



BUND NRW e. V. | Landesgeschäftsstelle  
Merowingerstraße 88 | 40225 Düsseldorf

Bund für Umwelt und  
Naturschutz Deutschland  
Landesverband Nordrhein-  
Westfalen e.V.

Der Präsident des Landtags  
Nordrhein-Westfalen  
Postfach 10 11 43  
40002 Düsseldorf

**Marina Falke**  
Mobilitätsreferentin  
Merowingerstraße 88  
40225 Düsseldorf  
**Tel.** +49 211 302005-24  
**Fax** +49 211 302005-26

marina.falke@bund.net  
www.bund-nrw.de

08. Januar 2025

per Email: [anhoerung@landtag.nrw.de](mailto:anhoerung@landtag.nrw.de)

Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 18/10878 „Stillstand bei der  
Straßenplanung– Nordrhein–Westfalen braucht den Planungsturbo“

Anhörung des Verkehrsausschusses am 15. Januar 2025

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

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

für die Einladung zur oben angeführten Anhörung bedanken wir uns ganz herzlich und nehmen zu  
ausgewählten Punkten des Antrages Stellung:

Der Antrag „Stillstand bei der Straßenplanung–Nordrhein-Westfalen braucht den Planungsturbo“  
fokussiert den angeblichen Stillstand für die Straßenplanung in Nordrhein-Westfalen und fordert eine  
deutliche Beschleunigung von Neu- und Ausbauprojekten für Bundes- und Landesstraßen in  
Verantwortung der Landesregierung. Der Bund für Umwelt- und Naturschutz Nordrhein-Westfalen e.V.  
(BUND NRW e.V.) sieht den Antrag der FDP-Fraktion äußerst kritisch.

Spendenkonto  
Bank für Sozialwirtschaft, Köln  
**IBAN** DE26 3702 0500 0008 2047 00  
**BIC** BFSWDE33XXX

Geschäftskonto  
Bank für Sozialwirtschaft, Köln  
**IBAN** DE10 3702 0500 0008 2046 00  
**BIC** BFSWDE33XXX

Vereinsregister  
Düsseldorf, Nr. 5463  
**Steuernummer**  
106/5740/1393  
USt-ID-Nr.  
DE 216308839

Der BUND ist ein anerkannter Verbraucher-  
schutzverband sowie eine anerkannte Umwelt-  
und Naturschutzvereinigung i.S.d. UmwRG.  
Spenden und Mitgliedsbeiträge sind steuerab-  
zugsfähig, Erbschaften und Vermächtnisse an  
den BUND sind erbschaftssteuerbefreit.

## Einordnung und Ausgangslage

Autofahrer:innen in Deutschland stehen im Durchschnitt 43 Stunden im Jahr im Stau<sup>1</sup>. Mit einem Anteil von 34 Prozent der gesamten Stautunden liegt NRW dabei mit weitem Vorsprung an der Spitze<sup>2</sup>. Angeführt wird die Stauliste von der Landeshauptstadt Düsseldorf und der A3 in Duisburg. Den stärksten Zuwachs der Stauzeiten verzeichneten Wuppertal, Düsseldorf sowie Hannover und Bonn<sup>3</sup>. Die Ursache ist nicht etwa das fehlende Straßennetz, welches in NRW mit insgesamt 29.531 Kilometern, davon 13.059 Kilometern Landstraße, 4.417 Kilometern Bundesstraße und 2.251 Kilometer Autobahn, zu dem zweit längsten Straßennetz nach Bayern zählt. Als Ursache für den rasant ansteigenden Stautunden-Zuwachs werden vor allem die zahlreichen Baustellen aufgrund Sanierungen maroder Straßen und Brücken angegeben, welche oft auch Sperrungen für Lastkraftwagen und kilometerlange Umleitungen für Schwerlastverkehr bedeuten<sup>4</sup>. Der entstehende Domino-Effekt erhöht den Druck auf die noch intakte Infrastruktur noch weiter. Dabei ist der Zustand des Verkehrsnetzes in der Verantwortung der Landesregierung alarmierend: 43 Prozent der Bundesstraßen und 58 Prozent der Landesstraßen sind in einem unbefriedigenden Bewertungszustand<sup>5</sup>.

Um auf diesen schlechten Zustand der Straßeninfrastruktur zu reagieren, hat die Landesregierung im Koalitionsvertrag die Prämisse Sanierung vor Neubau festgeschrieben und verfolgt diese auch mit der im letzten Jahr angelaufenen Sanierungsoffensive, mit dem Ziel dem Sanierungsstau der letzten Jahrzehnte entgegenzuwirken.<sup>6</sup>

Dem Straßenneu- und Ausbau stehen die Kosten für Bau und Unterhalt, der Schutz der Biodiversität, des Klimas, Landschaftszerschneidung und Flächenverbrauch gegenüber<sup>7</sup>. Insbesondere in NRW fallen diese Punkt ins Gewicht, entfallen doch knapp ein Viertel der gesamten Landesfläche auf stark versiegelte Verkehrs- und Siedlungsflächen. Im Bundesdurchschnitt wurden nur ca. ein Siebtel der Fläche für Siedlungs- und Verkehrsflächen verwendet<sup>8</sup>. In NRW sind alleine 7,1 Prozent Verkehrsfläche, die sich auf 3,9 Prozent für Straßenflächen und im Vergleich 0,4 Prozent Bahnverkehrsflächen

---

<sup>1</sup> INRIX, Inc. *INRIX Global Traffic Scorecard*. Retrieved January 9, 2025, from <https://inrix.com/press-releases/2024-global-traffic-scorecard-de/>

<sup>2</sup> ADAC. *Autobahnen in Deutschland*. Retrieved January 9, 2025, from <https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-deutschland/autobahnen-deutschland/>

<sup>3</sup> INRIX, Inc. *INRIX Global Traffic Scorecard*. Retrieved January 9, 2025, from <https://inrix.com/press-releases/2024-global-traffic-scorecard-de/>

<sup>4</sup> Trans.info. *Land macht Tempo bei Sanierungsoffensive? Weitere Brücke in NRW für LKW gesperrt*. Retrieved January 9, 2025, from <https://trans.info/de/brueckensanierung-nrw-400223>

<sup>5</sup> Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen. *Zustand der Fahrbahnbefestigungen und Brücken der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.strassen.nrw.de/de/strassenerhalt-sicherheitsaudits.html?file=files/a\\_snrw-2022/dokumente/02\\_erhalten-und-betreiben/01\\_Strassenerhalt/Zustand-der-Fahrbahnbefestigungen-und-Bruecken-der-Landesstrassen-in-Nordrhein-Westfalen.pdf&cid=55279](https://www.strassen.nrw.de/de/strassenerhalt-sicherheitsaudits.html?file=files/a_snrw-2022/dokumente/02_erhalten-und-betreiben/01_Strassenerhalt/Zustand-der-Fahrbahnbefestigungen-und-Bruecken-der-Landesstrassen-in-Nordrhein-Westfalen.pdf&cid=55279)

<sup>6</sup> Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. *Sanierungsoffensive*. Retrieved January 9, 2025, from <https://www.umwelt.nrw.de/sanierungsoffensive>

<sup>7</sup> CDU Nordrhein-Westfalen. *Zukunftsvertrag CDU – Grüne*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.cdu-nrw.de/sites/www.neu.cdu-nrw.de/files/zukunftsvertrag\\_cdu-grune.pdf](https://www.cdu-nrw.de/sites/www.neu.cdu-nrw.de/files/zukunftsvertrag_cdu-grune.pdf)

<sup>8</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis). *Pressemitteilung: Verkehr in Zahlen – Deutschland 2024*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/10/PD24\\_403\\_412.html](https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/10/PD24_403_412.html)

verteilen<sup>9</sup>. Um eine weitere starke Flächenversiegelung zu verhindern, hat die Regierung das Prinzip der Flächensparsamkeit richtigerweise zur Leitschnur ihres Regierungshandelns erklärt<sup>10</sup>.

Laut dem Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen sollen die Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent im Vergleich zum Jahr 1990 gemindert werden<sup>11</sup>. Dies betrifft insbesondere den Verkehrsbereich, als drittgrößten Treibhausgasemittenten nach Industrie und Energiewirtschaft, verantwortlich für 14 Prozent der Emissionen, von welchen der reine Straßenverkehr einen Anteil von 90 Prozent ausmacht. Von 2019 auf 2020 sank die Emission von 31,4 auf 27,8 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente – was überwiegend im Rückgang des Verkehrsaufkommens durch Corona begründet liegt<sup>12</sup>. Um den Zielvorgaben der Neufassung des Klimaschutzgesetzes zu entsprechen darf der Treibhausgasausstoß des Verkehrsaufkommens im Jahr 2030 nur noch 19 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente betragen<sup>13</sup>.

Diese notwendige Umstellung des aktuellen Verkehrssystems, kann nur gelingen, wenn neben Verbesserung des aktuellen Verkehrs, wie zum Beispiel die Antriebswende, auch und insbesondere die Vermeidung und Verlagerung des Individualverkehrs auf den Umweltverbund unabdingbar erfolgen<sup>14</sup>. Da mit neuen Straßenbauprojekten auch neuer Straßenverkehr induziert wird ist eine Beschleunigung von Aus- und Neubau von Straßenprojekten kontraproduktiv<sup>15</sup>. Stattdessen müssen die Grundlagen für eine Verlagerung von Verkehr auf den Umweltverbund geschaffen werden. Die Herausforderungen dabei liegen auch hier an maroder Infrastruktur, starkem Fachkräftemangel und gestiegener Kosten. Insbesondere Pendler:innen können sich wegen der enormen Unpünktlichkeitsraten und hoher Ausfallquoten schlecht auf ÖPNV und SPNV verlassen<sup>16</sup>, sodass vielen Menschen gezwungen sind den motorisierten Individualverkehr zu nutzen, auch wenn der Wille umzusteigen da ist, falls das

<sup>9</sup> Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW). *Katasterfläche nach Nutzungsarten in NRW*. Retrieved January 9, 2025, from <https://statistik.nrw/gesellschaft-und-staat/gebiet-und-bevoelkerung/gebiet-und-flaeche/katasterflaeche-nach-nutzungsarten>

<sup>10</sup> CDU Nordrhein-Westfalen. *Zukunftsvertrag CDU – Grüne*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.cdu-nrw.de/sites/www.neu.cdu-nrw.de/files/zukunftsvertrag\\_cdu-grune.pdf](https://www.cdu-nrw.de/sites/www.neu.cdu-nrw.de/files/zukunftsvertrag_cdu-grune.pdf)

<sup>11</sup> Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen. Retrieved January 9, 2025, from [https://recht.nrw.de/lmi/owa/br\\_bes\\_text?sg=0&menu=1&bes\\_id=46232&aufgehoben=N&anw\\_nr=2](https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?sg=0&menu=1&bes_id=46232&aufgehoben=N&anw_nr=2)

<sup>12</sup> Energieforschung NRW. *Klimaschutz in Nordrhein-Westfalen*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.energieforschung.nrw/lw\\_resource/datapool/systemfiles/elements/files/CA87FBE450BF255DE0537E695E86A0FF/live/document/Klimaschutz\\_in\\_Nordrhein-Westfalen.pdf](https://www.energieforschung.nrw/lw_resource/datapool/systemfiles/elements/files/CA87FBE450BF255DE0537E695E86A0FF/live/document/Klimaschutz_in_Nordrhein-Westfalen.pdf)

<sup>13</sup> Energy4Climate NRW. *Mobilität in Nordrhein-Westfalen: Übersicht*. Retrieved January 9, 2025, from <https://www.energy4climate.nrw/mobilitaet/uebersicht>

<sup>14</sup> Agora Verkehrswende. *12 Thesen zur Verkehrswende: Kurzfassung*. Retrieved January 9, 2025, from [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12\\_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen-Kurzfassung\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen-Kurzfassung_WEB.pdf)

<sup>15</sup> Transport & Environment (T&E). *Fast eine Größenordnung daneben: Die Verkehrsprognose für neue Autobahnen unterschätzt den induzierten Verkehr massiv*. Retrieved January 9, 2025, from [https://te-cdn.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/files/TE\\_Studie\\_Eine\\_Grosenordnung\\_daneben\\_0923.pdf](https://te-cdn.ams3.cdn.digitaloceanspaces.com/files/TE_Studie_Eine_Grosenordnung_daneben_0923.pdf)

<sup>16</sup> mobil.nrw. *Qualitätsbericht SPNV Nordrhein-Westfalen 2023*. Retrieved January 9, 2025, from [https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02\\_Wiki\\_Seite/02\\_Information\\_Service/09\\_SPNV\\_Qualitaetsbericht/Qualitaetsbericht\\_SPNV\\_NRW\\_2023.pdf](https://infoportal.mobil.nrw/fileadmin/02_Wiki_Seite/02_Information_Service/09_SPNV_Qualitaetsbericht/Qualitaetsbericht_SPNV_NRW_2023.pdf)

Angebot verbessert würde<sup>17</sup>. Doch das alles sind keine neuen Erkenntnisse der letzten zweieinhalb Jahre, sondern waren schon vor dieser Legislaturperiode absehbar.

Der vorliegende Antrag lässt diese Erkenntnisse der vergangenen Jahre gänzlich unberücksichtigt und stellt ein deutliches Beispiel für die seit Jahren mangelnde Umsetzung einer konsequenten Verkehrswende in Deutschland dar. Nachstehend fassen wir die wesentlichen Kritikpunkte zusammen.

### **Kritische Betrachtung des Antrags**

#### 1. Fragwürdige Priorisierung und einseitige Fokussierung auf Straßenausbau

Das Straßennetz in NRW ist im weltweiten Vergleich außerordentlich dicht ausgebaut – das gilt insbesondere auch im Vergleich zu anderen Ländern mit einem höheren durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen und Wohlstandsniveau. Dies erscheint im Vergleich zu anderen Ländern bereits im Bestand eine unnötige Last zu sein, umso weniger sollte es gar Bedarf für einen weiteren Ausbau geben. Denn die Folgen des übermäßigen Straßenausbaus tragen nicht nur die natürlichen Lebensräume, die zusehends eingeschränkt werden, sondern auch die Menschen in NRW, die unter den hohen Belastungen des Straßenverkehrs leiden.

Statt der im Antrag geforderten hohen Priorität für Aus- und Neubau von Bundes- und Landesstraßen sollte der Fokus auf der Erhaltung bestehender Infrastruktur und der Förderung nachhaltiger Verkehrsträger liegen. In dem im Antrag der FDP-Fraktion erwähnten Bericht (Vorlage 18/2454) heißt es:

*„Das Land legt den Schwerpunkt auf Sanierung vor Neubau von Bundes- und Landesstraßen, um die bereits vorhandene Verkehrsinfrastruktur zu sichern und zukunftsfest zu machen. Vorrangiges Ziel ist es, dass sich der Zustand der Straßen, Brücken, Tunnel und Radwege in den kommenden Jahren kontinuierlich verbessert. Der Gesamtmiteinsatz bei der Straßeninfrastruktur soll sich an diesem Ziel orientieren und Spielräume dafür nutzen. [...] vor dem Hintergrund der Schwerpunktsetzung Vorrang der Sanierung vor dem Neubau sind die einzelnen Projekte, die Straßen.NRW zu bearbeiten hat, zu priorisieren“*

Dieser Aussage stimmt der BUND NRW e.V. zu. Es gilt ganz klar das Prinzip „Erhalt vor Neubau“. Diese Priorisierung von Erhaltungsmaßnahmen gegenüber Neu- und Ausbauprojekten ist insbesondere angesichts der äußerst begrenzten Ressourcen, zum Beispiel der äußerst knappen Haushaltslage, mitbedingt durch die Schuldenbremse, sowie dem vorherrschenden Fachkräftemangel unabdingbar. Angesichts einer Infrastruktur, bei der Brücken zunehmend baufällig sind, für den Schwerlastverkehr gesperrt werden oder gar einzustürzen drohen, wäre ein anderes Vorgehen unverantwortlich. Nur durch umfangreiche Sanierungsmaßnahmen kann die Grundlage für eine „belastbare und gut

---

<sup>17</sup> KfW Research. *Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land*. Retrieved January 9, 2025, from <https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/Konzernthemen/Research/PDF-Dokumente-Fokus-Volkswirtschaft/Fokus-2022/Fokus-Nr.-363-Januar-2022-Verkehrswende.pdf>

*ausgebaute Straßeninfrastruktur, die den Verkehrsfluss auch unter hohen Belastungen sicherstellt*“, wie es im Antrag 18/10878 der FDP lautet wieder hergestellt werden. Schon jetzt ist es schwer mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen das Straßennetz in einem angemessenen Zustand zu erhalten. Mit jeder neuen Straße nimmt der Aufwand für Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen zu.

Darüber hinaus ist offensichtlich bereits ein umfangreicheres Straßennetz gebaut worden, als nachhaltig finanzierbar ist. Jahrzehntlang wurde ein weiterer Ausbau verfolgt, ohne die damit steigenden Erhaltungskosten einzuplanen. Diese werden sich zudem zukünftig durch den Klimawandel und die Antriebswende (steigende Fahrzeuggewichte) weiter erhöhen.

Ebenfalls von großer Bedeutung sind die Einschränkungen und Belastungen, die Neu- und Ausbauprojekten sowohl für Anwohner:innen als auch für die regionale Wirtschaft mit sich bringen. Solche Projekte erstrecken sich oft über viele Jahre, teils sogar Jahrzehnte. Die damit einhergehenden Umleitungen und Straßensperrungen stellen eine erhebliche Belastung für die Anwohner:innen dar und beeinträchtigen deren Lebensqualität spürbar.

Hinzu kommt, dass die scheinbare Lösung des Straßenaus- und neubaus keine langfristige ist. Es ist schon längst allgemein bekannt, dass neue Spuren neuen Straßenverkehr induzieren und innerhalb einiger Jahrzehnte der Stau und die verkehrliche Belastung wieder auf dem gleichen Stand wie vor den Maßnahmen sind. Deswegen kann eine langfristige verkehrliche Entlastung nur über Alternativen zum Individualverkehr erfolgen. Genau diese alternative Verkehrskonzepte oder umweltfreundlichere Mobilitätsformen werden im Antrag an keiner Stelle mitberücksichtigt. Es werden keine Alternativen zum Straßenausbau, wie die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs oder die Förderung von Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur, in Betracht gezogen. Diese einseitige Ausrichtung steht im Widerspruch zu den Zielen einer zukunftsfesten, nachhaltigen Verkehrsentwicklung.

## 2. Veraltete Planungen und unrealistische Verkehrsprognosen

Das österreichische Umweltbundesamt hat die deutsche Bundesverkehrswegeplanung als nicht mehr zeitgemäß bewertet und in einer Studie exemplarisch dargelegt, wie eine moderne und zukunftsorientierte Mobilitätspolitik gestaltet werden kann<sup>18</sup>. Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden, von einzelnen Parametereinstellungen abhängigen, Verkehrsprognosen sind nach Ansicht des Umweltbundesamtes längst überholt. Bereits in der Vergangenheit konnte der Plan die eigenen Regierungsansprüche an Klima- und Naturschutz nicht erfüllen. Zudem wurden die Planungen bislang weder an die weiterentwickelten gesetzlichen Anforderungen noch an die aktuellen politischen Zielsetzungen im Bereich Klimaschutz und Biodiversitätsschutz angepasst. Eine konservative Modellierung der Kostensteigerungen, die sich mittlerweile im dreistelligen Milliardenbereich bewegen, verdeutlicht außerdem eindringlich, dass der bestehende Bundesverkehrswegeplan in seiner aktuellen Form weder finanzierbar noch realisierbar ist.

---

<sup>18</sup> Umweltbundesamt. (2024). Zukunftsfeste Verkehrsinfrastrukturplanung: Fachlicher Bericht für eine zielorientierte Bedarfsplanüberprüfung des BVWP 2030. Abgerufen am 9. Januar 2025, von <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0906.pdf>

Die im Landesstraßenbauprogramm enthaltenen Projekte basieren auf dem Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahr 2006 – einem inzwischen 18 Jahre alten Dokument, das in vielen Bereichen nicht mehr den heutigen Anforderungen an Klimaschutz und nachhaltige Entwicklung entspricht. Es bedarf einer umfassenden Neubewertung, die eine integrierte Verkehrsplanung zum Ziel hat und dabei insbesondere den Klima-, Natur- und Gesundheitsschutz in den Mittelpunkt stellt. Solange die von der Landesregierung angestrebten neuen Bedarfspläne nicht vorliegen, sind Projekte ohne Baubeginn nicht, und in keinem Fall beschleunigt voranzutreiben.

Ein eindrückliches Beispiel liefert das laut Antrag, einzige Bauvorhaben für das in dieser Wahlperiode ein Planfeststellungsverfahren neu eingeleitet wurde: die B64. Ausgerechnet dieses Projekt stößt sowohl beim Stadtrat<sup>19</sup> als auch bei rund 70 Prozent der Bevölkerung<sup>20</sup> auf klare Ablehnung. Angesichts dieser deutlichen Positionierung der Anwohnenden bleibt unverständlich, wie die Beschleunigung von Straßenneu- und Ausbauprojekten mit den Interessen der betroffenen Bevölkerung in Einklang gebracht werden kann.

### 3. Fehlende Berücksichtigung von Umwelt- und Naturschutzbelangen

Die gravierenden Auswirkungen verstärkten Straßenbaus auf Natur und Umwelt, insbesondere Ökosysteme, Biodiversität und Klimaziele, werden im Antrag nicht berücksichtigt. Der Flächenverbrauch durch neue Straßenprojekte widerspricht den Zielen der Flächeneinsparung und des Bodenschutzes. Die geforderte Priorisierung des Straßenaus- und -neubaus steht im krassen Widerspruch zu den Klimaschutzzielen von Bund und Land. Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung muss den Fokus auf umweltfreundliche Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraßen legen, anstatt den motorisierten Individualverkehr weiter zu fördern.

Neben den direkten Emissionen durch den Verkehr selbst und die sogenannten grauen Emissionen durch die Bauwerksmassen von Straßen trägt auch die Versiegelung massiv zum Klimawandel bei. Und dies gleich doppelt: Durch die Versiegelung fällt der betroffene Bodenbereich als Treibhausgassenke weitgehend aus. Zudem ändert sich das Rückstrahlverhalten des Bodens und es kommt zu einer schnelleren Oberflächenerwärmung.

Eine nachhaltige Verkehrsplanung muss zwingend Umweltaspekte einbeziehen, weswegen eine gründliche Umweltverträglichkeitsprüfung unerlässlich ist. Die geforderte Beschleunigung der Planungsverfahren könnte zu einer oberflächlichen Prüfung von Umweltauswirkungen führen. Eine Beschleunigung auf Kosten der Sorgfaltspflicht ist aber in jedem Fall zu vermeiden.

---

<sup>19</sup> Radio Gütersloh. (2024, Dezember 13). Herzebrock-Clarholzer Gemeinderat stimmt gegen den Bau der B64n. Abgerufen am 9. Januar 2025, von <https://www.radioguetersloh.de/nachrichten/kreis-guetersloh/detailansicht/herzebrock-clarholzer-gemeinderat-stimmt-gegen-den-bau-der-b64n.html>

<sup>20</sup> Radio Gütersloh. Bürgerumfrage zur B64n: 70 Prozent der Herzebrock-Clarholzer Wähler sind gegen den Bau der Ortsumgehung B64n. Abgerufen am 9. Januar 2025, von <https://www.radioguetersloh.de/nachrichten/kreis-guetersloh/detailansicht/klares-nein-in-herzebrock-clarholz-buerger-erteilen-der-ortsumgehung-b64n-eine-absage.html>

Den eingebrachten Punkt, die Möglichkeiten des Genehmigungsbeschleunigungsgesetzes auszureizen stimmen wir in einzelnen Punkten zwar zu, so ist z.B. das Voranbringen von Digitalisierung von Planungs- und Genehmigungsverfahren und die Beschleunigung und Vereinfachung des Baus von Radwegen entlang von Bundes- und Bundeswasserstraßen durchaus sinnvoll. Vehementen Widerspruch gibt es jedoch andererseits zu dem Wegfallen der Genehmigungspflicht und Umweltverträglichkeitsprüfung, wie unter anderem für die Erweiterung von Brücken. Durch einen Wegfall der Genehmigungspflicht werden die Beteiligungsmöglichkeiten der Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft beschnitten. Die Aarhus-Konvention zur Stärkung der Beteiligungsrechte der Zivilgesellschaft, das Europarecht und das Grundgesetz garantieren auf unterschiedliche Weise Beteiligungs- und Klagerechte. Statt unrechtmäßig die Rechte von Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft zu beschneiden, ist eine frühere und weitere Beteiligung von Öffentlichkeit und Verbänden wirklich zielführend. Denn nur so können Planungsfehler und Rechtsbrüche frühzeitig erkannt werden, anstatt dass diese Fehler im Nachhinein in langwierigen und zähen Gerichtsverfahren geklärt werden müssen, wie zum Beispiel der Fall der L419 oder der Klage zur ersten Änderung des LEP NRW zeigen.

In den wenigen Fällen, in denen Umweltverbände tatsächlich klagen, sind sie überdurchschnittlich erfolgreich. Das zeigt, dass Verbandsklagen zielgerichtet dort eingesetzt werden, wo es relevante umweltrechtliche Gesetzesverstöße gibt, die behoben werden müssen und nicht der gültigen Rechtslage entsprechen. Wer Umweltverträglichkeitsprüfungen und Genehmigungspflichten einschränkt, hebt den Rechtsstaat aus.

### **Empfehlungen für eine nachhaltige Verkehrsplanung**

Eine zukunftsfähige Verkehrsplanung zielt auf Effizienz, Benutzerfreundlichkeit und Ressourcenschutz, sowie Klimaneutralität ab. Diese notwendige Umstellung des aktuellen Verkehrssystems, kann nur gelingen, wenn neben Verbesserung des aktuellen Verkehrs, wie zum Beispiel die Antriebswende, auch und insbesondere die Vermeidung und Verlagerung des Individualverkehrs auf den Umweltverbund unabdingbar erfolgen. Statt einer Priorisierung des Straßenneu- und -ausbaus, ist eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Verkehrsplanung, zum Beispiel durch ein integriertes Landesmobilitätskonzept unumgänglich. Das Land NRW sollte Ziele und Strategien der Verkehrsentwicklung in einem integrierten Landesmobilitätskonzept definieren anstatt Verkehrsträger einzeln zu betrachten und sich auf unzuverlässige Hochrechnungen und Prognosen zu verlassen. Nur so kann die Verkehrswende in einem notwendigen Maß gefördert und die Nachhaltigkeits- und Klimaziele im Verkehr erreicht werden.

Anstelle einer pauschalen Beschleunigung von Straßenbauprojekten empfiehlt der BUND NRW:

- Priorisierung von Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen bestehender Infrastrukturen gegenüber Neubauvorhaben.
- Entwicklung eines integrierten Landesmobilitätskonzepts mit dem Ziel einer Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger, insbesondere die Schiene sowie den Rad- Und Fußverkehr.
- Konsequente Berücksichtigung von Natur- und Artenschutz bei allen Planungsvorhaben, insbesondere den Schutz von NATURA 2000-Gebieten und des Biotopverbunds

- Frühzeitige und tiefere Beteiligung von Öffentlichkeit und Zivilgesellschaft
- Eine umfassende Neubewertung und -Gestaltung der Bedarfspläne auf Bundes- und Landesebene, unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen, insbesondere im Hinblick auf die Klima- und Biodiversitätskrise und veränderte Mobilitätsmuster
- Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und Ausbau der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

**Der BUND NRW betont, dass eine nachhaltige und zukunftsfähige Verkehrsplanung neben einer langfristigen Betrachtung der wirtschaftlichen Aspekte, auch den Schutz von Natur, Umwelt und Klima in den Mittelpunkt stellen muss. Eine Beschleunigung von Planungsverfahren für Straßenneu- und -ausbau lehnen wir entschieden ab.**

Mit freundlichen Grüßen  
*Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland LV NRW e.V.*

*Marina Falke*  
*Referentin für zukunftsfähige Mobilität*