Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen

PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Frau Mirjam Hufschmidt

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
17/329

A11, A18

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.
Mülheimer Str. 91
47058 Duisburg
Fon 0203 398 1698
info@probahn-nrw.de
www.probahn-nrw.de

Ihr Ansprechpartner:
Lothar Ebbers
Neugahlener Straße 20
46149 Oberhausen
Fon 0208 635 1916
ebbers@probahn-nrw.de

Duisburg, den 14. Februar 2018

Stellungnahme zum Antrag „Neustart in der Verkehrspolitik – gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten!“ (Drucksache 17/1282) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 21.02.2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN zum o. a. Antrag darstellen zu können. Der Antrag geht in seinem Text ganz überwiegend auf die Situation auf der Straße ein. Wir halten es für notwendig, die Ähnlichkeiten, aber auch die Unterschiede der Situation auf der Schiene bzw. im kommunalen ÖPNV herauszuarbeiten. Dazu zunächst einige allgemeine Einschätzungen.

- Auch auf der Schiene hat es in den vergangenen Jahren fehlende baureife Planungen gegeben, was zum Teil auf fehlende Planungskapazitäten, hier allerdings bei den entsprechenden Gesellschaften der Deutschen Bahn, zurückzuführen war. Dies wurde insbesondere bei den überwiegend vom Land und den SPNV-Zweckverbänden finanzierten Modernisierungsoffensiven für die DB-Stationen deutlich, deren Abarbeitung sich immer wieder verzögerte. Hier war jederzeit ausreichend Geld abrufbar, doch trotz Vergabe vieler Aufträge an private Planungsbüros hatte der insbesondere in der Ära Mehdorn festzustellende Stellenabbau bei der DB deutliche Folgen.

- Ein weiterer Grund für fehlende baureife Planungen ist die gesellschaftsrechtliche Stellung von DB Netz als Aktiengesellschaft. Eine AG kann nicht einfach einen Planungsvorrat anlegen, wenn die Umsetzung dieser Planungen finanziell nicht abgesichert sind. Da fast alle Neu- und Ausbaumaßnahmen, insbesondere die im Rahmen des BVWP, mit Bundesmitteln und anderen öffentlichen Zuschüssen erfolgen, müssen umfangreiche Planungs- und Finanzierungsvereinbarungen ausgehandelt werden, auch für Projekte, die schon jahrzehntelang im vordringlichen Bedarf des BVWP stehen. Hierbei wird oft eine Vorfinanzierung der Planungen nach HOAI-Stufe 1 bis 4 durch die Bundesländer gefordert, wobei diese das Risiko eingehen müssen, dass die entsprechenden Kosten nicht durch den Bund erstattet werden, wenn das Projekt nicht umgesetzt wird.
Eine solche Situation war bei der Strecke Münster – Lünen gegeben. Hier war die Strecke mit einem hohen Nutzen-Kosten-Quotient (NKQ) von 4,0 im BVWP 2003 in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden. Bei der Zwischenbewertung im Jahre 2010 sank der NKQ aufgrund gestiegener Kostenansätze und veränderter Annahmen der Gutachter auf 1,1. Daraufhin verzichtete das Land NRW auf Anraten des Bundesverkehrsministers auf eine Vorfinanzierung der HOAI-Stufen 3 und 4.

Dieses Verfahren, die Länder Planungen vorfinanzieren zu lassen, führt dazu, dass Projekte nicht nach tatsächlichem Bedarf, sondern nach Bereitschaft und finanzieller Möglichkeit der Vorfinanzierung erfolgen. So werden strukturelle Nachteile nicht abgebaut, sondern eher verschärft.
Dass die rechtliche Situation der DB AG auch auf Bundesebene problematisiert wird, zeigt sich im aktuellen Koalitionsvertrag. In Zeile 3610 bis 3613 heißt es: „Wir werden in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten.“. In den vorhergehenden und folgenden Absätzen finden sich weitere interessante Details.

- Die Schiene ist auch rechtlich in verschiedenen Punkten nicht mit der Straße gleichgestellt. So können Bewuchs und andere Gefährdungen von den Straßenbauverwaltungen relativ einfach entfernt werden, auch auf angrenzenden Grundstücken anderer Eigentümer und notfalls sogar ohne deren Zustimmung. Gleiches ist der DB Netz bislang verwehrt. Der V-Schnitt hoher Vegetation entlang von Bahnstrecken sollte auch im Bundesnaturschutzgesetz möglich werden. Diese Forderungen hat der Netzbeirat der DB Netz AG, in dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, SPNV-Aufgabenträger und Branchenverbände vertreten sind, aufgestellt.

- Auch auf der Schiene hat es einen Werteverzehr bei der Streckeninfrastruktur gegeben, da notwendige vorsorgende Unterhaltungsmaßnahmen nicht in ausreichendem Umfang erfolgten. Dies gilt insbesondere für Kunstbauwerke wie Brücken und Tunnel. Ein großer Teil der Eisenbahnbrücken im gesamten DB-Netz, auch auf den Hauptstrecken, ist inzwischen in den Schadensklassen (SK) 3 und 4 zu finden, wobei bei beiden Klassen umfangreiche Maßnahmen (Reparatur bei SK 3 bzw. Neubau bei SK 4) in absehbarer Zeit erforderlich sind.
Gipfel dieser Entwicklung war die lang andauernde Sperrung der Müngstener Brücke, da hier ein sicherer Zugbetrieb nicht mehr gewährleistet war. Auch die dann erfolgte Sanierung der Brücke wurde gerade einmal für den Betrieb mit den im aktuellen Verkehrsvertrag vorgesehenen SPNV-Fahrzeugen geplant. So war es im vergangenen Jahr anlässlich der wochenlang andauernden Sperrungen der Bahnlinie durch Wuppertal nicht möglich, einen effizienten Umleitungsverkehr zu fahren, weil die Strecke über Remscheid nicht mehr für schwerere Fahrzeuge nutzbar ist.

- Während der Werteverzehr der Straßenbrücken zu einem großen Teil auf die Zulassung größerer Belastungen, vor allem Achslasten, zurückzuführen ist, die beim Bau der Brücken nicht eingeplant waren, ist die Situation bei der Bahn anders. Hier verhindern die Netzzulassungsbedingungen eine Überlastung. Allerdings gab es bereits zu Zeiten der Bundesbahn den „Auslaufbetrieb“, einen Weiterbetrieb von Strecken, ohne noch nennenswerte Beträge für Unterhaltungsmaßnahmen aufzuwenden, bis die Strecken aus technischen Gründen, meist wegen schadhafter Brücken, gesperrt werden mussten. Hierbei waren insbesondere Strecken betroffen, auf denen der SPNV bereits stillgelegt war, aber noch Bedienung im Güterverkehr erfolgte.

- Auch nach der Bahnreform ist das DB-Netz im Gegensatz zum Straßennetz weiter geschrumpft. Zwar wurden in NRW keine im SPNV betriebenen Strecken mehr stillgelegt, es gab allerdings auch nur eine überschaubare Zahl von Streckenreaktivierungen, obwohl hierfür ein großer Bedarf besteht. Dies ist auch auf Entscheidungen aus der 14. Legislaturperiode des Landtags zurückzuführen, als zahlreiche Reaktivierungsprojekte zurückgestellt oder gar ganz verworfen wurden.
Andererseits haben die insbesondere in der Ära Mehdorn erfolgten Rückbaumaßnahmen an Bestandsstrecken, die insbesondere Nebengleise, Weichen, Überleitverbindungen usw. betrafen, den Betrieb vor allem im Störungsfall und bei Baustellen deutlich verschlechtert, was sich gut in den Qualitätsberichten der SPNV-Aufgabenträger ablesen lässt. Verspätungen sind inzwischen immer häufiger auf Mängel oder Bauarbeiten im Netz zurückzuführen.

- In den letzten zwei Legislaturperioden hat sich das Land deutlich mehr als zuvor um die Bahninfrastruktur, insbesondere jenseits der öffentlichkeitswirksamen Großprojekte, gekümmert. Wir verweisen auf die Einrichtung des SPNV-Beirats, der in zwei Stufen die notwendigen

Netzinvestitionen zur Verbesserung des SPNV-Betriebs und zur Verwirklichung geplanter neuer Betriebskonzepte aufgezeigt hat. Leider waren hierfür in vielen Fällen keine ausreichenden Finanzierungsquellen verfügbar. Durch den größeren Anteil des Landes NRW an den Regionalisierungsmitteln (Kieler Schlüssel) müsste es möglich sein, zukünftig mehr Ausbauprojekte nach § 13 ÖPNVG zu finanzieren, inklusive der erforderlichen zusätzlichen Bestellerentgelte.

- Im Bereich des kommunalen Nahverkehrs, insbesondere der Stadtbahnanlagen, ist ein massiver Bedarf an Ersatzinvestitionen festzustellen. Seit Jahren ist das Problem bekannt, dass die defizitären Verkehrsbetriebe keine Rücklagen für Ersatzinvestitionen bilden können. Hier zeichnet sich jetzt vorsichtig eine Lösung ab durch Aufnahme von Ersatzinvestitionen in den Förderkatalog nach § 13 ÖPNVG. Eine Finanzierungsregelung, die auch ausreichenden Anreiz zu schonendem Umgang mit den Anlagen bietet, steht noch aus. Es gilt auf jeden Fall zu verhindern, dass hier wieder Maßnahmen nach dem Meistbezuschussungsprinzip geplant werden. Auch die unterschiedliche Finanzlage der betroffenen Gemeinden ist zu berücksichtigen.

- Zur Zeit sind zwei wichtige Planungswerke für den Ausbau der Schiene in der Schwebe. Während die BVWP-Teile Straße und Wasserstraße schon Ende 2016 fertiggestellt waren, wurden beim BVWP-Teil Schiene die meisten Projekte in der neu geschaffenen Kategorie „Potenzieller Bedarf“ zwischengeparkt, weil die Bewertungen dieser Projekte noch nicht fertig waren. Der Fertigstellungstermin für diese Bewertungen wird immer wieder hinausgeschoben, inzwischen ist vom 3. Quartal 2018 die Rede. Es sollte daran erinnert werden, dass der neue BVWP eigentlich „BVWP 2015“ heißt.
In NRW ist die Neuaufstellung des ÖPNV-Bedarfsplans deutlich verzögert. War ursprünglich eine Vorlage bzw. ein Beschluss für 2017 vorgesehen, ist inzwischen von einer Vorlage frühestens 2020 die Rede, so dass mit einer Beschlussfassung erst zum Ende der gerade begonnenen Legislaturperiode gerechnet werden kann. Die jetzt eingerichtete Nachrückmöglichkeit in den alten Bedarfsplan führt wieder zu einem Wettlauf, bei dem finanziell gut ausgestattete Aufgabenträger, die sich einen Planungsvorrat anlegen konnten, im Vorteil sind. Nur eine methodisch einheitliche Bewertung aller diskutierten Projekte führt zu einer objektiven Auswahl der zu verwirklichenden Projekte.
Auch für das neue GVFG ab 2020 fehlen noch wichtige Details zu Förderkatalogen usw.

Zum Fragenkatalog:

- Welchen Mehrwert sehen Sie für Metropolregionen/ (und) den ländlichen Raum?
Eine verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs bietet die Möglichkeit, ohne wesentlichen Mehrbedarf an Fläche Mobilität zu schaffen. Im Kern der Metropolregion ist die verfügbare Fläche schon heute begrenzt. Zugleich erlauben effiziente öffentliche Verkehrsmittel, Stadtkerne ökonomisch interessanter zu sanieren und Konversionsflächen ökonomisch interessanter zu erschließen. Weiter leistet der öffentliche Verkehr eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass die Wohnungsmärkte im Kern der Ballung weniger stark überhitzen und Arbeitskräfte mit geringerem Einkommen verfügbar sind, die sich das Wohnen in erreichbarer Nähe und den Weg zu den Arbeitgebern leisten können. Die derzeitige Entwicklung des Arbeitsmarkts lässt erkennen, dass in vielen Gewerbebetrieben ein Mangel an Fachkräften entsteht und daher die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr zunehmend eine Rolle spielen wird, um Personal zu gewinnen.
Eine bessere Anbindung des ländlichen Raums mit öffentlichen Verkehr, insbesondere mit schnellen Schienenverbindungen, ist die Voraussetzung dafür, dass der ländliche Raum als Wohnstandort interessant bleibt, aber auch für Unternehmen interessant ist, die dort bessere Chancen sehen, das notwendige Personal zu finden.
Beispiele der Reaktivierung von Schienenstrecken und des qualitativ hochwertigen Ausbaues zeigen, dass weit überproportionale Fahrgastzuwächse erzielt werden konnten, und damit eine deutliche Aufwertung der jeweiligen Region als Wirtschaftsstandort einhergegangen ist.

- Welche Potentiale lassen sich für neue Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze heben?
Eine Stärkung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel hat immer positive Arbeitsplatzeffekte, auch unter Berücksichtigung der Möglichkeiten autonomen Fahrens.

- Welche sonstigen Themenfelder müssen abgedeckt werden, um die Zukunft des Verkehrs zu denken? Welche weitergehenden Vorschläge hätten Sie an die Landespolitik zu richten?
Wir halten es für notwendig, eine gesamtwirtschaftliche Kostenrechnung von Verkehrsprojekten unter Berücksichtigung externalisierter Kosten und Nutzen aufzustellen und in für die Allgemeinheit nachvollziehbarer Form zu publizieren. Die bisherigen Verfahren wie die „standardisierte Bewertung“ oder die Bewertungen im BVWP wie in anderen ÖPNV-Plänen sind sowohl für den Laien wie für politische Entscheidungsträger wenig durchschaubar. Insbesondere im öffentlichen Verkehr hat die Erfahrung gezeigt, dass die Annahmen von Fahrgastpotenzialen in solchen Verfahren durch die tatsächliche Nachfrage weit übertroffen wurden und dass unter Berücksichtigung dieser Zukunftschancen weitaus günstigere Nutzen-Kosten-Werte hätten errechnet werden müssen.
In manchen Fällen ist mit der Begründung, dass nur so der notwendige Nutzen-Kosten-Quotient erreicht werden könne, die Infrastruktur unterdimensioniert worden, so dass heute das Verkehrsangebot nur mit deutlich teureren Ausbauten verbessert werden kann. Beispiele sind nur eingleisige Ausbauten von S-Bahnen, umständliche und zu sparsame Betriebsführung auf eingleisigen Regionalbahnen, Verzicht auf kreuzungsfreie Einfädelungen mit Hinweis auf den „aktuellen Fahrplan“. Die Folgen sind zunehmende Verspätungen, lange Fahrzeiten, Unmöglichkeit der Eröffnung von neuen Halten aus Fahrplanzwängen.

Im Verkehrsministerium wird eine neue Abteilung eingerichtet, die sich mit Zukunftsfragen des Verkehrs beschäftigt. Wir raten dazu, dass hier nicht sofort wieder neue Gutachten beauftragt werden, sondern vorhandene Ergebnisberichte, u. a. aus der letzten Legislaturperiode die Abschlussberichte der ÖPNV-Zukunftskommission und der Enquetekommission zu Finanzierungsoptionen des ÖPNV in NRW evaluiert werden. Diese Berichte sind Ergebnisse umfangreicher fachlicher Diskussionen unter Beteiligung zahlreicher Fachleute in den entsprechenden Gremien.

- Wie schätzen Sie den Bedarf nach einem an die individuellen Bedarfe angepassten Mobilitätsangebot ein?
Der öffentliche Verkehr wird insbesondere in den Ballungen heute als „individuell nutzbar“ angesehen, wenn er eine Angebotsdichte aufweist, die minimale Wartezeiten verursacht. Insbesondere in der Kombination mit individuellen Verkehrsmitteln – Park & Ride, Bike & Ride – hat der öffentliche Verkehr bei dichter Taktfolge eine hohe Attraktivität. Die hohe Nachfrage an bereits gut ausgebauten Schnittstellen zeigt, dass auch auf anderen Linien entsprechende Effekte erzielbar sind, wenn die Taktdichte des anschließenden öffentlichen Verkehrs erhöht werden kann.

- Der Antrag möchte neue Mobilitätskonzepte ermöglichen, ohne diese inhaltlich zu spezifizieren. Wie könnten solche Mobilitätskonzepte aussehen?
Hierzu kann auf die Ausführungen der ÖPNV-Zukunftskommission Bezug genommen werden, die auch zu diesem Themenbereich auf Zukunftsentwicklungen und die Notwendigkeit entsprechender Initiativen hingewiesen hat. Während in den Ballungen vor allem neue, digital gestützte Nutzungskonzepte wie z. B. Carsharing von Bedeutung sind, ist im ländlichen Raum insbesondere die Nutzung von Mitfahrmöglichkeiten in privaten Pkw als Teil des öffentlichen Verkehrsnetzes von Interesse, die ebenfalls durch digitale Infrastrukturen ermöglicht werden kann.

- Wie lassen sich multimodale Mobilitätsstationen optimal fördern?
Durch Berücksichtigung der laufenden Kosten bei der kommunalen ÖPNV-Pauschale (§11(2) ÖPNVG) und durch Investitionsförderung durch Aufnahme in den Katalog nach § 13 ÖPNVG.

- Welche Voraussetzungen müssen in den Bestandsinfrastrukturen geschaffen werden, um die Verkehre der Zukunft bewältigen zu können? Was muss zusätzlich an Infrastrukturen und ggf. an technischen Voraussetzungen in den jeweiligen Verkehrsträgern geschaffen werden?
Die Infrastruktur kann nicht allein an der kurzfristigen Spitzenauslastung bemessen werden. Hier ist ein Entzerren der Verkehrsspitzen gesamtwirtschaftlich und ökologisch die bessere Lösung. Weiterhin sind zunächst die Möglichkeiten von Verkehrsverlagerungen auf den Umweltverbund zu untersuchen.
Bei der Schiene werden auch die Kapazitäten nicht für einzelne zusätzliche Züge in der HVZ

ausgebaut, sondern für zusätzliche ganztägig verkehrende SPNV-Linien, was beim RRX-Projekt gut ablesbar ist.

- Was empfehlen Sie um Planung- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?
Es müssen ausgereifte Planungen in den Prozess eingebracht werden. Wir haben festgestellt, dass beim Projekt ABS 46/2 Emmerich – Oberhausen mit Ergebnissen der Vorplanung in die Offenlegung gegangen wurde. Die erforderlichen Änderungen konnten nur durch ein öffentliches Deckblattverfahren eingebracht werden, was den Planungsprozess deutlich verzögerte.
Zwar ist gesetzlich nur ein landschaftsplanerischer Begleitplan gefordert, für Projekte im überwiegend bebauten städtischen Raum wie RRX ist aber auch ein städtebaulich-gestalterischer Begleitplan erforderlich, um eine Akzeptanz bei der Bevölkerung zu erzielen. Für entsprechende Maßnahmen muss auch ein bestimmter Posten bei den Baukosten eingeplant werden. Beim Projekt ABS 46/2 wurden einige Gemeinden selbständig in dieser Richtung aktiv, da die DB-Planungen in vielfacher Hinsicht städtebaulich „unterirdisch“ waren, wurden aber von der DB meist mit finanziellen Argumenten ausgebremst bzw. auf spätere Abstimmungen vertröstet. Vertrauen in die Planungen wird so nicht gefördert.
Bei privaten Klagen sollte vorab geklärt werden, ob es sich um grundsätzliche Probleme des Projekts handelt oder ob es sich um Verfolgung einzelner Interessen handelt. Hier stellt sich vor allem die Frage, inwieweit objektiv ermittelbare Wertminderungen an Gebäuden usw. entschädigt werden können.

- Die Landesregierung will wieder mehr in Straßenneubau investieren. Ist dieser Ansatz zielführend, um Mobilitätsprobleme in Zukunft lösen zu können?
Wir halten das bestehende Straßennetz für überwiegend völlig ausreichend. Investitionen in den qualitativen Unterhalt sind wesentlich dringender. Jahrzehntelang geplante Straßenprojekte sind vielfach auch planerisch veraltet. So soll die immer wieder zitierte Ortsumgehung Hückelhoven auf einer früheren Bahntrasse, deren Reaktivierung vom NVR und AVV gewünscht ist, verwirklicht werden, was eine Reaktivierung so gut wie unmöglich macht, da nur eine Führung auf der bisherigen Trasse mit Bestandsschutz bei Bahnübergängen eine wirtschaftliche Lösung bietet.
Für völlig neue Straßenprojekte ist ein erheblicher zeitlicher Vorlauf notwendig. Bei der Planung von Straßen ist insbesondere auch zu beachten, dass neue Straßen nicht nur mehr Verkehr nach sich ziehen, sondern auch den Bedarf an Flächen für den ruhenden Verkehr gerade dort vergrößern, wo sie nicht mehr oder nur mit sehr hohem, in der Regel unwirtschaftlichem Aufwand verfügbar gemacht werden können. Weiter ist zu beachten, dass es eine Wechselwirkung zwischen der Wirtschaftlichkeit des öffentlichen Verkehrs und neuen Straßen gibt: Wenn Straßenausbau zur Verlagerung von Fahrten vom öffentlichen Verkehr zum MIV führt, sinken die Fahrgeldeinnahmen und steigt der Zuschussbedarf der öffentlichen Hand, da das Angebot meist nicht verringert werden kann.

- Die Landesregierung will wieder mehr in Straßenneubau investieren. Von den 13.100 km Landstraßen und 10.000 km Kreisstraßen in NRW sind 2/3 marode. Welches Finanzierungsmodell empfehlen Sie um die Finanzierung von Erhalt und Modernisierung langfristig zu sichern?
Wir halten es für notwendig, dass die Einnahmen aus der Maut zweckgebunden für den Erhalt des gesamten Straßennetzes eingesetzt werden. Auch wenn die Maut nur auf Autobahnen und Bundesstraßen anfällt, sind auch Landes- und Kreisstraßen durch Ausweichverkehre von einer erhöhten Belastung betroffen.

- Warum ist Nordrhein-Westfalen idealtypisch zur Erprobung neuer digitaler Mobilitätsangebote?
In NRW gibt es mit der Rhein-Ruhr-Region sowohl den größten Ballungsraum Mitteleuropas, mehrere solitäre Oberzentren und unterschiedlich dicht besiedelte ländliche Räume mit unterschiedlich dispersen Siedlungsstrukturen. Damit ist auch die Übertragbarkeit von Ergebnissen auf andere Räume gut überprüfbar.

- Wie sehen Sie die Weiterentwicklung des Bündnis für Infrastruktur zum Bündnis für Mobilität?
PRO BAHN hat sich dem Bündnis für Infrastruktur angeschlossen. Wir werden die Weiterentwick-

lung konstruktiv begleiten.

- Welche Rolle kann Nordrhein-Westfalen in diesem Prozess einnehmen?
NRW als größter Verdichtungsraum kann zeigen, wie im digitalen Zeitalter eine sinnvolle Kombination aus Individualverkehr und öffentlichem Verkehr möglich ist und welche Optimierungen dadurch für das Gesamtverkehrsnetz möglich sind.

- Wie bewerten Sie die Chancen von systematisch erschlossener innovativen technologischen Entwicklungen im Verkehrsbereich für das Land NRW ein?
In NRW sind mehrere technologische Entwicklungen im Bereich von SPNV und ÖPNV in Planung bzw. Erprobung. Eine Umsetzung in anderen Räumen kann über die Fördermöglichkeiten des § 13 ÖPNVG gut initiiert werden.

- Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität?
Jede Verbesserung der Lärm- und Abgassituation steigert die Lebensqualität. Daneben muss aber auch die Trennungswirkung von Verkehrsanlagen in Betracht gezogen werden.

- Welche Potentiale sehen Sie durch die Möglichkeiten der Digitalisierung – Verkehr 4.0?
Im Bereich der Schiene sind Kapazitätssteigerungen bis zu 20 % durch Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik möglich, ohne dass große bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Dies betrifft insbesondere die Bahnknoten rund um große Hauptbahnhöfe, wo sowohl höhere Ein- und Ausfahrgeschwindigkeiten als auch schnellere Freigabe von Fahrstraßen durch digitale Technik möglich werden.
Weiterhin kann die Information über Verkehrsangebote, Störungen u. ä. hiermit wesentlich zuverlässiger erfolgen. Es zeigt sich aber, dass die Koordination der Beteiligten bislang nicht ausreicht, um zuverlässige und widerspruchsfreie Informationen zu liefern.

- Welche Antriebstechnologien erscheinen auf lange Sicht tragfähig? Wie kann das Land eine technologieoffene Entwicklung unterstützen?
Auf lange Sicht sind Verbrennungsmotoren nicht mehr tragfähig, insbesondere soweit sie auf fossile Brennstoffe zurückgreifen. Alternative Antriebe müssen ausreichend in der Praxis erprobt werden, um die Möglichkeiten, aber auch Probleme zu evaluieren. Eine einheitliche Antriebstechnologie für alle Anwendungsfälle ist unwahrscheinlich.

- Wie lässt sich die Nutzung des MIV verbessern?
Wie könnten intermodale Verkehrsnutzungen gefördert werden?
Wie der Umstieg vom MIV auf den ÖPNV?
Aus Fahrgastsicht ist jeder Umstiegsvorgang – ob innerhalb des Systems oder intermodal – ein Problem, das insbesondere durch die Qualität der Umstiegssituation wie notwendige Wege, Rückfallebene bei Anschlussverlust usw. gesteuert werden kann. Um den Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu verbessern, muss die Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV wieder deutlich verbessert werden, insbesondere was die unvermeidlichen Baustellen mit massiven Verkehrseinschränkungen in den verschiedenen Netzen betrifft. Insbesondere bei der DB muss der Grundsatz des kostengünstigen Bauens durch den Grundsatz des kundenschonenden Bauens abgelöst werden.

- Wie bewerten Sie Car-, Bike- und Ride-Sharing hinsichtlich ihrer Wirkung auf Entlastung der vorhandenen Infrastruktur?
Diese Systeme können insbesondere in Metropolstädten deutlich Platz für die Abstellung von PKW bzw. Rädern einsparen. Es muss aber darauf geachtet werden, dass ein Wildwuchs der Anbieter dieses Ziel nicht konterkariert. Dazu müssen die Kommunen die entsprechenden Eingriffsmöglichkeiten anwenden bzw. bekommen.

- Wie bewerten Sie Radschnellwege hinsichtlich ihrer Wirkung auf Verringerung des MIV?
Radschnellwege sind insbesondere bei Pendelwegen zu Arbeitsplatzstandorten in Oberzentren bis zu 15 km, mit Pedelecs/E-Bikes auch bis zu 25 km sinnvoll. Hierdurch wird sowohl die Belastung

im Straßennetz vermindert als auch der Parkdruck an den Zielorten.

- Die Niederlande haben zweifelsfrei ein besseres Radwegesystem und Straßen als NRW. Was kann NRW von den Niederlanden lernen?
In den Niederlanden wird schon seit Jahrzehnten ein Radwegenetz für die Bedürfnisse der Nutzer geplant, während in der BRD meist Nicht-Radfahrer Radwegeanlagen geplant haben, die die Radfahrer oft „bis zur Immobilität“ gegen den MIV geschützt haben. In anderen Fällen endeten gute Radverkehrsanlagen abrupt ungeschützt im Straßenraum, da die Planungen selten als Netz erfolgten. Werden bei uns an komplexen Kreuzungen Radfahrer oft über mehrere Anforderungsampeln mit massiven Zeitverlusten durchgeschleust, sind an vergleichbaren Stellen in den Niederlanden Radfahrerunterführungen mit leichten Rampen die Regel. Wie ein Netz aus meist gut beleuchteten Radschnellwegen und „normalen“ Radwegen in einem Ballungsraum aussieht und funktioniert, kann gut in der Region Arnhem-Nijmegen besichtigt und „erfahren“ werden.
Die Niederlande haben auch ein vor allem dichter als in NRW bedientes öffentliches Verkehrsnetz von Eisenbahnen, Stadt-/Straßenbahnen und Bussen, das im Zulauf auf die Randstad und dortselbst auf den Eisenbahnen ein so dichtes Angebot bietet, dass für den Nutzer die Fahrplankenntnis überflüssig wird. Generell wird auf praktisch allen Bahnstrecken im Land (Ausnahme sind zwei kurze Abschnitte im Norden und grenzüberschreitende Strecken) tagsüber mindestens im 30-Minuten-Takt gefahren. Auf Hauptstrecken mit IC- und Sprinter-Zügen gibt es mindestens vier Züge pro Stunde, auf stark belasteten Strecken fahren zuschlagfreie IC-Züge im 15-Minuten-Takt oder dichter. Strecken mit acht bis zwölf Zügen pro Stunde sind keine Seltenheit. Auch in ländlichen Räumen gibt es auf Nebenstrecken im Zulauf auf Oberzentren ganztägige 15-Minuten-Takte, z. B. Doetinchem – Arnhem, Venraj – Nijmegen oder Heerlen – Maastricht.
Neben dem Ausbau vorhandener Straßenbahnnetze werden auch Busspuren – sowohl innerorts als auch auf Schnellstraßen oder Autobahnabschnitten – und Buslinien mit weitgehend eigenem Fahrweg gefördert. Dadurch wird die Straßenbelastung reduziert, was insbesondere auch der Flüssigkeit und Effizienz des Wirtschaftsverkehrs zugutekommt.

- Wie schätzen Sie die Chancen höherer/früherer Bürgerbeteiligung ein?
Siehe Antwort auf nächste Frage.

- Welche Form der Beteiligung der Bevölkerung an der Entscheidung und Planung von Infrastrukturprojekten wäre sinnvoll und notwendig, um mehr Akzeptanz für die jeweiligen Maßnahmen zu erzielen?
Frühzeitige Bürgerbeteiligung mit Untersuchung von echten Planungsalternativen ist für umfangreiche Projekte unerlässlich. Die Bürger haben inzwischen ein gutes Gespür dafür, ob ein Projekt nur einfach durchgesetzt werden oder auch ein Dialog mit dem Bürger stattfinden soll.

- Was empfehlen Sie, um Planung- und Klagezeiten bei Bauprojekten zu verkürzen?
Siehe Antwort auf ähnliche Frage oben (3. Frage unter Infrastruktur).