

| | |
|---------------------------------|---|
| Die Regionaldirektorin | REGIONALVERBAND RUHR  |
| Drucksache Nr.:14/0563-1 | |

| | |
|--------------------------|------------|
| | 02.08.2022 |
| Fraktionsanfrage Antwort | öffentlich |

| | | | |
|-------------------------|-----------------|------------|-----|
| Beratungsfolge | Beratungsstatus | Sitzung am | TOP |
| Ausschuss für Mobilität | zur Kenntnis | 30.08.2022 | 5.8 |

**Betreff: Antwort der Verwaltung zur Anfrage der SPD im Ruhrparlament:
Aktualität des Bundesverkehrswegeplans**

Anfrage:

Der 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist die Basis für verkehrspolitische Entscheidungen des Bundes bis einschließlich 2030. Der das Gesamtnetz betreffende Plan soll zum einen für den Erhalt der Infrastruktur, aber auch die Beseitigung von Engpässen, sorgen. Somit bildet der BVWP, neben Schiene und Wasser, auch die Grundlage für den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von. Gemäß § 4 FStrAbG ist dieser Bedarfsplan in regelmäßigen Abständen im Rahmen einer Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) an aktuelle Bedürfnisse und Entwicklungen anzupassen.

Nach uns vorliegenden Informationen des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr soll die BPÜ im Jahr 2023 abgeschlossen werden und der BVWP angepasst werden.

In Anbetracht wirkungsreicher, globaler Entwicklungen – sei es die Klimakrise, die pandemische Situation, die russische Aggression in der Ukraine oder Innovationen – ergeben sich auch dringend notwendige Anpassungen im Verkehrssektor. Die Auswirkungen sind vielfältig und betreffen nicht nur Infrastruktur, sondern auch unser Verkehrsverhalten bspw. durch mehr Homeoffice. Die Einhaltung der Klimaziele bis spätestens 2045 steht hierbei im Vordergrund. Eine entsprechende Wirkung auf die BPÜ und betroffene Pläne ist anzunehmen.

Aus diesem Grund erachtet die SPD im Ruhrparlament eine Diskussion über Dimensionierung des Ausbaus von Autobahnen, wie beispielsweise der A3 in Oberhausen, als richtig und wichtig. Diese Diskussion muss allerdings auch mit Blick auf das Gesamtnetz geführt werden. Daher bitten wir die Verwaltung, in Rücksprache mit den verantwortlichen

Stellen, um die Beantwortung folgender Fragen bis zum nächsten Ausschuss für Mobilität am 24.05.2022:

1. Welche Autobahnabschnitte in der Metropole Ruhr sind in welchem Umfang vom aktuellen BVWP betroffen? Wann ist mit entsprechenden Baumaßnahmen zu rechnen?
2. Inwiefern ist die RVR-Verwaltung in die 2018 eingeleitete BPÜ eingebunden?
3. Liegen bereits Zwischenergebnisse der Verkehrsprognose 2040 für die BPÜ vor?
4. Wenn „ja“, welche ersten Rückschlüsse lassen diese mit Blick auf die Entwicklung des Gesamtnetzes (insb. Straßen) zu? Und können erste Aussagen für das dichte Netz in der Metropole Ruhr getroffen werden?
5. Inwiefern bezieht die BPÜ die Effekte von neuen Radschnellverbindungen auf das Gesamtnetz mit ein?
6. Inwiefern bezieht die BPÜ die Effekte von neuen Schnellbusverbindungen auf das Gesamtnetz mit ein?
7. Inwiefern wirken sich gestiegene Baukosten im Straßenbau auf die BPÜ und somit die Umsetzung des BVWP aus?
8. Wie bewertet die RVR-Verwaltung die künftige Entwicklung der Straßeninfrastruktur unter Einbeziehung globaler Trends und den Aussagen des RMEK?

Antwort:

Zur Beantwortung der vorliegenden Fragen hat die Verwaltung die Anfrage an die Autobahn GmbH und an das BMDV mit der Bitte um Stellungnahme übermittelt.

zu 1.: Hierzu hat die Autobahn GmbH mit E-Mail vom 27.06.2022 wie folgt Stellung genommen:

Das BMDV stellt online eine gute Übersicht zu den Projekten des BVWP bereit: [Bundesverkehrswegeplan 2030](https://www.bvwp-projekte.de/) (<https://www.bvwp-projekte.de/>)

Wir selbst stellen eine gute Übersicht über aktuelle Projekte bereit: [Projekte | Die Autobahn GmbH des Bundes](https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte) (<https://www.autobahn.de/die-autobahn/projekte>).

Die Zuständigkeit für die Autobahnen im Ruhrgebiet liegt gemäß der Struktur der Autobahn GmbH in zwei Niederlassungen, nämlich Rheinland und Westfalen. Hier müssten Sie also, um zu den Projekten im Ruhrgebiet zu gelangen, bei „Region“ sowohl Rheinland als auch Westfalen wählen.

zu 2.: Die RVR-Verwaltung ist bisher nicht in die BPÜ eingebunden.

zu 3./4.: Es liegen dem RVR noch keine Zwischenergebnisse vor.

Zum Ablauf des Verfahrens äußert sich das Bundesministerium für Digitales und Verkehr unter [BMDV - Überprüfung der Bedarfspläne \(BPÜ\) der Verkehrsträger Schiene, Straße und Wasserstraße \(bmvi.de\)](#) wie folgt:

„Mit der Konzeption sowie entsprechenden Arbeitsprogrammen hat das BMDV die BPÜ im Jahr 2018 eingeleitet. Die eingeleiteten Vergabeverfahren zur Verkehrsprognose wurden im September 2021 abgeschlossen. Die Verkehrsprognose 2040 befindet sich in Bearbeitung. Es wird angestrebt, die Untersuchungen zur BPÜ im Jahr 2023 abzuschließen.“

zu 5., 6. und 7.: Zu diesen Fragen liegen noch keine Antworten der Autobahn GmbH bzw. des BMDV vor. Sobald der Verwaltung die Antworten vorliegen, werden diese in den Ausschuss für Mobilität nachgereicht.

zu 8.: Im bestehenden Mobilitätssystem der Bundesrepublik Deutschland stellen die Straßeninfrastruktur und deren Ausrichtung auf den motorisierten Individual- und Güterverkehr das Grundgerüst des Personen- und Gütertransports dar. Die bestehende Verkehrsinfrastruktur und das hierin gebundene Kapital – das sind sowohl Sachwerte als auch gebundene Fläche und Baustoffe – erzeugen eine sehr intensive Pfadabhängigkeit innerhalb des Mobilitätssystems und erschweren das Einleiten einer Mobilitätswende, die von führenden Expert:innen wie auch politischen Entscheidungstragenden für erforderlich gehalten wird und auch grundsätzlich beschlossen worden ist (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP, Berlin 2021, Seite 48 ff; Agora Verkehrswende (2020): Baustellen der Mobilitätswende. Wie sich die Menschen in Deutschland fortbewegen und was das für die Verkehrspolitik bedeutet).

Aus der fachlichen Perspektive der Verwaltung sollte die zukünftige Entwicklung der Straßeninfrastruktur sich nahezu ausschließlich auf die Substanzerhaltung bzw. den Umbau und die Qualifizierung der vorhandenen Straßenverkehrsinfrastruktur für umweltgerechtere Verkehrsträger beschränken. Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen sind aus mehreren Gründen kritisch: Zum einen sind der Flächen- und Baustoffbedarf von Straßen(aus)bauprojekten erheblich und die Umweltauswirkungen in Form von Lärm-, Luftschadstoff- und Klimagasemissionen durch den induzierten Kraftverkehr dauerhaft. Zum anderen schreiben Straßen(aus)bauprojekte die oben dargestellte Pfadabhängigkeit fort und erschweren durch Ressourcenbindung und Verhaltenslenkung den erforderlichen Umstieg auf Verkehrsträger, die geringere Umweltauswirkungen, Ressourcen- und Flächenbedarfe haben als Kraftfahrzeuge (vgl. Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, Essen 2019, Seite 16, 146 ff).

Straßen(aus)bauprojekte reduzieren den Raumwiderstand für Transporte auf der Straße. Sofern nicht in demselben Maße bzw. mit derselben

Verkehrsleistungsfähigkeit Ausbauprojekte für Schiene und Wasserstraße bestehen, wird jedes Straßen(aus)bauprojekt zu einer Verschiebung des Modal Split in Richtung des Straßenverkehrs führen – sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Um hingegen eine auf vielen Ebenen politisch beschlossene Veränderung des Modal Split in Richtung der Verkehrsträger des Umweltverbundes zu erreichen, müssten aus fachlicher Perspektive jedoch Ausbaumaßnahmen für den Straßenverkehr unterbleiben und Ausbauprojekte sich auf den Wasserstraßen- und Schienenverkehr beschränken. Als besonders wirksam – aber insbesondere hinsichtlich des Personenverkehrs auch besonders kontrovers diskutiert – haben sich zudem restriktive Maßnahmen für den Straßenverkehr (wie bspw. Geschwindigkeitsbegrenzungen, temporäre Fahrverbote, Umverteilung, Reduzierung und Nutzungsbepreisung von Verkehrsfläche für den fließenden und/oder ruhenden Verkehr) herausgestellt (vgl. Umweltbundesamt. Tempolimit, Dessau 1.4.2022; ifo Institut. ZUR DISKUSSION GESTELLT: Fahrverbote, City-Maut, kostenloser öffentlicher Nahverkehr: Wege aus dem Verkehrskollaps? Ausgabe Nr. 09, 2018)..

| | | | |
|---------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|---|
| Sachbearbeiter/in | Referat / Referatsleiter/in | Bereich / Beigeordnete/r | Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel |
| Gabryszczak, Torsten | Wagener, Maria | Bereich III Planung | |
| Akt.zeichen | | Kuczera, Stefan | |
| | | | |