

Düsseldorf, im März 2011

## **Stellungnahme zur Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr "Schienen- und Straßenbauprojekte zügig umsetzen, keine grün-roten Planungsverzögerungen zu Lasten der Bürger bei Straßenausbau und Ortsumgehungen" am 23. März 2011 (Antrag der Fraktion der FDP, Drucksache 15/480)**

1. Das Netz der übergeordneten Straßen in Nordrhein-Westfalen ist überdurchschnittlich stauanfällig. Die Straßenbedarfspläne sind u. a. auf eine Beseitigung von Kapazitätsengpässen in sensiblen Ortslagen gerichtet.

Was muss die Landesregierung tun, um Stau wirksam und dauerhaft zu bekämpfen und Ortslagen stärker von Lärm und Abgasen zu entlasten?

Sicher gibt es in NRW viele Autobahnen, Bundes- und auch Landesstraßen, die mehr oder weniger täglich in den Verkehrsnachrichten auftauchen, dennoch sollte zunächst geklärt werden, ob die in der Frage enthaltene Behauptung, dass dies „überdurchschnittlich“ sei, überhaupt der Realität entspricht. Grundsätzlich ist festzustellen, dass schon im Alten Rom die Verstopfung der Straßen und Gassen beklagt wurde, und auch in anderen Ballungsräumen wie Stuttgart, Frankfurt oder München kommt es heute zu temporären Überlastungen von Teilen des Straßennetzes im Berufsverkehr.

In NRW hat etwa der Verkehrsaufwand auf überörtlichen Straßen nach der vom NRW-Verkehrsministerium veröffentlichten Statistik (Mobilität in Nordrhein-Westfalen, Daten und Fakten) etwa seit 1980 von 50 Mrd Kfz-km auf 85 Mrd Kfz-km im Jahr 2000 deutlich zugenommen. Seitdem gab es eher **eine Stagnation, zum Teil Rückgänge** (2009: 85,6 Mrd Kfz-km).

Staus können u.a. durch Vermeidung und Verlagerung von Verkehr sowie zeitvariable Gebühren verringert werden, ein wichtiger Aspekt ist zudem eine möglichst gleichmäßige Geschwindigkeit, da dann der Durchfluss besonders hoch ist. Insofern tragen auch - aus Gründen der Verkehrssicherheit vielfach ohnehin sinnvolle - Tempolimits zur Vermeidung von Staus bei. Straßenausbau ist dagegen aus Sicht des VCD NRW nur zum Teil hilfreich, mitunter kontraproduktiv und umweltpolitisch fragwürdig. Sicher können durch Beseitigung von Engpässen zunächst Entlastungen geschaffen werden, aber wenn diese durch erhöhtes Verkehrsaufkommen und erhöhte Geschwindigkeit nach einigen Jahren wieder "zulaufen", ist letztlich nichts gewonnen, der Ausbaudruck beginnt von vorne. Zum Teil bestehen Probleme in den Knotenpunkten; hier kann man mit Kreisverkehren etc. Verbesserungen schaffen.

Zu wenig Aufmerksamkeit findet nach wie vor das **Potenzial der Alternativen**: Zwar setzten alle Landesregierungen der letzten Jahre in NRW auf eine Förderung auch des ÖPNV und des Radverkehrs. Was aber etwa das Mobilitätsmanagement im Personen- und Güterverkehr angeht, befinden wir uns zum Teil hinter dem Stand von Ende der 90er Jahre. Auf nennenswerte Initiativen etwa von Wirtschaftsverbänden aus diesem Bereich warten wir bis heute vergeblich.



2. Die Bedarfspläne von Bund und Land sind auf das Zieljahr 2015 gerichtet und unverändert aktuell. Der Bund hat den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen überprüft und im November 2010 den Bedarf bestätigt. Für den Landesstraßenbedarfsplan aus dem Jahre 2006 ist nach den vorliegenden steigenden Verkehrsprognosen der festgestellte Bedarf weiterhin voll zu bestätigen.

Sind heute aus Ihrer Sicht Zweifel am Bedarf gerechtfertigt und bestehen Gründe, den Bedarf außerhalb eines geordneten Bedarfsplanverfahrens vorzeitig infrage zu stellen bzw. eine Verzögerung der Umsetzung herbeizuführen?

Welche volkswirtschaftlichen Folgen hätte der Verzicht auf eine zeitgerechte Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur für Wirtschaft und Gesellschaft?

Ein politisches Gremium kann keinen objektiven „Bedarf feststellen“, sondern nur Bauabsichten beschließen. Insofern ist der Begriff Bedarfsplan irreführend. Gerade die Diskussionen um das Projekt Stuttgart 21 haben erneut gezeigt, dass die reine Feststellung eines "Bedarfes" zu kurz greift, wenn im Rahmen des Verfahrens über diesen Bedarf und kostengünstigere Alternativen gar nicht mehr geredet werden darf, sondern lediglich einem "Ohne-Fall" ein "Mit-Fall" gegenüber gestellt wird - mit dem Ergebnis, dass letzterer präferiert wird und danach als gesetzt gilt. Auch über Prioritäten soll und muss weiter gestritten werden: So ist etwa die Milliarden teure Fehmarnbeltquerung sehr gut bewertet, ihre Realisierung würde aber keines der drängenden Verkehrsprobleme in Deutschland lösen. Insofern muss aus Sicht des VCD NRW **auch der einmal festgestellte "Bedarf" immer wieder einer inhaltlichen Diskussion unterworfen** werden, insbesondere dann, wenn es neue Erkenntnisse gibt bzw. klar ist, dass angesichts fehlender Finanzierung selbst als "vordringlicher Bedarf" eingestufte Projekte auf Jahre hinaus ohnehin nicht realisiert werden können.

Ein wichtiges Problem der Betrachtung ist die Definition von „Nutzen“. In den deutschen Aufstellungsverfahren zu den Bedarfsplänen üblich ist die Monetarisierung von eingesparter Reisezeit. Je höher die Entwurfsgeschwindigkeit, desto höher der errechnete Nutzen. Auf diese Weise haben Schnellstraßen und Schnellfahrstrecken der Eisenbahn stets den höchsten Nutzen, eine Systembetrachtung aber wie in der Schweiz mit dem Bahnnetz 2000, den größtmöglichen Nutzen dort zu sehen, wo über das gesamte Netz die besten Anschlüsse und damit kürzere Reisezeiten möglich werden, findet in Deutschland nicht statt.

In diesem Zusammenhang muss die Ende 2010 durch die Bundesregierung vorgelegte Bedarfsplanüberprüfung als enttäuschend und fachlich fragwürdig bezeichnet werden. So wurden nach Darstellung des Gutachters IVV (Verkehrliche Überprüfung der Straßenbauprojekte im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Aug. 2010) zwar **bei den Straßen um 20 % erhöhte Nutzen angesetzt, erhöhte Kosten aber ausdrücklich nicht berücksichtigt**, sondern es wurde stattdessen weiterhin der Preisstand des Jahres 1998 unterstellt. Am Ende kam nicht überraschend das - offenbar gewünschte - Ergebnis heraus, dass der "Bedarf" bei allen Straßenbauprojekten bestätigt werden könne und der "Nutzen" sich sogar erhöht habe, eine inhaltliche Überprüfung mithin nicht notwendig sei (vgl. S. 26f).

Die als Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung dienende Prognose der Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP, BVU, Nov. 2007) sieht insgesamt ein weiterhin leichtes Verkehrswachstum im Personenverkehr von jährlich 0,1 % (Aufkommen) bzw. 0,7 % (Aufwand) sowie ein stärkeres Wachstum im Güterverkehr, **in NRW allerdings unterdurchschnittlich**. Zumindest für den Personenverkehr ist auch dies kritisch zu hinterfragen, da nach Informationen des VCD NRW jenseits aller realistischen Betrachtung ("peak oil") dabei ein Ölpreis von 60 US-\$ pro Barrel zugrunde gelegt wurde. Insofern bieten nach Einschätzung des VCD NRW selbst diese Prognosen kaum Anlass für die Meinung, einem vermeintlichen "Bedarf" hinterher bauen zu müssen - ganz abgesehen davon, dass dies weder umweltpolitisch sinnvoll noch finanziell darstellbar ist.

Schon weil Verkehrsaufkommen und -aufwand nicht naturgegeben sind, sondern von Menschen gemacht und somit auch von Menschen veränderbar, gibt es aus Sicht des VCD NRW auch keine „notwendige“ zusätzliche Infrastruktur und keinen Anspruch auf deren "zeitgerechte Bereitstellung". Die als negative volkswirtschaftliche Folgen unzureichender Infrastruktur diskutierten "Staukosten" in Milliardenhöhe hält der VCD NRW in diesem Zusammenhang für methodisch fragwürdig, da völlig unklar ist, inwieweit diese real überhaupt anfallen.

3. Am 11.11.2010 hat die schwarz-gelbe Bundesregierung die seit 2009 fällige Überprüfung des Bedarfsplanes für den Bundesverkehrswegeplan vorgelegt. Anders als bei den Schienenprojekten wurde bei den Projekten des Straßenbedarfsplanes kein einziges Projekt einer neuen Berechnung bei dem Nutzen-Kosten-Verhältnis unterzogen.

- Wie ist diese „Ungleichbehandlung“ zwischen Straße und Schiene bei der Überprüfung des Bedarfsplanes zu bewerten?

- Wie ist in diesem Zusammenhang zu bewerten, dass bei etlichen Schienenprojekten kostensteigernde Maßnahmen einberechnet worden sind und dies im Ergebnis zu einem veränderten Kosten-Nutzen-Verhältnis – bis hin zum Zurückstellen etlicher Vorhaben - geführt hat?

- Bund und Länder müssen in den kommenden Jahren die gesetzliche Verpflichtung zur Einhaltung der Schuldenbremse umsetzen. Besteht vor diesem Hintergrund ein Anpassungsbedarf für die gesetzlichen Infrastrukturbedarfspläne des Bundes und der Länder?

Die Einberechnung von Kostensteigerungen ist grundsätzlich richtig, dies muss aber bei Straßenvorhaben in gleicher Weise geschehen. Dass dies offenbar gezielt nicht gemacht wurde, stellt die Seriosität der Überarbeitung grundsätzlich in Frage. Hinzu kommt, dass auch bei Schienenprojekten die Einberechnung erhöhter Kosten zum Teil unterblieb - nämlich da, wo offenbar ein Prestigeobjekt gerettet werden sollte: Bei der Milliarden teuren und von VCD, Pro Bahn und fast allen unabhängigen Bahnexperten abgelehnten "Y-Trasse" Hamburg/Bremen - Hannover beließ man es schlicht beim Preisstand der 80er Jahre, mit dem Argument, man habe nichts Aktuelleres.

Dass bei der Überprüfung einige Schienenprojekte aufgrund negativer Bewertung zunächst zurückgestellt wurden, erscheint aus Sicht des VCD NRW durchaus nachvollziehbar, auch für die in NRW betroffenen Strecken Hagen - Warburg (Neitech-Ausbau) und Hagen - Siegen (Neubau eines Teilstücks). Hier sollte die Landesregierung darauf drängen, dass kostengünstigere Alternativen untersucht werden.

Erhaltung des Straßennetzes und Sanierung des Schienennetzes brauchen in den nächsten Jahren erhebliche Mittel, im Schienenverkehr sind wichtige Projekte geplant, um kritische Engpässe im Fern- und Regionalverkehr zu beseitigen, z.B. RRX. Zudem gibt es eine Reihe von im Bau befindlichen Fernstraßen. Die Infrastrukturbedarfspläne sind seit Jahren chronisch unterfinanziert; ein Grund hierfür ist, dass aufgrund von Proporzdenken und Lobbyismus auch Projekte Eingang in die Bedarfspläne gefunden haben, die bei einer wissenschaftlichen Betrachtung dort nicht hingehören würden (Autobahnen, z.B. A 20; Bahnstrecken Nürnberg - Erfurt, Stuttgart - Ulm, Y-Trasse Hamburg/Bremen - Hannover). Diese Situation ist gerade für NRW besonders unbefriedigend, da diese Projekte auf Jahre hinaus Milliarden binden und gleichzeitig laut mittelfristiger Finanzplanung des Bundesverkehrsministeriums **für wichtige Bahn-Projekte in NRW mit bundesweiter Netzwirkung (RRX, Lünen - Münster) in den nächsten zehn Jahren außer einigen Millionen Planungskosten keine Mittel vorgesehen** sind. Diese Situation wird durch die "Schuldenbremse" verschärft, da dies den Druck erhöht, hier keine Mehrausgaben vorzusehen. Auch auf Landesebene wird insbesondere im Bereich Straße seit vielen Jahren ein "Überhang" mitgeschleppt, von dem klar ist, dass die meisten dort enthaltenen Projekte auf absehbare Zeit nicht finanziert werden können. Daraus folgt: Je mehr Ehrlichkeit in die Projektlisten kommt und je mehr man insbesondere im Bereich Straße sich - auch gegen Widerstände vor Ort - von dem einen oder anderen Projekt verabschiedet bzw. kostengünstigere Lösungen prüft, um so mehr haben die wirklich sinnvollen Projekte eine Chance auf Umsetzung.

4. Zu in der Region umstrittenen Vorhaben des Bundesfern- und des Landesstraßenbaus besteht die Absicht der Landesregierung, Untersuchungen zu Alternativen und anderen Netzlösungen zu beauftragen. Gemeint sind dabei ausdrücklich nicht alternative Trassenlösungen. Vielmehr soll z.B. für die A 46 Hemer-Arnsberg und die A 52 Essen-Gladbeck die Tür für mögliche Alternativen (z.B. durch Bahnangebote) geöffnet werden. Berührt dieses Vorgehen nach Ihrer Auffassung die rechtliche Systematik der Bedarfsplanung und welche Konsequenzen sind für eine zeitnahe Problemlösung zu erwarten?

Eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung ist vor dem Hintergrund des Klimawandels dringend geboten, auch wenn es regional sicher schwierig sein wird, etwa Autobahnprojekte durch Bahnlösungen zu ersetzen. Eine Alternative muss darüber hinaus ein umfassendes Mobilitätsmanage-

ment in den Blick nehmen, zum Beispiel alle größeren Unternehmen entlang einer fraglichen Strecke ansprechen etc..

5. Die Bedarfspläne für die Straßen von Bund und Land sind gesetzlich festgestellt worden. Der Bedarf ist deshalb rechtlich nicht fraglich. Wie und ob der Bedarf realisiert werden kann, ist in den Straßengesetzen abschließend geregelt

- Halten Sie neue Bürgerbeteiligungsverfahren für die Umsetzung von Bedarfsplanprojekten für notwendig?

- Wann sind Projekte Ihrer Auffassung nach als umstritten anzusehen, so dass der Gesetzgeber den Bedarf selbst korrigieren sollte?

Zur Diskussion des "Bedarfs" vgl. unsere Antwort zu Frage 2. Wichtig wäre es, bereits in der Bedarfsfeststellung bedarfskritische Meinungen gleichberechtigt zu berücksichtigen. Das Großprojekt Stuttgart 21 hat gezeigt, dass es längst nicht mehr ausreichend ist, Projekte dieser Größenordnung über viele Jahre zu planen und dann, wenn Teile des Baurechts vorliegen, vor die Bürger zu treten und auf demokratische Beschlüsse zu verweisen, die zum Teil Jahre zurückliegen. Wesentlich bei solchen Projekten ist eine offene, transparente und vergleichende Betrachtung von Planungsalternativen, für Stuttgart 21 ist dies das Konzept Kopfbahnhof 21. Eine solche vergleichende Betrachtung ist derzeit im Rahmen einer Bürgerbeteiligung nicht vorgesehen. Hier sollten daher die Erfahrungen aus dem Schlichtungsverfahren zu S 21 aufgegriffen werden, in dem zunächst einmal "Augenhöhe" und "Waffengleichheit" hergestellt wird und auch von Planungskritikern angeregte Gutachten finanziert werden .

Als Warnsignal für kritische Projekte können gelten: lang anhaltender massiver Protest vor Ort, der über "St. Florian" offenkundig hinaus geht, ausufernde Kosten, fehlende Betrachtung von Alternativlösungen. In manchen Fällen kann das frühzeitige Eingehen auf Proteste sicher auch Kosten sparen und dennoch zu Ergebnissen führen, wenn man etwa sich gleich auf eine "kleinere Lösung" verständigt anstatt über viele Jahre auf einer größer dimensionierten Variante zu beharren.

6. In Deutschland gibt es eine ganze Reihe sogenannter „So-da-Brücken“, die in ihrer Gesamtheit mindestens einen hohen dreistelligen Millionenbetrag der Infrastrukturmittel von Bund und Ländern gekostet haben. Die meisten dieser Brücken, die zum Teil seit Jahrzehnten in der Landschaft stehen, müssten vor ihrer möglichen Nutzung erst saniert werden.

- Sollte Ihrer Meinung nach mit dem Vorliegen des Baurechts eines Infrastrukturprojektes mit den Baumaßnahmen sofort begonnen werden, oder sollte der Baubeginn erst mit dem Vorliegen des Baurechts für einen Abschnitt mit eigenem Verkehrswert erfolgen?

„So-da-Brücken“ sind eine Verschleuderung von Volksvermögen und ein besonderes Ärgernis, da dort die verbauten Mittel "besichtigt" werden können, die u.a. in NRW nicht zum Einsatz kommen (vgl. dazu plastisch mit Fotos und Kostenangaben für die Bahnstrecke Nürnberg - Erfurt das Dossier "Die Wahn AG", "Die Zeit" 27.1.11, S. 13ff). Jahrelang ungenutzte Verkehrsbauten erfordern Sanierungskosten ohne Verkehrswert. Projekte dürfen daher erst dann begonnen werden, wenn die zu bauenden Abschnitte auch ohne Anschlussabschnitte einen eigenen Verkehrswert besitzen. .

7. Wie ist es um das Verhältnis von Planung und Ausfinanzierung von Landesstraßenbauprojekten in NRW insgesamt bestellt?

8. Wie hat sich dieses Verhältnis bei den Landstraßen in den letzten 5 Jahren entwickelt?

Die im Landesstraßenbedarfsplan gelisteten Projekte sind sicherlich nicht ausfinanziert. Zu fragen ist aber, ob auch bei unstrittigen Projekten der geplante Ausführungsstandard tatsächlich erforderlich ist: Reduzierungen der Standards, z.B. bei der Querschnittwahl, der Anzahl der Spuren oder der Knotenformen können deutliche Einsparungen ermöglichen.

9. Die Landesregierung führt aus, dass sie sich vorrangig auf die Umsetzung von Baumaßnahmen mit vorliegendem Baurecht konzentrieren will. Liegen dazu ausreichend Projekte vor, so dass es faktisch nicht zu einem Stopp von Baumaßnahmen kommt?

Wie die entsprechenden Bautätigkeiten und Absichtserklärungen im Lande zeigen, ist dies offenbar der Fall, so dass solche Sorgen unbegründet sein dürften. Auch aus der Beschränkung auf Projekte mit Baurecht folgt aus Sicht des VCD NRW allerdings keineswegs, dass diese alle gebaut werden bzw. dass nicht auch hier kostengünstigere Lösungen geprüft werden sollten.

Beispiel: In Bochum soll in diesem Jahr die in die Nachbarstadt Hattingen führende L 705 ausgebaut werden. Das Projekt wurde seit Jahrzehnten geplant, ursprünglich u.a. mit der Begründung, den Schwerlastverkehr der an der Strecke liegenden Henrichshütte aufzunehmen. Inzwischen haben wir 2011, die Henrichshütte ist längst nur noch Stätte der Industriekultur; dennoch soll nun eine - wenn auch auf drei Spuren reduzierte - Ausbauvariante realisiert werden, verbunden mit einem Kreisverkehr. Eine Lösung im oben beschriebenen Sinne könnte sein: Bau des Kreisverkehrs, dann Pause und Prüfen, ob der als problematisch eingestufte Rückstau auf diese Weise so gemildert werden kann, dass es des weiteren Ausbaus und damit verbundenen massiven Landschaftseingriffes nicht mehr bedarf.

10. Die Bedarfspläne für Schiene und Straße sind im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (IGVP) für den prognostizierten Mobilitätssplit abgestimmt worden.

- Was bedeutet es aus Ihrer Sicht für die Verlässlichkeit der überregionalen Gesamtverkehrsplanung und die Erfüllung der Ziele der IGVP, wenn die Umsetzung des Infrastrukturbedarfs für einen bedeutenden Verkehrsträger isoliert ausgesetzt bzw. gezielt verzögert wird?

Die Diskussion um die IGVP kann an dieser Stelle sicher nicht neu geführt werden. Letztlich hat sich der an sich ambitionierte Versuch in vielen Details als methodisch nicht tragfähig erwiesen. Hinzu kam die Verzögerung von positiv bewerteten Schienenprojekten durch die frühere CDU/FDP-Landesregierung, selbst solche im Rahmen der IGVP als indisponibel gestellte, so bei der geplanten Reaktivierung der Bahnstrecke Brügge – Gummersbach. Erinnerung sei auch an das besonders gut bewertete Projekt der Bahnreaktivierung Deuz - Netphen - Siegen-Weidenau, wo inzwischen auf politischen Druck vor Ort ein Teil der Trasse zur Disposition gestellt ist.

Eine "Abstimmung" der Bedarfspläne für Schiene und Straße hat es bis heute nicht gegeben, sondern letztlich wurden wieder wie vorher nach Lobbying und Austarierung in den Regionen die gewünschten Projekte zusammen getragen, mit den finanziellen Möglichkeiten abgeglichen und zum Teil priorisiert. Insofern ist die "überregionale Gesamtverkehrsplanung" auch nicht negativ berührt (jedenfalls nicht mehr als vorher), wenn einzelne Projekte verzögert, modifiziert oder gar nicht realisiert werden. Je nachdem um welche Lösungen es sich handelt, kann dies positive oder negative Auswirkungen auf Umwelt- und Klimaschutz in NRW haben.

Die Notwendigkeit und Herausforderung einer **Gesamtbetrachtung für einen Teilraum über alle Verkehrsarten** bleibt aus Sicht des VCD NRW weiterhin bestehen.

11. Die Landesstraßenmodernisierung braucht ebenso wie die Erhaltung Kontinuität. Dies setzt die zügige Planung von Vorhaben des vordringlichen Bedarfs voraus.

Halten Sie es volkswirtschaftlich und verkehrlich für zukunftsfähig, die Finanzierung neuer Projekte, für die noch kein Baurecht besteht, generell auszusetzen bzw. die vorbereitende Planung einzuschränken mit dem Ziel, die Modernisierung des Landesstraßenbaus letztlich zu beenden?

- Welche Folgen ergäben sich für die Kommunen, die nicht mehr mit den eingeplanten Umgehungsstraßen rechnen könnten?

- Könnte eine stärkere parlamentarische Priorisierung vorzubereitender Projekte über den Ausbauplan eine Alternative zu der sich anbahnenden faktischen Bau- und Planungsblockade sein?

Die in der Einleitung und den Fragen enthaltenen Meinungsäußerungen teilt der VCD NRW nicht. Anders als der Erhalt der Landesstraßen braucht der Aus- und Neubau keineswegs "Kontinuität". Angesichts des riesigen und auf absehbare Zeit nicht finanzierbaren Überhangs erscheint auch die

zügige Planung von Vorhaben des vordringlichen Bedarfs nicht notwendig. Im Gegenteil: Die Planung und Finanzierung von Projekten ohne Baurecht kann zu einer **Vielzahl von Schubladenprojekten** führen, ist ineffizient und kostentreibend und daher insbesondere in der aktuellen Finanzlage nicht sinnvoll.

Für Kommunen, die nicht mehr mit geplanten Umgehungsstraßen "rechnen" könnten (was ja nichts anderes heißt als, das, was lange absehbar war, nun offiziell gesagt werden dürfte), könnte solcherart Ehrlichkeit vielleicht auch ein **heilsamer "Schock"** sein, in dem man sich von über Jahrzehnte gehegten und gepflegten "Lieblingsprojekten" verabschiedet und um so mehr den Blick weiten kann, was denn stattdessen geht, um Verkehrsprobleme in der Region konkret zu mindern.

Eine Priorisierung der Projekte des Landestraßenausbauplanes erfolgt bereits in den Regionalräten, und dort kann sie nach Meinung des VCD NRW auch bleiben. An dem Problem, dass es auf absehbare Zeit selbst für eine Reihe von unstrittigen neue Projekte keine Finanzierung gibt, ändert das nichts. .

12. Welche Bedeutung hat die Förderung des Bundes für die Straßeninfrastruktur und die Schieneninfrastruktur in NRW?

13. War diese Förderung in den vergangenen Jahren auskömmlich?

Die Förderung des Bundes hat fraglos eine hohe Bedeutung; zu fragen ist aber, ob das Geld für die richtigen Projekte verwendet wird. In bezug auf die Bundesfernstraßen sind wir der Meinung, dass hier bundesweit und in NRW nicht zu wenig, sondern **zu viel Geld ausgegeben** wird. Demgegenüber teilen wir bei den Schienenprojekten die parteiübergreifend vorgetragene Einschätzung, dass das bevölkerungsreichste Bundesland dabei nicht seiner Bedeutung gemäß berücksichtigt wird, im Vergleich etwa zu Baden-Württemberg. Um so hilfreicher wäre es daher, wenn nicht nur Mitglieder der Landesregierung, sondern Vertreter aller Parteien in Berlin bzw. an geeigneter Stelle in ihren Parteien darauf drängen, dass fragwürdige und Milliarden fressende Prestigeprojekte wie Stuttgart 21, Stuttgart - Ulm, Nürnberg- Erfurt zugunsten sinnvollerer Alternativen zurückgestellt werden. Hinzu kommen "Altlasten" aus der Metrorapid-Diskussion bei der Verteilung von Regionalisierungsmitteln, die bei einer Revision der Mittel zugunsten von NRW korrigiert werden sollten.

14. Bei dem Aufstellungsverfahren für den aktuellen Bundesverkehrswegeplan wurde eine Vielzahl von Projekten aus dem vorherigen Bundesverkehrswegeplan, die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht realisiert worden sind, als sog. „Fest disponierte Vorhaben“ in den neuen Bedarfsplan als Projekte des vordringlichen Bedarfs übernommen. Diese Vorhaben wurden im Unterschied zu den sog. „Neuen Vorhaben“ hierbei keiner neuen Bewertung im Sinne einer „Integrierten Gesamtverkehrsplanung“ unterzogen.

- Wie ist es fachlich zu bewerten, dass im Land NRW etliche dieser Projekte immer noch nicht realisiert worden sind, während durch das CDU-geführte Bundesverkehrsministerium bereits Planungsaufträge für Projekte des „Weiteren Bedarfs“ aus dem Bedarfsplan des Bundes beauftragt worden sind?

Eine Übernahme von Projekten ohne neuerliche Prüfung des tatsächlichen Bedarfs ist nicht akzeptabel. Wenn bei der Überprüfung der Bedarf erneut bestätigt wird, ist gegen die Aufnahme/Beibehaltung des Projekts im Bedarfsplan nichts einzuwenden. Notwendig ist zudem aber auch eine aktualisierte Kostenermittlung.

Aus dem Bereich der GVFG-ÖPNV-Projekte gibt es das Beispiel der U80-Messeumfahrung in Düsseldorf. Dieses Projekt wurde ohne jede Bewertung und ohne dass es irgendwelche Bauaktivitäten gab, direkt als Indisponibles Vorhaben eingestuft.

15. In der Zeit bis 2005 war ein optimaler Abruf von Bundesmitteln für den Fernstraßenbau in Nordrhein-Westfalen nicht möglich, da keine weiteren baureifen Vorhaben vorhanden waren. Die NRW-Quote an der Verteilung der Bundesmittel hat sich seinerzeit zunehmend verschlechtert.

- Was muss die Landesregierung aus Ihrer Sicht künftig tun, um auch mittelfristig sicherzustellen, dass die verfügbaren Bundesmittel voll abgerufen werden können und sich ein Investitionsstau wie in den Jahren vor 2005 nicht wiederholt?

Aus Sicht des VCD NRW ist der optimale Abruf von Bundesmitteln nicht gleich dem maximalen Abruf. Es kommt nicht in erster Linie darauf an, die Mittel HIER zu verausgaben, sondern sie möglichst effizient einzusetzen, und das muss länderübergreifend bewertet werden. Allerdings können wir auch nicht erkennen, dass die Mittel in anderen Ländern besser eingesetzt würden. Wichtiger ist die Frage, in welchen Sektoren die Bundesmittel eingesetzt werden sollen. Hier sehen wir einen **Nachholbedarf an Investitionen eher im Bereich der Bahn und des kommunalen ÖPNV**. Denkbar wären etwa Möglichkeiten für Bundesländer, Prioritäten zwischen Straße und Schiene zu verschieben, etwa Straßenbaumaßnahmen zugunsten der schnelleren Finanzierung von Schienenmaßnahmen zurückstellen zu können.

16. Nach der Koalitionsvereinbarung von SPD und Bündnis 90/Die Grünen soll die Landesregierung zunächst nur die fest disponierten Projekte des Bundesverkehrswegeplans fertigstellen. Die disponiblen Vorhaben des vordringlichen Bedarfs, die für die Aufnahme in den Bedarfsplan dezidiert geprüft wurden, sollen dagegen solange zurückgestellt werden, bis die indisponiblen Projekte fertiggestellt sind. Zudem sollen die Planungskapazitäten des Landesbetriebs Straßenbau NRW nicht auf alle Vorhaben des vordringlichen Bedarfs, sondern nur auf die fest disponierten Projekte konzentriert werden.

- Welche Folgen ergeben sich aus Ihrer Sicht bei der Realisierung dieser Absichten für die mittelfristige Kontinuität des Bauprogramms?

Diese Vorgehensweise ist vom Grundgedanken her richtig, da letztlich ja nur die begrenzten finanziellen Mittel und (Planungs-)Ressourcen zunächst einmal auf die begonnenen Projekte konzentriert werden, um hier möglichst bald den vollen Verkehrswert zu erhalten (vgl. ansonsten unsere Antwort zu Frage 11).

17. Seit Jahrzehnten steht der Bau von Autobahn- und Bundesstraßenprojekten gegenüber den Schienenwegen stark im Vordergrund. Auch der Antrag, der Grund für diese Anhörung ist, geht zwar in der Überschrift auf die Schienenwege ein, im weiteren Text geht es dann nur noch um Straßenbauprojekte.

- Sollte Ihrer Meinung nach im Planungsprozess untersucht worden, ob anstatt des vorgesehenen Autobahn-, Bundes- oder Landesstraßenbaus ein Ausbau der Schienenwege zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von LKW auf die Bahn führt, oder eine Verringerung der Verkehrsspitzen (Berufsverkehr) durch bessere ÖPNV-Angebote erreicht wird und so ein weiterer Straßenbau überflüssig wird?

Auch der VCD NRW hat sich gewundert, dass die Überschrift des Antrags Schienen- und Straßenprojekte nennt, im Text dann aber fast nur von Straßenprojekten die Rede ist, obwohl es gerade im Schienenbereich einen immensen Projektstau gibt: Engpässe im Fern- und Nahverkehr (Lünen - Münster, RRX), S-Bahnhöfe, Stadtbahnsanierungen etc.

Die angesprochene Prüfung ist vor dem Hintergrund des Klimawandels und des nach wie vor viel zu hohen Anteils des Verkehrs am CO<sub>2</sub>-Ausstoß dringend geboten, zumal der entsprechende Anspruch aus der Enquête-Kommission "Zukunft der Mobilität" und der Integrierten Gesamtverkehrsplanung als unerfüllt angesehen werden muss (vgl. Antwort zu Frage 10).

18. Wie beurteilen Sie insbesondere vor dem Hintergrund des strengen Winters 2009/2010 und des Winters 2010/2011 die Entscheidung der Landesregierung, dem Erhalt des Straßennetzes Vorrang vor dessen Erweiterung einzuräumen?

Diese Entscheidung ist richtig, im Winter wie zu anderen Jahreszeiten. Der Erhalt des Straßennetzes sollte auf jeden Fall noch weiter Vorrang erhalten, da nur so **dem Substanzverzehr begegnet** werden kann und das Verzögern von Erhaltungsmaßnahmen den Aufwand real erhöht, während der Verzicht auf Neubaumaßnahmen Kosten einspart (vgl. ausführlich Antwort zu Frage 21).

19. Wie beurteilen sie die Wirkung Netz erhaltender Fördermaßnahmen des Landes für Straße und Schiene hinsichtlich der Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt im Vergleich zu Neubaumaßnahmen?

20. Wie beurteilen Sie diese Auswirkungen unter konjunkturellen Gesichtspunkten, insbesondere was die regionale Wirtschaft angeht?

Die Infrastruktur ist eine notwendige Voraussetzung für die moderne arbeitsteilige Wirtschaft, aber kein Selbstzweck. Arbeitsmarktpolitik über die Beschäftigungseffekte beim Bau zu betreiben ist volkswirtschaftliche Geldvernichtung und Fehlallokation knapper Mittel. Insbesondere Großprojekte des Verkehrswegebbaus haben eine **eher unterdurchschnittliche Beschäftigungswirkung**, d.h. jeder dort eingesetzte Euro schafft weniger Arbeitsplätze als bei einer alternativen Verwendung. Erhaltungsmaßnahmen haben dagegen eine überdurchschnittliche Beschäftigungswirkung und dürften ebenso wie kleinere Baumaßnahmen eher der regionalen Wirtschaft zugute kommen. Ansonsten sieht der VCD NRW reichlich Bedarf und Potenzial für **sinnvolle Arbeitsplatz schaffende Maßnahmen in anderen Bereichen**, sei es bei der Umgestaltung von Straßen und Plätzen zur Verkehrsberuhigung, der Sanierung des S- und Stadtbahnsystems, Lärmschutz, energetischer Gebäudesanierung oder beim Ausbau der erneuerbaren Energien.

21. NRW-Verkehrsminister Voigtsberger hat darauf hingewiesen, dass sich der Zustand der Landesstraßen in den letzten fünf Jahren um rund 15 % verschlechtert habe.

- Wie ist vor diesem Hintergrund der Substanzverzehr der bestehenden Infrastruktur und damit des volkswirtschaftlichen Vermögens in NRW zu bewerten?

- Wie ist aus volkswirtschaftlicher Perspektive und wie ist aus verkehrsfachlicher Perspektive zu bewerten, dass die jetzige Landesregierung bei den Investitionen dem Straßenerhalt gegenüber dem Straßenneubau eine klare Priorität einräumen will?

Bereits frühere Berichte verwiesen auf den schlechten Zustand eines Teils des Landesstraßennetzes und den anhaltenden Trend zu weiterer Verschlechterung, wenn nicht weit mehr Mittel als jeweils aktuell für die Erhaltung angewendet würden (vgl. z.B. PM Consult, Ermittlung des Erhaltungsbedarfs der Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen unter Berücksichtigung des Straßenzustandes, Mai 1996). Die sich daraus ergebende Folgerung, die Mittel für Erhaltung zu erhöhen, wurde aber jahrelang nicht umgesetzt; der Ansatz für den Erhalt der Landesstraßen blieb jeweils bei rund 50 Mio EUR. Diese Ansätze entsprachen allerdings "nicht dem dem jährlichen Investitionsbedarf, der erforderlich wäre, um nur der weiteren Verschlechterung der Qualität des Straßennetzes zu begegnen" (Erläuterungsband zum Entwurf des Einzelplans 14 für das Haushaltsjahr 2007, Vorlage 14/608, S. 41). Der tatsächliche Erhaltungsbedarf wurde demgegenüber 2006 mit 322 Mio EUR beziffert (vgl. SEP Maerschalk, Zustand und Erhaltungsbedarfsprognose für die Landesstraßen in Nordrhein-Westfalen, Sep. 2006) Dies änderte sich unter der CDU-FDP-Regierung mit dem damaligen Verkehrsminister Wittke, teilweise auch zulasten des Neubaus und wird nun von der SPD-Grüne-Regierung fortgesetzt, mit der Fortführung der Erhaltung auf einem Niveau von rund 80 Mio EUR. Damit dürften 2011 die Mittel für Erhalt erstmals über denen für Aus- und Neubau liegen.

Der VCD NRW begrüßt diese Entwicklung, weist aber darauf hin, dass auch mit dem angehobenen Erhaltungs-Niveau der **Substanzverzehr des Landesstraßennetzes nur verlangsamt**, aber noch nicht aufgehalten oder umgekehrt werden kann. **Der Vorrang Erhalt vor Neubau sollte daher ausgeweitet werden.**

22. Der Erhaltungsstau bei den Landesstraßen ist über Jahrzehnte durch Einsparungen im Haushalt zugunsten anderer Vorhaben entstanden.

- Teilen Sie die Auffassung, dass die notwendigen finanziellen Verbesserungen für die Erhaltung der Landesstraßen nur aus entsprechenden Einsparungen beim Ausbau und der Modernisierung der Landesstraßen erfolgen können oder halten Sie eine andere Priorisierung im Gesamthaushalt für erforderlich?

Natürlich wäre es theoretisch denkbar, die Mittel für Erhalt der Landesstraßen und gleichzeitig die für Aus- und Neubau zu erhöhen. Tatsächlich aber erscheint dies zumal angesichts der Diskussion um einen verfassungsgemäßen Haushalt und dringend erforderlichen zusätzlichen Mitteln in anderen Bereichen keine realistische Perspektive. Insbesondere müssten dann jene, die gleichzeitig für eine drastische Verringerung der Neuverschuldung eintreten, sagen, in welchen anderen Bereichen deutlich gespart werden sollte. "Beton statt Bildung" etwa scheint keine



überzeugende Alternative zu sein. Dann bliebe also doch nur eine Begrenzung des Neubaus, eine Konzentration auf kostengünstige Lösungen, effiziente Mittelverwendung etc. (vgl. oben)

In diesem Zusammenhang wundern wir uns, dass in den Berichten von Strassen.nrw nicht die effiziente Mittelverwendung als Haupt-Unternehmensziel genannt wird, sondern die **Maximierung der Ausgaben**. Als Quasi-Unternehmen sieht Strassen.nrw die öffentlichen Mittel als zu steigernden „Umsatz“ an, während diese aus Landessicht Aufwand sind, der zu minimieren ist. Die derzeitige zentrale Unternehmenskennzahl, nämlich das verbaute Mittelvolumen pro Mitarbeiter, würde durch eine stärkere Fokussierung auf eher kleinere Erhaltungsinvestitionen wahrscheinlich negativ beeinflusst. Das Unternehmensziel passt also überhaupt nicht zu den Zielen des Eigentümers. Außerdem wissen wir nicht, inwieweit es in der Straßenbauverwaltung Strukturen gibt, um Korruption, Anbieterabsprachen, unkontrollierte Kostensteigerungen während des Baus etc. zu verhindern, z.B. durch Rotation der Bauverantwortlichen, unabhängige fachliche Rechnungsprüfung etc. Im Bausektor gibt es schließlich in dieser Hinsicht wieder erhebliche Gefährdungen. Hier könnte noch erhebliches Einsparpotential liegen.

23. Große Infrastrukturprojekte werden zunehmen in kleine Planungsabschnitte zerteilt, die sich zum Beispiel an Stadtgrenzen orientieren, ohne dass dabei ein eigener Verkehrswert zu erkennen ist.- Wie bewerten Sie die Aufteilung von größeren Infrastrukturprojekten in mehrere Planungsabschnitte, die zur Aufspaltung des Planfeststellungsverfahrens führen und so den Gesamtumfang des Projekts in der Bevölkerung verschleiern?

Ein Planungsabschnitt muss nicht nur formal einen eigenen Verkehrswert haben, es darf auch nicht sein, dass erst das Gesamtprojekt den „richtigen“ Verkehrswert hat und ein starker Zwang zur Realisierung von Folgeabschnitten aufgebaut wird. Klassisches Beispiel: eine neuer Straßenzug führt dazu, dass anschließende Ortsdurchfahrten noch stärker belastet werden, so dass weitere Ortsumfahrungen erzwungen werden. Es ist immer das Gesamtprojekt mit allen Wirkungen und Kosten mitzudenken, und für alle Planungsabschnitte muss es eine reale Ausstiegsoption geben, sonst wird die lokale Politik ausgehebelt.

24. Der Unmut vieler Bürger, die sich bei der Planung von Straßenbau-, Eisenbahn- und Flughafenprojekten nicht ausreichend beteiligt sehen, nimmt ständig zu.- Inwieweit sollte Ihrer Ansicht nach auf die zahlreichen und fachlich fundierten Bedenken der mittlerweile gut aufgestellten Bürgerinitiativen und der darüber hinaus aktiven Bürger in Planungsangelegenheiten schon vor dem Erörterungstermin des Planfeststellungsverfahrens eingegangen werden?

Inwieweit der Unmut der BürgerInnen über mangelnde Beteiligung insgesamt zunimmt, können wir nicht beurteilen. Zumindest aber hat sich in den letzten Jahren an vielen Stellen, kulminiert im vom VCD seit Beginn an als unsinnig abgelehnten Projekt Stuttgart 21, massiver Protest Bahn gebrochen, mit dem bei S 21 erstmals auf nahezu gleichberechtigte Weise im Rahmen des Schlichtungsverfahrens umgegangen wurde (wenn auch möglicherweise zu spät).

Die planenden Behörden sind also gut beraten, wenn sie das Wissen von BürgerInnen Bürgerinitiativen und Verbänden aufgreifen und frühzeitig den Dialog suchen - erst recht und um so mehr, wo von "alternativlos" die Rede ist.

Ein Problem dabei ist aus Sicht des VCD NRW vielfach die offensichtlich fachlich ungenügende und politisch einseitige Entscheidung für ein Projekt. Künstlich aufgeblähte Nutzen, verschleierte Kosten, ausgeblendete Probleme werden genutzt, um ein Projekt durchzusetzen. Der strukturelle Fehler: Nur diejenigen, die ein Interesse an der Realisierung haben, liefern die Daten für die Bewertung. Aufsichts- und Prüfungsbehörden sind fachlich und personell nicht in der Lage und häufig auch nicht unabhängig genug, um die Unterlagen kritisch zu prüfen. Wenn die Planfeststellung beginnt, ist das Projekt an sich wie auch die wesentlichen Parameter der Durchführung festgelegt.

Aus Stuttgart 21 lernen heißt daher vor allem, dass **bereits bei der Bedarfsfeststellung wie bei der Grundsatzplanung kritische Stimmen einbezogen** werden. Ab einer bestimmten Größenordnung muss es eine unabhängige Überprüfung der Projektbewertung, der Nutzen und Kosten durch nicht mit Projektbeteiligten verbundene Experten geben. So könnten Fehlplanungen von

Vornherein reduziert werden. Dabei gilt natürlich genauso, dass nicht Bürger schon deshalb recht haben, weil sie "Bürger" sind und Großprojekte nicht schon deshalb schlecht, weil es große Projekte sind. Im Zweifelsfall sind eben auch von Umweltverbänden befürwortete Projekte wie Bahntrassen so zu planen, dass BürgerInnen in ihren berechtigten Forderungen (z.B. nach Lärmschutz) ernst genommen und wirksame Maßnahmen getroffen werden. Dafür müssen dann auch zusätzliche Mittel bereit gestellt werden (etwa beim derzeit heftig diskutierten Bahn-Ausbau im Rheintal), die um so weniger zur Verfügung stehen, je mehr sie in Projekten wie Stuttgart 21 verbrannt werden - was dann den Unmut zu Recht wieder erhöht.

25. Die Infrastrukturprojekte in Deutschland werden immer gewaltiger und kostspieliger, etwa das Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“ mit kilometerlangen Tunnelstrecken, das geplante Autobahnkreuz A2/A52 bei Gladbeck mit bis zu 18 Richtungs- und Verteilerfahrspuren in drei Ebenen oder die Eisenbahn- Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Nürnberg mit unzähligen Talbrücken und Tunnelstrecken. Kleine Maßnahmen die helfen die Funktionalität der Infrastruktur zu verbessern, etwa der Bau von zusätzlichen Gleisbögen, kleinere Brückenprojekte oder der Umbau von Straßenkreuzungen bleiben seit Jahrzehnten unberücksichtigt.

- Wie beurteilen Sie den zunehmenden Umfang von „Leuchtturmprojekten“ die einen großen Teil der Infrastrukturmittel langfristig binden, wogegen kleine Maßnahmen, die in ihrer Gesamtheit einen größeren Nutzen bieten, immer wieder zurückstehen müssen?

Viele der genannten Projekte nützen vorwiegend der Bauwirtschaft, die ja enge Kontakte zu Verwaltungen und Politikern unterhält. Zur Bahnstrecke Nürnberg - Erfurt z.B. gibt es Meinungen, wonach die Bahn gut daran täte, nach Übernahme der Strecke diese umgehend stillzulegen, da die Erträge nicht einmal die laufenden Kosten der Anlagen decken würden. Nach heutigem Stand sollen über 5 Mrd EUR aufgewandt werden, damit dort einmal pro Stunde (!) ein ICE verkehrt - und selbst dafür ist das Potenzial umstritten. Dies spricht dafür, selbst bei fortgeschrittenen Projekten wie diesem nach Möglichkeiten einer qualifizierten Beendigung zu suchen. Spätestens seit der Diskussion um die Magnetschwebbahn Metrorapid hat der VCD eine Allergie gegen "Leuchtturmprojekte". Dennoch sind natürlich auch große Projekte, die ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind und auch schon in Teilabschnitten einen guten Verkehrswert haben, zu begrüßen. Dazu gehört der RRX. Ansonsten sind Bündel von kleineren Maßnahmen sicher vorzuziehen. Leider ist ihre Aufstellung mühsam und der Glanz der Eröffnungsfeier nicht so groß. Vielleicht gibt es aber nach den Auseinandersetzungen um Stuttgart 21, wenn sich zeigt, dass falsche Großprojekte auch politische Macht kosten können, ein gewisses Umdenken.

26. Die teilweise erheblichen sozialen Auswirkungen von großen Infrastrukturprojekten in Ballungsräumen werden im aktuellen Planfeststellungsrecht weder bewertet, noch berücksichtigt.

- Sollten Ihrer Auffassung nach die sozialen Auswirkungen von Infrastrukturprojekten im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden, um solche Projekte in Ballungsräumen umfassender bewerten zu können?

Räumliche Entwicklung kann und darf nie losgelöst von sozialen Fragestellungen erörtert werden, von daher ist es geboten, Planfeststellungsverfahren zu ergänzen und ggf. zu erweitern.