicht vor. Wie passt das zu Dobrindts Aussage, mit dem Plan könne man „unsere Verkehrswege modernisieren, unsere Infrastruktur vernetzen und Mobilität in Deutschland beschleunigen“? „Der Bund verpasst damit eine Chance, ein innovatives Projekt zu unterstützen“ kritisiert Thomas Semmelmann, Vorsitzender des ADFC Landesverbands NRW die Nichtberücksichtigung des RS1 im Bundesverkehrswegeplan 2030. „Da Radschnellwege komfortables und zügiges Fahren über längere Distanzen erlauben, sind sie auch attraktiv für Pedelecs und E-Bikes. Auf diese neuen Entwicklungen reagiert der Bund nicht, sondern setzt weiter auf den Ausbau des Autoverkehrs.“ Schaut man zum Nachbarn in die Niederlande, so werden dort Radschnellwege seit einigen Jahren zur Stauvermeidung eingesetzt und mit hohen Investitionen stark vorangetrieben. Betrachtet man, dass

der RS1 parallel zu den Ost-WestAutobahnen A2, A40 und A42 im Ballungsraum Ruhrgebiet verläuft, ist die Parallelität zu Bundesfernstraßen und das Argument zur Stauentlastung gegeben. Die Autoren der Machbarkeitsstudie, die vom Bundesverkehrsministerium finanziert wurde, gehen nach Ausbau des RS1 von täglich 52.000 weniger Autofahrten aus. „Dies ist ein enormes Entlastungspotential für die Straßen im Ruhrgebiet, welches vom Bund nicht wahrgenommen wird“, sagt Semmelmann. „Der Bund entzieht sich hier seiner Verantwortung“.

Quellen:

(1) Bundesverkehrswegeplan 2030, Entwurf 2016 - Zusammenfassung
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BVWP/bvwp-2030-referentenentwurf-zusammenfassung.pdf?__blob=publicationFile

(2) RP-Online: „Bundesverkehrswegeplan Umweltministerin Hendricks wirft Dobrindt "Trickserei" vor“.
http://www.rp-online.de/politik/deutschland/bundesverkehrswegeplan-barbara-hendricks-wirft-alexander-dobrindt-trickserei-vor-aid-1.5840810

(3) topagrar-online „Bundesverkehrswegeplan ignoriert landwirtschaftliche Belange“
Topagrar.com http://www.topagrar.com/news/Home-top-News-Bundesverkehrswegeplan-ignoriert-landwirtschaftliche-Belange-3230490.html

(4) Umweltbundesamt: „Bundesverkehrswegeplan besteht eigene Umweltprüfung nicht“
http://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene

(5) Bundesverkehrswegeplan ignoriert Umweltziele
Naturschutzverbände kritisieren hohe Zahl gemeldeter Straßenbauprojekte aus Nordrhein-Westfalen und fordern grundlegende Überarbeitung
https://nrw.nabu.de/modules/presseservice/index.php?popup=true&db=presseservice_nrw&show=2152

(6) Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für einen Bundesverkehrswegeplan 2030 - Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU);
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, LV NRW (BUND) Naturschutzbund Deutschland, LV NRW (NABU)
https://nrw.nabu.de/imperia/md/content/nrw/stellungnahmen/stn_nv_nrw_bvwp_2030_02052016_final.pdf

(7) ADFC NRW kritisiert die Nichtberücksichtigung des Radschnellweg 1 (RS1) im neuen Bundesverkehrswegeplan 2030
http://www.adfc-nrw.de/aktuelles/aktuelles/article/adfc-nrw-kritisiert-die-nichtberuecksichtigung-des.html

(8) Falsches Signal: Wie die Bahn beim Gütertransport versagt
http://www.swr.de/betrifft/betrifft-gueterverkehr/-/id=98466/did=17226350/nid=98466/1di62w3/index.html

(9) Unsere Verbände-Arbeitsgruppe aus NRW hat eine gemeinsame Stellungnahme und einen ergänzenden Fachbeitrag zum „Entwurf einer Nachhaltigkeitsstrategie für Nordrhein-Westfalen“ zu dem Handlungsfeld Mobilität / Verkehr und zu Teilaspekten im Schwerpunktfeld „Nachhaltige Stadt- und Quartiersentwicklung“ erstellt. Die gewachsene Verbände AG hat sich mit mehreren Teilnehmern (plus Infotisch mit Materialien und der NRW Stellungnahme) an der regionalen Dialogkonferenz am 19. Januar 2016 in Bonn beteiligt und hat Ende Januar eine Stellungnahme (mit einem ergänzenden Fachbeitrag) zur Entwicklung einer deutschen Nachhaltigkeitsstrategie eingereicht.

(10) Preise für den Nahverkehr / Warum Bus und Bahn so teuer sind
http://www.wiwo.de/unternehmen/dienstleister/preise-fuer-den-nahverkehr-warum-bus-und-bahn-so-teuer-sind/10297480.html

(11) Die Zeit - online: Eine Nation pendelt.
http://www.zeit.de/feature/pendeln-stau-arbeit-verkehr-wohnort-arbeitsweg-ballungsraeume

(12)NRZ: Nahverkehr/Schule: In der Schoko(Ticket)-Falle
http://www.derwesten.de/nrz/region/niederrhein/in-der-schoko-ticket-falle-id6116881.html

(13) Poor people pay for parking even when they can't afford a car
https://www.washingtonpost.com/news/wonk/wp/2016/06/15/why-free-parking-is-a-big-problem/?postshare=7801466267558932&tid=ss_tw

(14) „Verkehrspreis 2015" für zuzahlungsfreies Schülerticket im Kreis Siegen-Wittgenstein, Kreis Olpe
http://www.siegen-wittgenstein.de/Startseite/VCD-Verkehrspreis-2015-kostenfreies-Sch%C3%BClerticket-ausgezeichnet.php?object=tx%7C2170.14&ModID=7&FID=2170.632.1

(15) STICKOXID UND FEINSTAUB : „Deutschland ist Europameister bei der Luftverschmutzung."
http://www.fr-online.de/wirtschaft/stickoxid-und-feinstaub--europameister-im-luft-verpesten-,1472780,34274106.html?dmcid=sm_tw

(16) WDR: Die Stickoxidbelastung in Schulen und Kindergärten an vielbefahrenen Straßen liegt laut einer neuen Studie vielfach deutlich über den Grenzwerten. Standorte in Essen und Köln schnitten bundesweit am schlechtesten ab. http://www1.wdr.de/nachrichten/studie-stickoxid-grenzwerte-abgase-100~.html

(17) Klimaschutz: Umweltbundesamt fordert Abschaffung von Benzin und Diesel
http://www.spiegel.de/auto/aktuell/umweltbundesamt-ab-2050-kein-benzin-und-diesel-mehr-a-1098130.html

(18) „Das Öl der Anderen / Die Hälfte des weltweit gehandelten Öls ist gestohlen. Auf dem Markt der fossilen Rohstoffe entscheidet noch immer das Recht des Stärkeren. Auch Deutschland importiert geraubtes Öl. Wie können wir uns vom »blutigen Öl befreien?"
https://perspective-daily.de/article/4/tVs0Gfnv

(19) Umweltbundesamt: Treibhausgasneutraler Güterverkehr ist nötig – und möglich
https://www.umweltbundesamt.de/presse/presseinformationen/treibhausgasneutraler-gueterverkehr-ist-noetig

(20) VDV: „ÖPNV im Urteil der Bevölkerung 2016: Nahverkehr in Deutschland ist multimodal, jung und wichtig für den Klimaschutz"
https://www.vdv.de/pressemitteilungen.aspx?mode=detail&id=7dc3c599-0ece-4a06-9e40-8dc80085db73

(21)VCD Magazin „fairkehr": „Kein Interesse an Klima-, Umwelt- und Naturschutz"
https://www.fairkehr-magazin.de/3_2016_bundesverkehrswegeplan.html

(22) Euraktiv.com 3/2014: „Kritik an Biosprit – Afrika füttert Europas Autos."„Im Kampf gegen den Klimawandel setzt die EU auf Biosprit. Eine Studie zeigt die Folgen: Landraub, Armut und Konflikte in Afrika. Auch deutsche Firmen bauen in Staaten wie Äthiopien Rohstoffe für den Biosprit an."
http://www.euractiv.de/section/energie-und-klimaschutz/news/kritik-an-biosprit-afrika-futtert-europas-autos/

(23) DW: Ökostrom auch für Heizung und Verkehr
http://www.dw.com/de/%C3%B6kostrom-auch-f%C3%BCr-heizung-und-verkehr/a-19362294

(24)Hochschule für Technik und Wirtschaft, Berlin – Volker Quasching
Sektorkopplung durch die Energiewende: Anforderungen an den Ausbau erneuerbarer Energien zum Erreichen der Pariser Klimaschutzziele unter Berücksichtigung der Sektorkopplung
http://www.volker-quaschning.de/publis/studien/sektorkopplung/index.php

(25)Knotenpunktbezogene Wegweisung
https://de.wikipedia.org/wiki/Knotenpunktbezogene_Wegweisung

(26) Deutschland - Fahrradportal: „24,6 Millionen Pendler könnten ihren Arbeitsweg - statt mit dem Auto - mit dem E-Bike zurücklegen"
https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/246-millionen-pendler-koennten-ihren-arbeitsweg

(27) the guardian: Investment in cycling can increase bike journeys, study shows
https://www.theguardian.com/environment/bike-blog/2013/nov/04/investment-cycling-increase-bike-journey-study

(28) Causal pathways linking environmental change with health behaviour change: Natural experimental study of new transport infrastructure and cycling to work
http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0091743516300214

PDF: MRC Epidemiology Unit and UKCRC Centre for Diet and Activity Research (CEDAR), School of Clinical Medicine, University of Cambridge
http://ac.els-cdn.com/S0091743516300214/1-s2.0-S0091743516300214-main.pdf?_tid=bfe93d92-4473-11e6-9434-00000aab0f02&acdnat=1467917641_ac24db903329b60c9a2b227071c3bc27

(29) New Danish evidence that "Build it and they will come"-approach works
https://ecf.com/news-and-events/news/new-danish-evidence-build-it-and-they-will-come-approach-works

(30) CITYLAB: The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes
http://www.citylab.com/cityfixer/2015/03/the-complete-business-case-for-converting-street-parking-into-bike-lanes/387595/?utm_source=SFTwitter

(31)Kommunale Kostenrechnung: Investitionen in Radverkehr für Städte am günstigsten
http://www.uni-kassel.de/uni/nc/universitaet/nachrichten/article/kommunale-kostenrechnung-investitionen-in-radverkehr-fuer-staedte-am-guenstigsten.html

(32) ADFC: Kommunale Radverkehrspolitik
http://adfc-blog.de/2015/08/verkehrswende-teil-3-kommunale-radverkehrspolitik/

(33) Verkehrsministerium: Lastenfahrräder könnten Millionen Lkw-Fahrten einsparen
http://www.heise.de/newsticker/meldung/Verkehrsministerium-Lastenfahrraeder-koennten-Millionen-Lkw-Fahrten-einsparen-3207335.html

(34) Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD), Schlussbericht an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Fahrrad/wiv-rad-schlussbericht.html

(35) Modellversuch Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts
http://www.adfc.de/schutzstreifen/radfahrstreifen-und-schutzstreifen

(36)Sachstand – Antwort der Bundesregierung : Ergebnis des Modellversuchs „Fahrradschutzstreifen außerorts" http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/088/1808821.pdf

(37) Zukunft Mobilität: Bedeutung von Radwegen und Radfahrstreifen für die Radverkehrsförderung
http://www.zukunft-mobilitaet.net/79077/verkehrssicherheit/radverkehrsfoerderung-bedeutung-von-radwegen-und-radfahrstreifen-subjektives-sicherheitsgefuehl-verkehrssicherheit/

(38) FAZ: Radschnellwege: Dem Fahrrad seine Trasse
http://www.faz.net/aktuell/technik-motor/auto-verkehr/radschnellwege-sind-in-deutschen-staedten-auf-dem-vormarsch-13838721.html#GEPC;s3

(39) FUSSVERKEHR MESSEN – DER PERPEDESINDEX 2016
http://www.zukunft-mobilitaet.net/162891/analyse/perpedesindex-2016-fussverkehr-deutsche-staedte-ranking/

(40) LEITLINIEN ZUR VERKEHRSWENDE: VON DER AUTO-STADT ZU EINER STADT DES UMWELTVERBUNDS
http://www.zukunft-mobilitaet.net/163044/analyse/leitlinien-zur-verkehrswende-stadt-des-umweltverbunds/