

Fünf-Punkte-Programm gegen den Verkehrsstau in Nordrhein-Westfalen

Nordrhein-Westfalen ist das **Stauland Nr. 1 in Deutschland**. Auf den Autobahnen des Landes gab es im vergangenen Jahr 218.000 Stauereignisse mit einer Länge von rund 388.000 Kilometern. Aneinandergereiht entspricht dies einer Strecke, die fast zehnmal um die Erde reicht. Seit Verkehrsminister Groschek 2012 sein Amt antrat, hat sich die Staulänge in Nordrhein-Westfalen mehr als verdoppelt. Fast flächendeckend blockierte Autobahnen in den Ballungsräumen sind heute die Realität in NRW. Das ist das Ergebnis rot-grüner Verkehrspolitik, die vor allem unter dem Einfluss der Grünen den Autofahrerinnen und Autofahrern das Leben bewusst schwerer statt leichter macht und den Straßenbau absichtlich blockiert hat.

Die vielen Staus **kosten die Menschen in Nordrhein-Westfalen wertvolle Lebens- und Arbeitszeit** – rund 124.000 Stunden büßten sie allein im vergangenen Jahr ein. Den Unternehmen in Nordrhein-Westfalen verursachen die Staus immense Kosten, die Umwelt ist durch vermeidbare Emissionen unnötig belastet, die volkswirtschaftlichen Schäden für die Gesellschaft summieren sich auf viele Milliarden. Wer am rechtzeitigen Autobahnausbau spart, spart an der falschen Stelle und zahlt am Ende doppelt drauf.

Wir sagen: Es ist nicht die „Schuld“ der Autofahrerinnen und Autofahrer, dass so viele gleichzeitig unterwegs sind. Sie müssen nicht zuhause bleiben, damit die Straßennetze ausreichen. Vielmehr muss die **Verkehrspolitik ihrer Verantwortung gerecht werden** und funktionierende Netze bereitstellen – schließlich nimmt der Staat genug Geld von den Autofahrerinnen und Autofahrern ein.

Aber **was hat die rot-grüne Landesregierung getan?** Anstatt endlich die Ärmel hochzukrempeln, hat man die Planung für dringend notwendige Engpassbeseitigungen und Kapazitätserweiterungen im NRW-Straßennetz abgewürgt. Im Jahr 2011 wurde für fast die Hälfte der mehr als 170 vordringlichen NRW-Projekte des Bundesverkehrswegeplans ohne jede fachliche Begründung und ohne Abstimmung mit dem Bund ein Planungsstopp verfügt. In der Folge wurden die Planungstätigkeiten noch weiter heruntergefahren, so dass die ohnehin zu gering bemessenen Bundesmittel für NRW-Ausbauprojekte nicht einmal annähernd verbaut werden konnten und das Land seine Investitionsmöglichkeiten zur Staubeseitigung nicht ausgeschöpft hat.

Neben dem hohen Verkehrsaufkommen auf nicht adäquat ausgebauten Autobahnen sind Baustellen der Hauptverursacher der Staus in Nordrhein-Westfalen. Defizite in der **Baustellenplanung**, ungenügende Abstimmung und Koordination bei Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen sowie ein veraltetes Baustellenmanagement führen dazu, dass Bauzeiten und damit Verkehrsbeeinträchtigungen in NRW unnötig lange dauern. Leidtragende sind hunderttausende Autofahrerinnen und Autofahrer, die sich tagtäglich durch den Berufsverkehr quälen, sowie die vielen Betriebe, deren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Waren im Stau stehen.

Den Stau-geplagten Pendlern sagen wir: Nicht ihr solltet früher aufstehen müssen, sondern die Regierung. Wir brauchen einen wirklichen Neuanfang in der Verkehrspolitik, der wieder die Bedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt stellt und eine leistungsfähige Infrastruktur als absolute Grundlage einer modernen Gesellschaft versteht. **Stau ist kein Naturgesetz**, sondern kann durch geeignete Infrastruktur weitgehend vermieden werden. Neben attraktiven Angeboten im ÖPNV und einem leistungsfähigen Schienennetz sind für uns fünf Punkte gegen den Stau auf Nordrhein-Westfalens Straßen von zentraler Bedeutung:

1. Wir fordern vom Bund mehr Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und wollen die **zur Verfügung stehenden Mittel in größtmöglichem Umfang nach Nordrhein-Westfalen holen**. Vorhandene Engpässe und Störstellen im Streckennetz müssen zügig beseitigt werden. Dafür brauchen wir eine ausreichende Reserve an baureifen Bundesfernstraßenprojekten. Die Planungsmöglichkeiten des Landesbetriebes Straßenbau und die Mittel zur Beschaffung externer Ingenieurleistungen müssen zu diesem Zweck entsprechend verstärkt werden. Um den bestehenden **Planungs- und Investitionsstau zu beheben**, wollen wir geeignete Projekte auch im Rahmen öffentlich-privater Partnerschaften realisieren. Unser Ziel ist: Die Autobahnen in den Ballungsräumen und auf den nationalen Hauptmagistralen durch NRW müssen durchgängig mindestens 6-streifig geführt werden und zwar spätestens in 15 Jahren.
2. Wir wollen die Bauzeiten auf den NRW-Autobahnen spürbar reduzieren. Dazu muss das **Baustellenmanagement umfassend optimiert werden**. Angesichts der Vielzahl zu beseitigender Defizite im Fernstraßennetz müssen notwendige Baustellen zeitlich besser aufeinander abgestimmt sowie mit den

betroffenen Kommunen, den Aufgabenträgern des ÖPNV und der Deutschen Bahn AG koordiniert werden. Über Ausschreibungen und Vergaben ist sicherzustellen, dass die Ausnutzung der Tageshelligkeit und die 6-Tage-Woche zur Regel werden. Zudem müssen auch mehr Baustellen nachts und an Wochenenden betrieben werden. In diesem Zusammenhang fordern wir auch den weiteren Ausbau des Dreischichtbetriebs und des Konzepts der Wanderbaustellen.

3. Wir wollen ferner alle Möglichkeiten ausschöpfen, um **Planungs- und Genehmigungsverfahren** zu **beschleunigen**. Ersatzbauten, insbesondere Brücken an gleicher Stelle, dürfen genehmigungsrechtlich nicht als Neubauprojekte behandelt werden. Und es muss einen Unterschied machen, ob eine Autobahn sechs Meter verbreitert oder neu durch freie Landschaft gebaut wird. Die für einzelne Bundesfernstraßenvorhaben bereits bestehende Einschränkung der Klagebefugnis bezüglich Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren muss ausgeweitet werden. Bei den zentralen Projekten des Bundesverkehrswegeplans müssen die umständlichen Rechtswege auf eine einzige Instanz verkürzt werden. Denn der Umwelt ist nicht gedient, wenn sie in mehreren Stufen immer neu gegen missliebige Straßenprojekte instrumentalisiert werden kann. Ziel muss sein, die Dauer des deutschen Gerichtsweges an die deutlich kürzere in den europäischen Nachbarländern anzupassen. Für Planfeststellungsverfahren muss ein Controlling mit festen und transparent gemachten Fristsetzungen etabliert werden. Zudem dürfen Umweltgutachten nicht nur fünf Jahre gültig sein. Das zeitraubende Zusammenwirken mit den Umweltbehörden muss optimiert werden.
4. Wir wollen die **digitale Vernetzung** zwischen Infrastruktur und Verkehrsteilnehmern verbessern und den Verkehr mit intelligenten Leitsystemen steuern. Der Betrieb von elektronischen Anzeigetafeln mit dynamischer Wegweisung und integrierten Stauinformationen, die ausreichend aktuell und verlässlich sind, muss ausgeweitet werden. Wir begrüßen auch die bereits eingerichteten Teststrecken für autonomes Fahren in NRW und wollen uns heute schon für die Schaffung eines Rechtsrahmens für die Nutzung vollautomatisierter und -autonomer Fahrsysteme einsetzen.
5. Kaum ein Land verfügt über ein zwar überlastetes, aber doch so engmaschiges Autobahnnetz wie Nordrhein-Westfalen. Dennoch sind wichtige Regionen immer noch „nur“ über Landesstraßen an die Hauptmagistralen geknüpft. Wir wollen auch die **Anbindung der Siedlungs- und Gewerbegebiete abseits der Bundesfernstraßen** verbessern. Diese sind heute oftmals schlecht und nur auf heruntergekommenen Landesstraßen erreichbar. Die Mittel für Investitionen in den Erhalt der Landesstraßen müssen daher weiter aufgestockt und die Kürzungen für den bedarfsgerechten Ausbau des Netzes umgehend zurückgenommen werden.