

Dialogprozess und Planungsprozess Westschnellweg

Grundlegende Voraussetzungen aktueller Straßen- und Verkehrsplanung & abgeleitete Forderungen an den Beteiligungsprozess

Adressiert an den Niedersächsischen Verkehrsminister Olaf Lies.

Wir erwarten eine Antwort bis zum 31. Januar 2024
ans Initiativteam via west@leinemaschbleibt.de



Mitgetragen von (Stand 20. Dezember 2023):



*„Der Autoverkehr ist nun mal da,
und er wird durch Diskutieren auch nicht weniger.“*

Olaf Lies, Auftaktveranstaltung Westschnellweg-Beteiligungsdialog,
18. Oktober 2023

*„Wenn eine Brücke erneuert wird und man weiß,
dass die Strecke davor und danach
künftig sechsspurig statt vierspurig sein wird,
dann muss es möglich sein, auch den Ersatzneubau der Brücke
genehmigungsfrei und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung
heute schon sechsspurig zu bauen.
Das ist vernünftige Politik im Sinne der Beschleunigung
der Infrastruktursanierung unseres Landes “*

Volker Wissing, Rede im Bundestag,
20. Oktober 2023

Gesetzliche Eckdaten und aktuelle Empfehlungen für Straßen- und Verkehrsplanung

1. Der sanierte Westschnellweg soll Infrastruktur für ein klimaneutrales Land sein

Das Land Niedersachsen hat das (aus dem Pariser Klimaabkommen abgeleitete, vom Bundesverfassungsgericht nachdrücklich eingeforderte und am 11. Dezember 23 vom Landtag nachgebesserte) Ziel, bis 2040 Klimaneutralität zu erreichen. Der Westschnellweg wäre folglich während seiner Lebensdauer Infrastruktur für Null-Emissions-Verkehr in einem Null-Emissions-Land.

2. Bereits bis Baubeginn werden sich die Emissionen des Verkehrs mehr als halbiert haben (müssen)

Das Land Niedersachsen hatte für das bisherige Ziel, Klimaneutralität 2045 zu erreichen, konkrete Emissionsreduktionspfade ermittelt, die sicherstellen sollen, dass alle Sektoren dieses Ziel tatsächlich erreichen.¹ Demnach mussten die Treibhausgas-Emissionen im Verkehr bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber 1990 sinken.² Da nun nicht mehr 21 Jahre, sondern nur noch 16 bis zum Erreichen der Klimaneutralität bleiben, verschärft sich dieses Etappenziel noch einmal. Zum Vergleich: in den knapp 30 Jahren von 1990 bis 2019 sanken die Verkehrsemissionen um nur etwa 7 Prozent.³ Entscheidend für das bisherige Scheitern war bundesweit wachsender Straßengüterverkehr und wachsender Motorisierter Individualverkehr (MIV).⁴

3. Daraus resultierende empfohlene Maßnahmen für die Verkehrsplanung

Die Forschungsgesellschaft Straße und Verkehr FGSV – die u.a. die im Südschnellweg-Kontext oft zitierte Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) herausgibt – stellt in ihrer Publikation [E Klima 2022](#) fest:

„Auch im Verkehrssektor ist daher auf allen Ebenen „das Mögliche zu tun“ (BVerfG 2021), um die jetzige Generation dahin zu bewegen, mit den natürlichen Lebensgrundlagen sorgsam umzugehen.“ (S. 10) - „Die Klimaschutzziele lassen sich bei Weitem nicht allein durch einen Anstieg der Zulassung batterieelektrischer Fahrzeuge erreichen.“ (S. 19)

und nennt als konkrete Maßnahmen von Verkehrsplanung und Straßenentwurf unter vielen anderen die folgenden, um die Treibhausgas-Emissionen und die Verkehrsleistung zu reduzieren:

- Aufstellung von integrierten Klimaschutzplänen mit quantitativ evaluierbaren Zielen und verbindlich umzusetzenden Maßnahmen
- Geringere zulässige Höchstgeschwindigkeiten und geringere angestrebte Fahrtgeschwindigkeiten im MIV-Netz unter besonderer Beachtung der ÖV-Belange
- Bevorzugung schmaler Fahrbahnquerschnitte
- Baumpflanzungen und Grünanlagen, Begrünungen von Verkehrsanlagen und Lärmschutzanlagen

1 Stadt und Region Hannover hatten bereits vor einigen Jahren Klimaneutralität bis 2035 beschlossen.

2 https://www.umwelt.niedersachsen.de/download/178369/Niedersaechsische_Klimaschutzstrategie_2021.pdf

3 https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/downloads/SonstigeDokumente/THG-Daten_bis_2019_gem_NKlimaG.pdf

4 <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klimaminderungsziele-der-bundesregierung>

Unsere Forderungen

1. Grundlage | Die Basis jeden Dialogs und jeder Planung sind die vom Landtag verbindlich festgehaltenen Ziele zur Reduzierung von Treibhausgas-Emissionen auch im Verkehr.

Wir erwarten, dass sich Olaf Lies als Verkehrsminister Niedersachsens klar und unmissverständlich zu den Klimazielen insbesondere seiner eigenen Regierung bekennt, sie als verbindlichen Rahmen für die Westschnellweg-Planung anerkennt und die Klimafolgewirkungen aller Planungsvarianten durch ein unabhängiges Institut prüfen und offenlegen lässt. Dies – und nicht das aktuelle Verkehrsaufkommen – ist die unverhandelbare Grundlage für jeden gesetzeskonformen Dialog.

2. Expert*innen | Die Niedersächsische Landesstraßenbaubehörde und das Verkehrsministerium ignorieren in ihren Aussagen und mit ihrer Planung fortlaufend die Vorgaben für Emissionsreduktion und die notwendige Verkehrswende – stellen aber eigene „Expert*innen“ für den Dialog- und Planungsprozess oder wählen entsprechende Expert*innen aus.

Wir fordern, für jede*n Expert*in aus den Reihen von NLStBV und Verkehrsministerium (oder von diesen hinzugezogenen), eine*n ausgewiesene*n Expert*in für die notwendige Verkehrswende unsererseits in den Prozess berufen zu dürfen.

3. Evaluierung | Die FGSV nennt als wichtige Maßnahme, um Klimaziele zu erreichen, die „Aufstellung von integrierten Klimaschutzplänen mit quantitativ evaluierbaren Zielen und verbindlich umzusetzenden Maßnahmen“.

Wir fordern, dass vor der eigentlichen Planung des Westschnellwegs von den beratenden Verkehrswende-Expert*innen ein solcher Plan erstellt oder beauftragt wird, der an den bereits erarbeiteten Verkehrsentwicklungsplan 35+ der Region Hannover anknüpft und aus dem in der Folge auch die zu planenden Dimensionen des künftigen Westschnellwegs hervorgehen. Wie die FGSV empfiehlt, sind dabei auch Geschwindigkeitsabsenkung und Spurreduzierung in Betracht zu ziehen. Die Ergebnisse dieser Arbeit und der Evaluierungen sind öffentlich.

4. Transparenz, Handlungsspielraum, Handlungsfähigkeit | Der Fortgang des Dialogs und der Planung hängt maßgeblich davon ab, mit welchen Vorannahmen Weichen gestellt werden, mit welchem internen „Ziel“ Prozessbegleiter*innen beauftragt werden, welche Relevanz den Ergebnissen des Dialog-Prozesses für die Planung eingeräumt wird.

Wir fordern, dass

- Gestaltungsspielräume inklusive des Budgets sowie alle Vorplanungen offengelegt werden.
- Finanzmittel für Verkehrswende-Expert*innen und -Gutachten zur Verfügung stehen.
- die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses verbindlich in der Planung umgesetzt werden.
- der Beteiligungsprozess von Prozessbegleiter*innen und Moderator*innen geleitet wird, deren Neutralität und Unabhängigkeit auch das Verkehrsministerium als Auftraggeberin gewährleistet.
- der konkrete Auftrag des Verkehrsministeriums an die Prozessbegleiter*innen und Moderator*innen transparent gemacht wird.
- Pressemitteilungen und Websites im Kontext des Beteiligungsprozesses gemeinsam mit den beteiligten Akteur*innen gestaltet werden.
- die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses im Konsens der Beteiligten festgehalten werden. Es darf keine einseitige Endredaktion im Verkehrsministerium geben.