



IHK NRW - Die Industrie- und Handelskammern
in Nordrhein-Westfalen

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/627

A02

STELLUNGNAHME

Ihr/e Ansprechpartner/in
Joachim Brendel

E-Mail
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon
0251 707-207

Datum
9. April 2013

Anhörung zum Antrag der Piraten-Fraktion am 15. April 2013

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

Antrag der Fraktion der PIRATEN, Drucksache 16/1258 - Neudruck

Fragenkatalog Piraten-Fraktion

Generelle Fragen

1. *Benötigt die zukünftige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur Ihrer Meinung nach eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung?*

Antwort: Die Notwendigkeit zum Erhalt und zur gezielten Optimierung der Verkehrsinfrastruktur ist verkehrsträgerübergreifend gegeben. Die spezifischen und sich dynamisch verändernden Strukturen des Personen- und Güterverkehrs sowie regional unterschiedliche Gegebenheiten führen dazu, dass im Zuge einer Verkehrsachse Ausbaumaßnahmen bei einem Verkehrsträger nicht automatisch eine parallele Ausbauplanung bei einem anderen Verkehrsträger obsolet werden lassen. Unabhängig hiervon werden bei den einzelnen Projektplanungen mögliche Interdependenzen zu anderen Verkehrsträgern bereits erfasst.

2. *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?*

Antwort: Zum ersten Teil der Frage: Siehe Antwort zu Frage 1.

Die Einbeziehung sogenannter „externer“ bzw. „indirekter“ Kosten im Zuge der Wegekostendiskussion ist nicht neu. Unterschiedliche methodische Ansätze führen bisher zu erheblich divergierenden Ergebnissen. Eine verkehrsträgerspezifische Anlastung externer Kosten setzt eine gesicherte und allgemein anerkannte Methodik voraus. Nur unter dieser Voraussetzung lassen sich verlässliche Ergebnisse für die einzelnen Verkehrsträger – und somit auch für den ÖPNV und den IV berechnen.

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

Siehe Antwort zu Frage 2.

4. *Benötigen wir zukünftig eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und lässt sich eine verkehrsträgerübergreifende Finanzierung auf Basis objektiver Daten besser etablieren als mit dem aktuell vorhandenen Wissen?*

Siehe Antworten zu Frage 1 und 2.

5. *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?*

Antwort: Der Neu- und Ausbaubedarf für Schiene, Straße und Wasserstraße wird im Zuge der Bundesverkehrswegeplanung im Rahmen einer komplexen Methodik berechnet und festgestellt. Die Bedarfe werden anschließend in jeweils getrennten Ausbaugesetzen für die Straße, die Schiene und die Wasserstraße festgelegt. Es ist das Primat der Verkehrspolitik, festzulegen, wie der Gesamtetat für die Verkehrsinfrastruktur auf die jeweiligen Verkehrsträger verteilt wird. Dieses Verfahren hat sich insgesamt bewährt und zudem dazu beigetragen, dass Schienenprojekte und Wasserstraßenprojekte trotz eines in der Regel vergleichsweise niedrigen Nutzen-Kosten-Faktors eine Chance auf Realisierung haben.

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

Antwort: Nein. Anforderungen bestehen vielmehr an die Verkehrspolitik, die erkennen muss, dass zum Erhalt und zur Optimierung der Bestandsnetze sowie zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene und Wasserstraße erhebliche Investitionen erforderlich sind. Insofern bedarf die Verkehrsinfrastruktur insgesamt einer deutlich erhöhten Mittelausstattung durch die öffentlichen Haushalte.

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

Antwort: Die Weichen für eine langfristige Sicherung und Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur zu stellen, ist eine permanente Herausforderung und Verpflichtung für die Verkehrspolitik.

8. *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?*

Antwort: Bereits in der Vergangenheit sind langfristige Prognosen und permanente Zustandserhebungen zur Verkehrsinfrastruktur durchgeführt worden. Es mangelte weniger an der Erkenntnis aufgrund vermeintlich unzureichender Daten, sondern mehr am politischen Willen, die sich abzeichnenden Probleme insbesondere durch eine verbesserte Finanzausstattung für die Verkehrsinfrastruktur einer nachhaltigen Lösung zuzuführen.

Handwritten signature of Ralf Mittelstädt in blue ink.

Dr. Ralf Mittelstädt
Hauptgeschäftsführer

Handwritten signature of Joachim Brendel in blue ink.

Joachim Brendel
Federführer Verkehr