

Öffentliche Anhörung
des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr

Ermittlung von Grundlagendaten zur transparenten Darlegung von Finanzierungsstrukturen im Öffentlichen Nahverkehr im Vergleich zum individualmotorisierten Verkehr in NRW

Stellungnahme zu den ergänzenden Fragen
des Antrags der Fraktion der PIRATEN 16/1258

Generelle Fragen:

- Benötigt die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur Ihrer Meinung nach eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung?

Auf jeden Fall. Das Vorbild dafür existiert in Nordrhein-Westfalen bereits: die 2005 abgeschlossene Integrierte Generalverkehrsplanung (IGVP) NRW.

- Finden Sie es wichtig, die objektive Vergleichbarkeit von öffentlichem Personenverkehr und Autoverkehr herzustellen? Wie wichtig finden Sie dabei die Einbeziehung direkter und indirekter Kosten in einer entsprechenden Aufstellung?

Die integrierte Betrachtung aller Verkehrsarten, des öffentlichen Personennahverkehrs, des Autoverkehrs und des Fuß- und Radverkehrs gehört zur Standardpraxis der modernen Verkehrsplanung. Die Einbeziehung direkter und indirekter (externer) Kosten ist Stand der Forschung. Siehe: TU Dresden Lehrstuhl für Verkehrsökologie Prof. Dr.-Ing. Udo Becker (2012): Externe Autokosten in der EU-27: Überblick über existierende Studien. http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/oeko/dateien/The_true_costs_of_cars_DE.pdf.

- Lassen sich Lärm, Flächenverbrauch, Umweltkosten, Stauzeiten, Chancen der Städtebauentwicklung etc. in einem rechnerischen Modell abbilden? Wenn nicht, welche Möglichkeiten der objektiven Bewertung sehen Sie?

Es gibt im Ausland zahlreiche Modelle zur Analyse und Prognose von Flächennutzung, Verkehr und Umwelt in Stadtregionen. Einen Überblick gibt Wegener, M. (2009): Modelle der räumlichen Stadtentwicklung – alte und neue Herausforderungen. Stadt Region Land 87, 73-81. http://www.spiekermann-wegener.de/pub/pdf/MW_AMUS2009.pdf. In Deutschland werden solche Modelle nur im Rahmen von Forschungsprojekten angewendet.

- Benötigen wir künftig eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und lässt sich eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung auf Basis objektiver Daten besser etablieren als mit dem aktuellen vorhandenen Wissen?

Verkehrsträgerübergreifende Finanzierung ist nur ein mögliche Lösung. Wichtig ist eine landesweite verkehrsträgerübergreifende Planung und Regulierung (siehe nächste Frage).

- Was halten Sie von einer Neubewertung der Verkehrsinfrastruktur und einer Neugewichtung der verschiedenen Verkehrsträger sowie einer ggf. geänderten Priorisierung der Verkehrsträger bei der Entwicklung unserer Verkehrsinfrastruktur?

*Eine solche Neubewertung und Neugewichtung ist angesichts der Klimaschutzziele der Landesregierung Nordrhein-Westfalen dringend erforderlich. Die letzte umfassende Bestandsaufnahme des Personen -und Güterverkehrs in Nordrhein-Westfalen war die **Integrierte Generalverkehrsplanung (IGVP) Nordrhein-Westfalen**. Basisjahr der Planung war das Jahr 2000, das Prognosejahr war 2015. Seither haben sich die Rahmenbedingungen und Ziele der Verkehrsplanung grundsätzlich verändert. Das am 23. Januar 2013 verabschiedete Klimaschutzgesetz Nordrhein-Westfalen sieht vor, dass die Treibhausgasemissionen in Nordrhein-Westfalen bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozent im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Die Erreichung dieser Ziele setzt fundamentale Veränderungen von Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur, Lebensstilen und Mobilitätsverhalten voraus. Diese Veränderungen müssen langfristig vorausschauend, demokratisch und sozialverträglich umgesetzt werden. Das wird umso eher gelingen, je früher die dafür notwendigen Maßnahmen beschlossen und umgesetzt werden.*

- Expecten Sie in den nächsten Jahrzehnten Veränderungen bzgl. der Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur, die wir mit der derzeitigen Fortschreibung der Entwicklung nicht erfassen können?

Dies ist in hohem Maße der Fall (siehe Beantwortung der vorigen Frage). Insbesondere ist bereits jetzt abzusehen, dass das heutige Schienennetz den in der Zukunft zu erwartenden Anforderungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr nicht gewachsen sein wird. Hier sind langfristige Nachfrageprognosen erforderlich, die die rechtzeitige Bereitstellung der notwendigen Kapazität ermöglichen.

- Sehen Sie den aktuelle großen Erneuerungs- und Modernisierungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur auch als Chance, vielleicht sogar als Verpflichtung, die Weichen für die zukünftige Verkehrsinfrastruktur (2040) zu stellen?

Ja.

- Hätte eine objektivere/langfristigere Einschätzung in der Vergangenheit Fehlentwicklungen in der Verkehrsinfrastruktur vermeiden können, und hilft vergleichbares Datenmaterial bei der Bewertung des zukünftigen Bedarfes hinsichtlich der Verkehrsinfrastrukturentwicklung?

Die Integrierte Generalverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen war bereits eine vorbildhafte Planungsanstrengung eines wichtigen Bundeslandes. Was erforderlich ist, ist die möglichst kurzfristige Fortsetzung dieses richtigen und bahnbrechenden Ansatzes. Die Fortschreibung der noch aus der Integrierten Generalverkehrsplanung verfügbaren Daten ist Teil dieser Aufgabe.