

BUND-Vorschlag für effiziente und umweltgerechte Fernstraßeninvestitionen in Nordrhein-Westfalen 2011-2015

Düsseldorf 10.03.2011

I. Einleitung

Für den Bau und Betrieb von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) gibt die Bundesregierung jedes Jahr 5,7 Mrd. Euro aus, davon etwa 81 % (4,9 Mrd. Euro) für Bauinvestitionen. Mit durchschnittlich 665 Mio. Euro erhält NRW nach Bayern den größten Anteil dieser Investitionsmittel, weil es mit 6.968 km (Stand: 2009) auch den zweitgrößten Streckenanteil am bundesdeutschen Fernstraßennetz hat. NRW kommt daher bei Bau und Unterhalt von Bundesfernstraßen eine führende Rolle in Deutschland zu. Eine langfristig angelegte Investitions- und Erhaltungsstrategie für die Bundesfernstraßen in NRW gab es während des Zeitraums des letzten Investitionsrahmenplans für die Bundesfernstraßen (2006-10) nicht.

Am 11.11.2010 wurde die Überprüfung des Bedarfsplans (BPL) für die Bundesfernstraßen 2001-2015 vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Peter Ramsauer, dem Verkehrsausschuss des Bundestags vorgelegt. Anders als bei den Schienenprojekten wurde bei den Bundesfernstraßen kein einzelnes Projekt auf seine Wirtschaftlichkeit und seinen Bedarf überprüft. Im Gegenteil, alle noch nicht realisierten Bauprojekte sowie alle Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs im Umfang von 49 Mrd. Euro (das ursprüngliche Bedarfsvolumen ab 2001 lag bei 51 Mrd. Euro) wurden ohne Veränderung beibehalten.

Der Bundesverkehrsminister beton denn auch eilfertig im Bericht zur Bedarfsplanüberprüfung, dass die Prioritäten nicht im Zuge der Bedarfsplanung, sondern bei den jetzt anstehenden Entscheidungen über den Fünfjahresplan 2011-2015 getroffen würden: „Im Rahmen der Bedarfsplanüberprüfung [...] Straße selbst kommt es zu keiner Priorisierung von Investitionsprojekten. Die Priorisierung erfolgt im Wesentlichen mit den Fünfjahresplänen (Investitionsrahmenplan) oder durch Investitionsprogramme und im Rahmen der Abstimmungen mit den Ländern (Straße) [...]“. Aber genau diese in den letzten Jahrzehnten praktizierte Priorisierung von Bauprojekten auf Basis von Mittelzuweisungen führt genau nicht zu der von der Bundesregierung verkündeten Maxime „Erhalt vor Neubau (Beendigung Substanzverlust)“.

Nordrhein-Westfalen wird bis 2014 aus Bundesmitteln mindestens 2,3 Mrd. Euro für Vordringliche Fernstraßenprojekte sowie für Erhaltungsmaßnahmen an Bundesautobahnen und Bundesstraßen erhalten. Der aktuelle Bedarfsplan 2001-2011 enthielt für Nordrhein-Westfalen 330 Straßenbauprojekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 11 Mrd. Euro. Faktisch wurden der Landesregierung 2001-09 jedoch nur 2,4 Mrd. Euro (das entspricht 22 % des NRW-„Bedarfs“) für den Bau der Fernstraßen zugewiesen. Das belegt die hoffnungslos überzogenen Wunschvorstellungen der Landespolitik hinsichtlich Umfang und Finanzierbarkeit von immer neuen Autobahnen und Bundesstraßen. Zusätzlich kann der Auf- und Ausbau eines flächendeckenden Fernstraßennetzes in NRW – wie übrigens im restlichen Bundesgebiet auch – als nahezu abgeschlossen gelten. Die Erreichbarkeit des nächsten Autobahnanschlusses lag in Deutschland bereits 2004 im Durchschnitt bei 11 Minuten (9 Minuten in Agglomerationen, 17 Minuten im ländlichen Raum).

Eine Neuausrichtung der Fernstraßen-Investitionspolitik ist in Nordrhein-Westfalen, aber auch im Bund unverzichtbar. Erstens um zu einer besseren Abstimmung von Finanz- und Aufgabenplanung und damit zu einer realistischen Planung zu kommen und zweitens muss aus Gründen des Natur- und Umweltschutzes auf Neubauplanungen und Prestigeprojekte verzichtet werden – in vielen Fällen gibt es kostengünstigere und umweltverträgliche Ausbaualternativen – auch um mehr Mittel für die dringende Erhöhung der Investitionen in den Straßenerhalt zu sichern. Nur so lässt sich ein Substanzverlust der Straßen und der Brücken verhindern. In den letzten zehn Jahren wurden auf Bundesebene und in NRW zu wenig in den Bestandserhalt von Straßen und Brücken investiert, weil Straßenbauverwaltung und Politik zu hohe Summen für Neubauprojekte ausgegeben haben.

II. Investitionspolitische Ziele in Bund und Land und ihre Umsetzung

a) Die offiziellen Ziele und Prioritäten der Politik

Der Koalitionsvertrag für die Bundesregierung aus CDU, CSU und FDP für die 17. Legislaturperiode verspricht, „den Mobilitätsbedürfnissen ebenso Rechnung zu tragen „wie den Anforderungen von Klima-, Umwelt-, und Lärmschutz“. Er verlangt eine Priorisierung von Straßen-Investitionsprojekten:

- „Erhalt vor Neubau (Beendigung Substanzverlust)“;
- „Beseitigung bzw. Ertüchtigung von Engpässen, Knoten, Hauptachsen, Hinterlandanbindungen für Häfen“;
- „gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit“.

Im Einvernehmen mit dem betroffenen Bundesland sollen „Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz“ zurückgestuft (!) werden. Auch eine bessere Auslastung hoch frequentierter Autobahnabschnitte soll durch Ausrüstung mit Verkehrssteuerungs- und Verkehrsmanagementsystemen erreicht werden. „Wo immer dies sinnvoll ist“ will die Bundesregierung zudem „die Verlagerung von Verkehren auf Schiene und Wasserstraße fördern“.

Der Koalitionsvertrag der Landesregierung für die 15. Wahlperiode des nordrhein-westfälischen Landtags verspricht beim Punkt Verkehrsinfrastruktur gleichlautend mit der Bundesregierung „Vorrang für Investitionen in den Straßenerhalt“. Dabei wird festgestellt, dass NRW eines der dichtesten Straßennetze in Deutschland hat welches „im Wesentlichen gut ausgebaut“ ist. Der Koalitionsvertrag identifiziert in diesem Zusammenhang auftretende Probleme und konstatiert, dass

- die ausgeprägte Siedlungsdichte und die knappen Freiräume zu besonderen Problemen und Belastungen der Bevölkerung und der Umwelt durch den Verkehr führen und
- die ständig wachsenden Verkehrsmengen die Begrenztheit des Systems Straße – aber auch seiner Ausbaupkapazitäten – deutlich machen.

Die Landesregierung von NRW will daher, auch vor dem Hintergrund knapper Kassen, dem Erhalt des bestehenden Straßennetzes vor dem Neubau von Straßen Priorität einräumen. Um dies umzusetzen sollen

- alle fest disponierten Vorhaben des vordringlichen Bedarfs fertig gestellt werden,
- bei umstrittenen Vorhaben des Bundesfern- und des Landesstraßenbaus Untersuchungen zu Alternativen oder zu anderen Netzlösungen beauftragt werden und
- zu allen Ausbauplänen bei Bundesfern- und Landstraßen die Regionalräte angehört werden.

Der Koalitionsvertrag verlangt auch für eine Erhaltung des Straßennetzes in „gutem Zustand“ von Verkehrsministerium und dem ausführenden Landesbetrieb Straßen.NRW, ihre Planungs- und Personalkapazitäten auf das Ziel Straßenerhalt vor Neubau auszurichten.

b) Die Wirklichkeit: Die Bundesregierung setzt keine Prioritäten

Die gerade erfolgte Überprüfung der Bedarfspläne für die Schienenwege des Bundes und die Bundesfernstraßen wurde bei den Schienenwegen mit einer Einzelfallprüfung bei allen noch nicht im Bau befindlichen Projekten durchgeführt. Ein Viertel der überprüften Schienenprojekte wurde nicht mehr als Bedarf eingestuft. Von einer Überprüfung der Projekte des Straßenbedarfsplans sah

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer dagegen ab.

Deshalb soll laut Bundesverkehrsminister die Priorisierung im Rahmen der Fünfjahrespläne (Investitionsrahmenplan) oder durch Investitionsprogramme und im Rahmen der Abstimmungen mit den Ländern Investitionsrahmenplan (Fünfjahresplan) 2011 bis 2015 erfolgen. Nach dem im BVWP 2003 festgelegten Länderanteil flossen seit 2001 insgesamt 5,32 Mrd. Euro an Fernstraßeninvestitionsmittel (Bau und Unterhalt) aus dem Bundeshaushalt nach NRW (s. Abb.1).

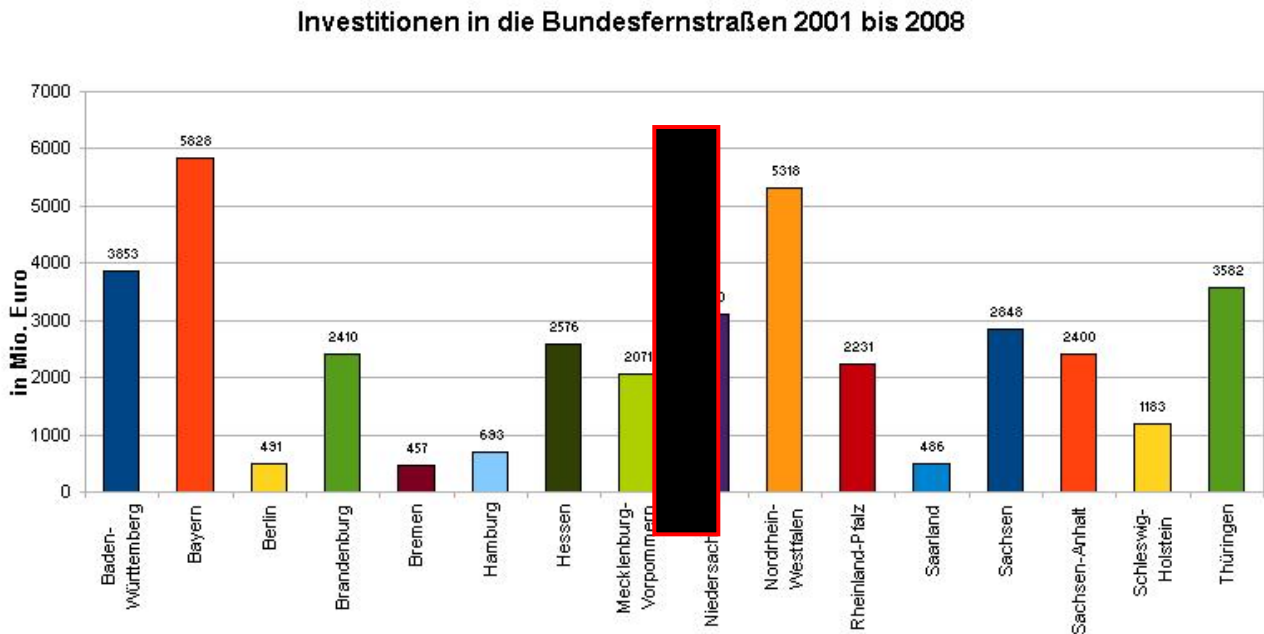


Abb.1 Investitionen Bundesfernstraßenprojekt nach Bundesländern 2001-08 (Quelle: Bundesregierung)

Von den 5,32 Mrd. Euro wurden dabei 2,45 Mrd. Euro für Bedarfsplanprojekte verwendet. In welche Projekte dabei das Geld konkret floss und welche Prioritäten im Rahmen der Projekte des Vordringlichen Bedarfs gesetzt wurden, blieb dem Land Nordrhein-Westfalen im Wesentlichen selbst überlassen.

c) Der Bundesverkehrsminister verfehlt die eigenen Investitionsziele beim Fernstraßenbau

Für den BUND gibt es fünf Fehlentwicklungen, die dringend korrigiert werden müssen:

- Das laut Bundesverkehrsministerium noch immer Projekte im Umfang von 49 Mrd. Euro (von ursprünglich 51 Mrd. Euro „Vordringlichem Bedarf“ des Bedarfsplan 2001-2015) bis 2015 zu Umsetzung anstehen zeigt, dass der anerkannte „Bedarf“ völlig überzogen ist und eher Wunschzetteldenken als rationalen Kriterien entspricht. Es wird an einer viel zu großen Projektmenge festgehalten. Allein in NRW wurde 154 Projekten des aktuellen Bedarfsplans noch nicht begonnen. 93 % davon gehören dem Vordringlichen Bedarf an (Stand: 10/2010).

Deshalb muss eine Vielzahl umweltkritischer Projekte gestrichen bzw. umwelt-verträgliche und kostensparend umgeplant werden. Der BUND NRW hat dazu in eine Streichliste (www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/verkehr/infrastruktur/) mit besonders umwelt-

kritischen Straßenbauprojekten in einer Größenordnung von knapp 2,2 Mrd. Euro erstellt.

- Der Neubau von Bundesfernstraßen geht auf Kosten von Investitionen in den Straßenerhalt: Die Erhaltungsinvestitionen lagen in NRW von 2003 bis 2009 mit 2,02 Mrd. Euro um fast 0,8 Mrd. Euro oder um 28,3 % unter dem entsprechend dem Länderanteil im Bundesverkehrswegeplan vorgegebenen Investitionsvolumen von 2,82 Mrd. Euro. Eine Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen ist nötig;
- Unwirksame Ortsumfahrungen: Die Investitionen in die Ortsumfahrungen (OU) gehen, ohne großteils nennenswerte Wirkung zu entfalten, zu Lasten des Ausbaus der Knoten und der hoch belasteten Strecken. Von 717 ursprünglich im Bedarfsplan enthaltenen OU haben laut einer städtebaulichen Bewertung von zweistreifigen Bundesstraßenumfahrungen des BMVWB nur knapp 20 % (ca. 143 Projekte) eine hohe bis herausragende Entlastungswirkung für die Orte (s. Abb.2). Mittlerweile ist die Zahl im Bedarfsplan auf 850 OU gestiegen, von denen bis 2010 ca. 36 % oder 310 OU gebaut wurden oder im Bau sind. Damit sind schon mehr als das Doppelte der eigentlich sinnvollen Ortsumfahrungen gebaut worden und NRW hat mit 22 gebauten OU seinen Länderanteil mit 16 % bereits „erfüllt“.

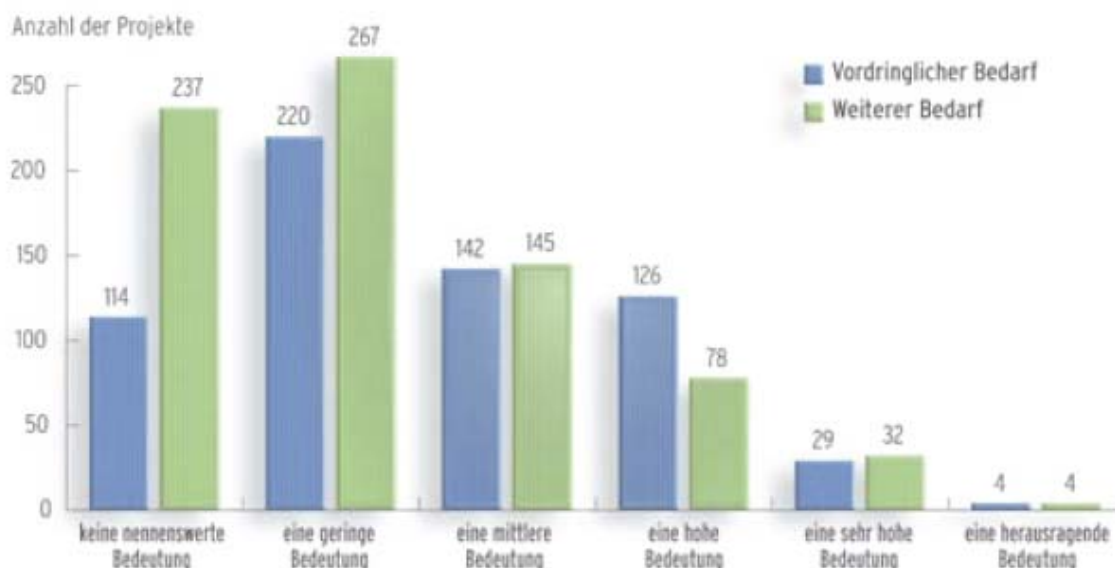


Abb.2 Überprüfung von 1.400 zweistreifigen Bundesstraßenumfahrungen (Quelle: BMVWB)

- In § 4 des FstrAbG wird für die Bedarfsplanprüfung eindeutig gefordert: „In die Prüfung sind die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen.“ Es wurde jedoch bisher für keines der als umweltkritisch eingestuften Projekte (Bedarfsvolumen in NRW 9,6 Mrd. Euro; 81 Projekte) die im Bedarfsplan geforderten Ausbau-Alternativen entwickelt.
- Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße ist entgegen aller Versprechungen Realität: Dem aktuellen Bedarfsplan für die Fernstraßen legt der BMVBS eine Verkehrsprognose für das Jahr 2025 zu Grunde, die im Widerspruch zu seinem Ziel der Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene stehen. Seine eigenen Investitionsziele sehen einen Rückgang des Marktanteils des Schienengüterverkehrs bis 2025 um ein Prozent

sowie das Wachstum des Straßengüterverkehrs um 5% und der Binnenschifffahrt um 3% (jeweils Marktanteile) vor (s. Tab.1).

In Nordrhein-Westfalen sank von 1995 bis 2008 der Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung faktisch um 3,9 % auf 24.108 Mio. Tonnen-km pro Jahr [tkm/a]. Die Güterverkehrsleistung in NRW stieg im gleichen Zeitraum um 22 % auf 86.720 Mio. tkm/a an. Dem entspricht auch, dass das deutsche Schienennetz in den letzten 19 Jahren um 17,4 % schrumpfte. Zum Vergleich: In NRW wurden in den letzten 9 Jahren 132 km Autobahnen und Bundesstraßen zusätzlich neu gebaut.

Personenverkehrsleistung in Mrd. Pkm	2004	2004 in %	2025	2025 in %
MIV	887,1	81,3	1029,7	79,0
SPV	72,9	6,7	91,2	7,0
ÖSPV	82,8	7,6	78,7	6,0
Luft	48,4	4,4	103	7,9
SUMME	1091,2	100	1302,6	100
Leistung Güterverkehr in Mrd. tkm	2004	2004 in %	2025	2025 in %
Schiene	91,9	16,8	151,9	16,2
Straßengüter-Fernverkehr	366,5	66,9	675,6	72,1
Binnenschiffe	63,7	11,6	80,2	8,6
Zwischensumme FernV	522,1		907,7	
Straßengüter-Nahverkehr	25,9	4,7	28,8	3,1
Summe	548	100	936,5	100,0

Tab.1 Verkehrsleistungen 2004 / 2025, Bedarfsplanüberprüfung 11.11.2010(Quelle: BMVBS)

III. BUND-Vorschlag für eine effizientes und umweltgerechtes NRW-Fernstraßeninvestitionsprogramm 2011-15

Bundesverkehrsminister Ramsauer hatte angekündigt, dass bei der Aufstellung des Investitionsrahmenplans 2011-2015 die Fernstraßenprojekte priorisiert werden müssten. 2015 soll dann ein neuer Bundesverkehrswegeplan verabschiedet werden. Laut aktueller Bedarfs- und Bundeshaushaltsplanung stehen von 2011 bis 2015 künftig auf Bundesebene 4,9 Mrd. Euro pro Jahr für den Erhalt, Aus- und Neubau von Fernstraßen zur Verfügung. Für NRW werden davon bis 2014 jährlich 568 Mio. Euro für Bedarfsplan- und Erhaltungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Faktisch standen NRW 2001 bis 2008 jährlich 665 Mio. Euro im Durchschnitt zur Verfügung.

Der folgende Vorschlag setzt im Wesentlichen im Rahmen einer realistischen Finanzplanung die folgenden fünf Prioritäten:

- Realistische und seriöse Finanzplanung (Verzahnung von Aufgaben- und Finanzplanung) auf der Grundlage der verfügbaren Mittel: Streichung umweltkritischer Projekte;
- Erhalt vor Neubau: höhere Investitionen in den Straßenerhalt und die Brückenerneuerung;
- Zügige Beendigung der Bau befindlichen und nicht umweltkritischen Projekte;
- Umplanung umweltkritischer Projekte: Ausbau statt Neubau
 - Umplanung von Großprojekten, z.B. der A 46 Hemer – Menden – Neheim/Hüsten, A33 Borgholzhausen – Halle/Steinhagen

- Ersatz umweltkritischer und sinnloser – d.h. unzureichend zur Entlastung der Ortskerne beitragenden Ortsumfahrungen, z.B. der B 525 Nottuln, B 229 Langenfeld
- Antistauprogramm für NRW auf 250 BAB-Richtungskilometer durch Verkehrstelematik zur Stauvermeidung sowie weiterer Maßnahmen des Mobilitätsmanagements.

a) Erhaltungsinvestitionen 2011–2015

Nach Auskunft der Bundesregierung sollen dem Land NRW im Durchschnitt bis 2014 jährlich ca. 368 Mio. Euro für die Erhaltung der Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt werden. Allerdings wurde bereits 2003 der jährlichen Erhaltungsbedarf der Fernstraßen in NRW mit 402 Mio. Euro veranschlagt. Bis zum Ende des Zeitraums des aktuellen Bundesverkehrswegeplans 2015 beläuft sich der Erhaltungsbedarf in NRW laut Bundesregierung (kleine Anfrage der Bundestagsgrünen, Drucksache 17/2700) auf mittlerweile ca. 480 Mio. Euro pro Jahr.

b) Investitionsmittel für die Beendigung laufender und unabwendbarer Maßnahmen

Die zügige Fertigstellung der im Bau befindlichen Maßnahmen innerhalb der nächsten fünf Jahre ist prinzipiell sinnvoll. Laut Auskunft der Bundesregierung beläuft sich der Finanzbedarf zur Fertigstellung der in NRW bereits begonnenen Bedarfsplanprojekte 2011 bis 2015 auf rund 1,3 Mrd. Euro. Eine voll umfängliche Fertigstellung der begonnenen Projekte bis 2015 erforderte jährlich 260 Millionen Euro. Der BUND schlägt vor, die im Bau befindlichen Projekte zügig zu beenden, wenn diese nicht zu unvertretbaren Umwelteingriffen führen und dort, wo es Ausbaualternativen auf der gesamten Strecke oder auf Teilstrecken dazu gibt, letztere umzusetzen. Dafür müssten ca. 175 Mio. Euro pro Jahr investiert werden. Ein Beispiel hierfür ist die A 1 zwischen Blankenburg und der Grenze zu Rheinland-Pfalz.

c) Ausbau statt Neubau: Investitionen in innerörtliche Maßnahmen statt Ortsumfahrungen sowie umweltverträgliche Lösungen statt Autobahnneubau

Von den 75 im Bedarfsplan eingestellten Ortsumfahrungen sind bisher 22 also ca. 30 % gebaut. Bei der derzeitigen Umsetzungsgeschwindigkeit könne bis 2015 maximal 15–20 weitere OU gebaut werden. Da jedoch die wichtigsten OU bereits umgesetzt wurden, sind prioritär die bereits begonnenen OU fertig zu stellen (s.o. Beendigung laufender und unabwendbarer Maßnahmen).

Der BUND schlägt vor, zukünftig umweltverträglichen und kostensparenden Ersatz von Neu- durch Ausbaumaßnahmen von Bundesfernstraßen vorzusehen. Diese können im Rahmen von § 5a Fernstraßengesetz (FStr) umgesetzt werden. § 5a FStrG sieht vor: „Zum Bau oder Ausbau von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen und zum Bau oder Ausbau von Gemeinde- und Kreisstraßen, die Zubringer zu Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes sind, kann der Bund Zuwendungen gewähren. [...]“

Solche umweltverträglichen, kostensparenden und relativ schnell umsetzbaren Projekte können im Rahmen des aktuellen Bedarfsplans nur zum geringen Teil realisiert werden. Diese Lösungen sollten von der Landesregierung frühzeitig für den nächsten Bundesverkehrswegeplan ab 2015 vorbereitet werden.

d) Investitionen in Telematik und Verkehrsmanagement

In NRW wird es 2025 insgesamt 234 BAB-Richtungskilometer geben die über 1.200 Stunden Stau und/oder Stop-and-Go-Verkehr pro Jahr aufweisen (s. Abb.3). Derzeit sind ca. 9–10 % der 4.400 km-Richtungsfahrbahnen mit Streckenbeeinflussungsanlagen zur Stauminderung und Verlagerung auf den Umweltverbund ausgestattet (ca. 420 km). Die Kosten für solche Anlagen liegen im Mittel bei 250.000 bis 300.000 Euro/Richtungskilometer.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) stellte im Februar diesen Jahres ein Anti-Stau-Programm mit einem „Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015“ vor. Es beinhaltet 138 Einzelmaßnahmen zur Strecken-, Netz- und Knotenbeeinflussung, von denen 30 bereits umgesetzt werden. Für die Umsetzung dieses Programms stellt der BMVBS zusätzlich 300 Mio. Euro zur Verfügung.

Laut Anti-Stau-Programm sind in NRW ca. 170 BAB-Richtungskilometer neu mit Streckenbeeinflussungsanlagen auszustatten. An weiteren 139 Richtungskilometern sind bestehende Anlagen zu erneuern. Zusammen mit der Errichtung bzw. Erneuerung von Netzbeeinflussungsanlagen und zentralen Einrichtungen (Verkehrssteuerungszentralen) erfordert dies ein Investitionsvolumen von mindestens ca. 100-120 Mio. Euro bis 2015. Aufgrund der hohen Streckenbelastungen sollte ein Drittel der Investitionen des Stauprogramms, also 100 Mio. in NRW investiert werden.

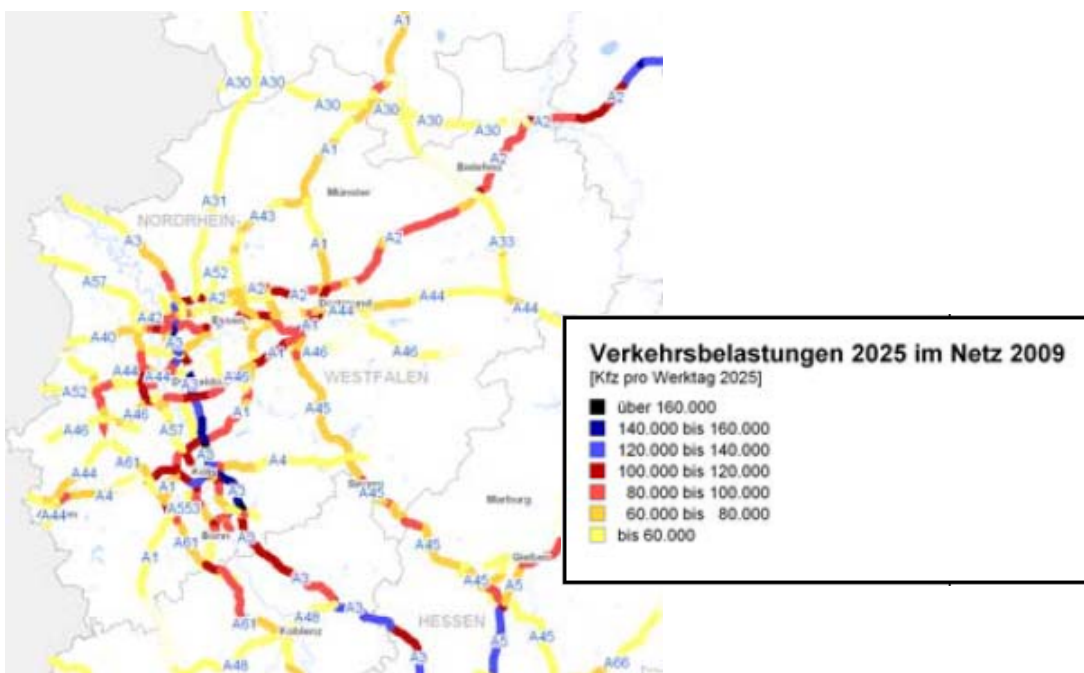


Abb.3 Verkehrsbelastungen 2025 für das Bundesautobahnnetz im Fall A -Netz 2009/Verkehr 2025
(Quelle: IVV GmbH & Co. KG, Aachen)

e) Streichung umweltkritischer und nicht finanzierbarer Projekte

Der BUND NRW und der BUND Bundesverband fordern die Streichung von 37 naturzerstörenden Straßenbauprojekten sowie von allen Projekten, die vom Bundestag selbst im Bedarfsplan wegen ökologischer Konflikt häufung („sehr hohem Umweltrisiko“) mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen wurden. Laut Gesetzesvorgabe müssten gerade bei diesen Projekten Ausbaualternativen untersucht werden, was aber bislang nie geschehen ist. Zusätzlich gibt es viele weitere Straßenbauprojekte des Bedarfsplans in NRW, für die ein Ausbau bzw. Alternativrouten sinnvoller sind als der Neubau. Alle 37 vom BUND NRW vorgeschlagene Projekte die ersatzlos gestrichen werden sollen, summieren sich 1,9 Mrd. Euro. Sie sind in der Anlage zu diesem Dokument aufgeführt.

Durch den Vorschlag des BUND NRW zur Umverteilung der Bundesfernstraßeninvestitionen werden klare Investitionsschwerpunkte gesetzt, die insgesamt zum qualifizierten Abschluss des

Fernstraßenbaus in Nordrhein-Westfalen führen und gleichzeitig den dringend notwendigen Substanzerhalt sowie die Optimierung des Bestandsnetzes fördern.

Folgende Einzelposten umfasst der BUND-Vorschlag für effiziente und umweltgerechte Fernstraßeninvestitionen in Nordrhein-Westfalen 2011-2015 (s. Abb.4):

• jährlich notwendigen Erhaltungsmittel:	480 Mio. Euro*
• Investitionsmittel zur Beendigung lfd. Maßnahmen:	185 Mio. Euro
jährlich notwendige Summe:	665 Mio. Euro

* untere Grenze Annahme BWVP 2003; obere Grenze neue Annahme der Bundesregierung (Stand 2010)

→ Unter der Annahme, dass die bisher jährlich durchschnittlich 665 Mio. Euro Investitions- und Erhaltungsmittel weiterhin zur Verfügung stehen, könne sinnvolle und nicht die Umwelt zerstörende Projekte ausfinanziert und die notwendigen Erhaltungsmittel zur Verfügung gestellt werden.

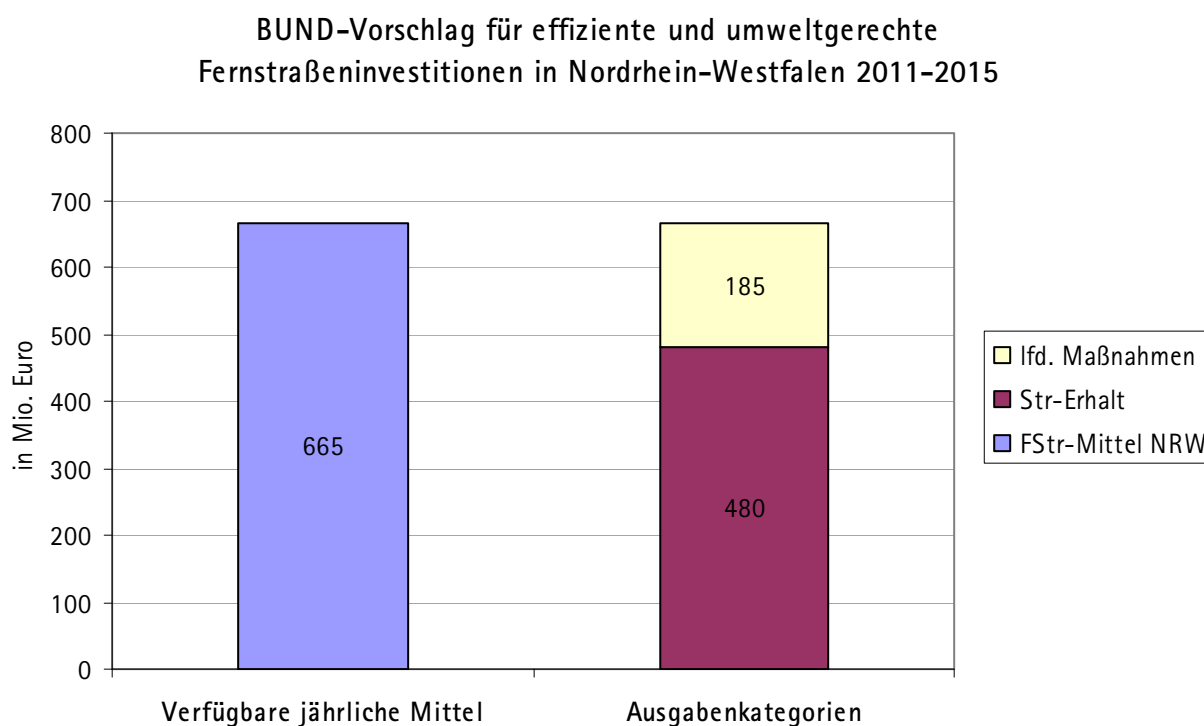


Abb.4 BUND-Vorschlag Fernstraßeninvestitionen in NRW 2011-15 (Quelle: BUND e.V., eigene Aufstellung)

IV. Umsetzungsstand der Fernstraßen-Projekte in NRW

Die im BVWP 2003 ursprünglich für das Land Nordrhein-Westfalen enthaltenen 231 Fernstraßenprojekte gliedern sich wie folgt:

Projekte für NRW Vordringlicher und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht [St.]	Projekte Investitionsrahmenplan 2006-10 Stand 04.08.2010	Projekte Bedarfsplan (exklusiv Projekte Investitionsrahmenplan) Stand 02.07.2010	Projekte BVWP 2003 (Projekte Bedarfsplan) 2003-15
gesamt	202	129	231
davon im Bau	39	-	39
davon fertig	28	10	38
davon nicht begonnen	35	119	154
<i>Summe fertig/nicht begonnen</i>	<i>63</i>	<i>129</i>	<i>192</i>

Tab.2 Bedarfsplanprojekte Vordringlicher/Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (Quelle: IRP 2006-10, Drucksache 17/2700 und Drucksache 17/2377, Zusammenstellung BUND)

Insgesamt wurden für die zwischen 2003 und 2009 in NRW umgesetzten Bedarfsplanprojekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs knapp 2,2 Mrd. Euro ausgegeben. Das sind ca. 28 % des für NRW eingeplanten Gesamtbudgets von ca. 7,9 Mrd. bis zum Jahr 2015.

Somit kann zusammenfassend festgestellt werden, dass nach Ablauf von zwei Drittel des Planungszeitraums mit einem knappen Drittel der veranschlagten Straßenbauinvestitionsmittel etwas mehr als ein fünftel der Bedarfsplanprojekte umgesetzt wurden. Es kann davon ausgegangen werden das bei Hochrechnung der bisherigen Projektzahlen bis 2015 und unter der Annahme, dass die aktuelle jährlich zur Verfügung stehenden Investitionsmittelhöhe knapp beibehalten werden kann, in NRW insgesamt ein Drittel der ursprünglich geplanten Bedarfsplanprojekte der Bundesfernstraßen mit ca. zwei Fünftel der Mittel umgesetzt werden kann.

Dies zeigt die dringende Notwendigkeit der Abkehr von der Doktrin der Umsetzbarkeit aller im Bedarfsplan eingestellten Bundesfernstraßenprojekte und der grundlegenden Neukonzeption von Planung und Unterhalt des Bundesfernstraßennetzes in NRW.

V. Exkurs zur Problematik der Straßen- und Brückenerhaltung

Straßenunterhalt und -erhalt

Die Straßen- bzw. Bauwerkserhaltung beinhaltet Maßnahmen die der Substanzerhaltung oder -verbesserung dienen. Dazu zählen *Instandsetzungsmaßnahmen* (früher Sanierung) wie z.B. Verfüllen von Rissen und *Erneuerungsmaßnahmen*. Erneuerung ist dann notwendig wenn eine Instandsetzung nicht mehr möglich ist (z.B. kompletter Neubau einer Brücke).

Zahlen und Fakten – Istzustand

Der Begriff Bundesfernstraßen bezeichnet öffentliche Straßen des überörtlichen Verkehrs die sich nach dem Straßenrecht in die Straßenklassen *Bundesautobahnen* und *Bundesstraßen* aufteilen lassen. In der Bundesrepublik und in NRW verteilen sich diese wie folgt:

Straßenklasse	BRD	NRW	Anteil NRW
Bundesautobahnen	12.718 km	2.200 km	17,30%
Bundesstraßen	40.203 km	4.768 km	11,90%
Gesamtlänge	52.921 km	6.968 km	13,20%

Tab.3 Straßenlängen Bundesfernstraßen BRD / NRW (Quellen: Bundesregierung, Stand 2009 und und Straßen.NRW, Stand 2010)

Damit besitzt NRW nach Bayern (17,1 %; 9.052 km) und noch vor Niedersachsen (11,8 %; 6.245 km) den größten Anteil an Bundesfernstraßen in der Bundesrepublik Deutschland.

Im Bereich der Bundesfernstraßen gibt es ca. 38.400 Brückenbauwerke (Stand 2009), davon 6.233 in NRW. Zusammen mit den 3.610 Landesstraßenbrücken liegt NRW mit insgesamt 9.843 Brücken bundesweit an zweiter Stelle hinter Bayern, wo 13.666 Bundesfern- und Staatsstraßen stehen.

Alter und Lebensdauer des Fernstraßennetzes

Hauptbauphase den Bundesstraßen war in Westdeutschland die Zeit von 1965 bis 1985 mit einem Zuwachs von 7.254 km (+18 %) in den 60er Jahren (s. Abb.5). Hier muss allerdings ergänzend angemerkt werden, dass 1950 bereits 24.349 km Bundesstraßen bestanden, welche aus dem ehem. Reichsstraßennetz hervorgegangen sind (ca. 61 % des heutigen Bundesstraßennetzes).

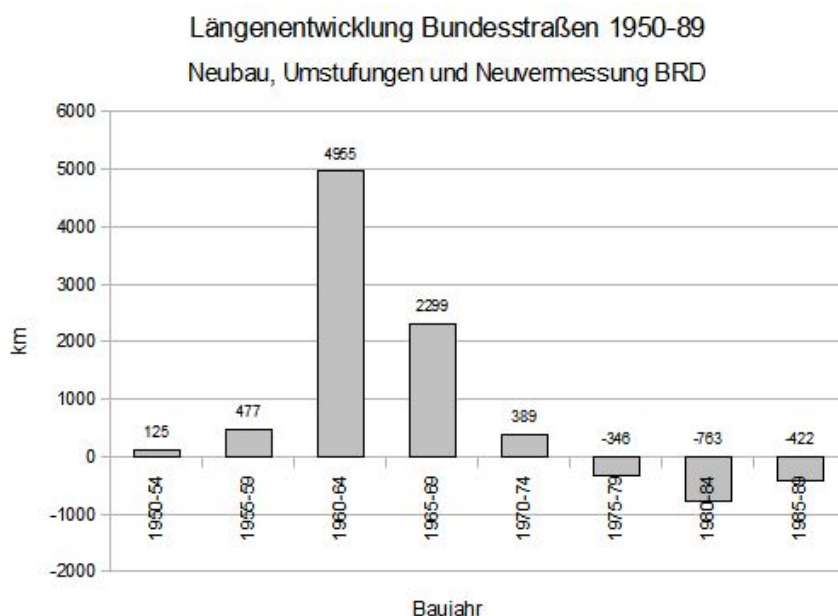


Abb.5 Zuwächse im Bundesstraßennetzes (Quelle: Straßenbaubericht Bundesregierung 2009)

Hauptbauphase den Bundesautobahnen war in Westdeutschland in den 70er-Jahren mit einem Zuwachs von 5.146 km was einem Zuwachs von ca. 41 % entspricht (s. Abb.6). Auch hier muss gesagt werden, dass 1950 bereits 2.128 km ehem. Reichsautobahnen bestanden die ca. 17 % des heutigen Autobahnnetzes ausmachen.

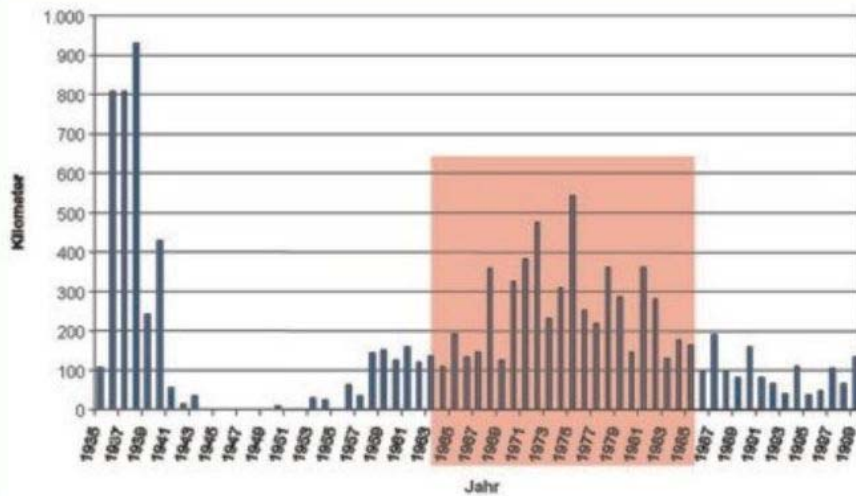


Abb.6 Entwicklung des Autobahnnetzes (Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen)

Da bei üblicher Bauweise von Bundesfernstraßen eine durchschnittliche Lebensdauer von ca. 30 Jahren angesetzt werden kann, setzte die daraus resultierende Erschöpfung des Substanzwertes (Standicherheit des Straßenkörpers) bei den Bundesstraßen bereits seit dem Jahre 1990 und bei den Bundesautobahnen seit 2000 ein.

Bei den Brückenbauwerke im Zuge von Bundesfernstraßen zeichnet sich entsprechend der Straßennetzentwicklung ein ähnliches Bild ab (s. Abb.7). Hauptbauphase waren die Jahre 1965 bis 1985 mit knapp 60 % gebauter Brückenfläche. Durch den Erneuerungsbedarf der Brücken im Zuge von Fernverkehrsstraßen der ehem. DDR bedingt, wurden in den Jahren 1995 bis 99 noch einmal überdurchschnittlich viele Brücken neu gebaut (10,2 % der Brückenfläche).

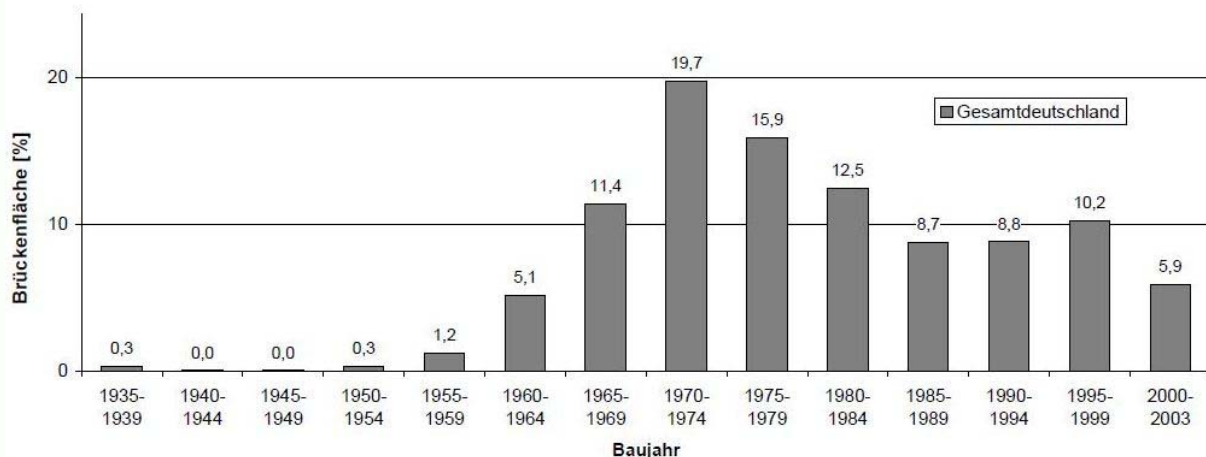


Abb.7 Entwicklung der Brückenfläche im Bundesfernstraßennetz (Quelle: Straßenbaubericht Bundesregierung 2009)

Da schon heute der Anteil des Schwerverkehrs ($\geq 7,5$ t) auf Autobahnen bei ca. 19 % liegt und mit einem weiteren Anstieg zu rechnen ist, wird die durchschnittliche Lebensdauer von Brücken massiv sinken (ca. 50-80 Jahre). Dadurch entsteht ab spätestens ab 2015 ein enormer Erneuerungsbedarf.

Finanzierungs- und Erhaltungsstrategie des BVWP 2003

Bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde festgestellt: „Ab 2005 steigt der Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen mittelfristig von vorher jährlich rd. 1,7 Mrd. Euro auf rund 2,6 Mrd. Euro jährlich an und konsolidiert sich etwa nach 2012 auf einem Niveau von jährlich 2,3 Mrd. Euro.“ Bis zum Zielhorizont des BVWP 2003 im Jahre 2015 sind demnach für die Straßen- und Bauwerkserhaltung insgesamt 37,7 Mrd. Euro eingeplant. Folgende Erhaltungsstrategie ist im BVWP für den Einsatz dieser Mittel vorgesehen:

- nur wirtschaftlich gerechtfertigte und erhaltungstechnisch begründete Maßnahmen werden durchgeführt,
- bis 2015 soll die Angebots- und Substanzqualität der Fernstraßen in Ost und West weitgehend ausgeglichen sein,
- Pavement Management – Instrumente (Zustandserfassung- und Bewertung) sollen den optimalen Einsatz der prognostizierten Erhaltungsmittel in mittelfristigen Erhaltungsplänen und Bauprogrammen gewährleisten,
- die materiellen und personellen Kapazitäten der Länderstraßenbauverwaltungen sollen für den prognostizierten Erhaltungsbedarf ausreichen,
- Das Erreichen der Qualitäts- und Substanzziele bis 2015 wird durch den Bund durch Qualitäts- und Leistungscontrolling geprüft.

Folgende Qualitäts- und Substanzziele sollen laut BVWP 2003 bis 2015 erreicht werden:

- Autobahnen: Wiederherstellung der Qualitätsverhältnisse und des Substanzniveaus wie zu Beginn der 90er Jahre,
- Bundesstraßen: aus Finanzierungsgründen im Wesentlichen das Halten des Qualitäts- und des Substanzniveaus des Jahres 2000,
- Bundesfernstraßennetz (inkl. Brücken): bundesweit einheitliches Fahrbahnqualitäts- und Substanzpotential.

Faktische und notwendige Finanzierung des Erhaltungsbedarfs

Laut Bundesregierung entstanden seit 2001 zusätzlich 22 km Autobahn durch die weitere jährliche Unterhaltskosten von ca. 1 Mio. Euro notwendig sind. Aufgrund des ständigen – nicht mehr sinnvollen – Weiterwachsens des Bundesfernstraßennetzes, wurden seit 2001 die notwendigen jährlich Erhaltungsausgaben bundesweit um durchschnittlich 490 Mio. Euro unterschritten (s. Abb.8). In NRW fehlten 2003 bis 2009 im Durchschnitt jährlich ca. 114 Mio. Euro für den Straßenerhalt.

Um dem Substanzverlust und teuren Erneuerungsvorhaben in angemessener Zeit begegnen zu können, ist bundesweit so wie in NRW eine Erhöhung der Unterhaltsinvestitionen notwendig. Bundesweit müssen die Erhaltungsinvestitionen um mindestens 0,5 – 0,8 Mrd. Euro, auf derzeit mindestens jährlich 2,8 Mrd. Euro und in NRW – entsprechend dem Länderanteil – auf 402 Mio. Euro jährlich erhöht werden. Laut Auskunft der Bundesregierung sind bis 2015 jährlich sogar 480 Mio. Euro nötig. Zusätzlich ist die konsequente Durchführung eines Programms zur Brückensanierung zur Substanzsicherung und Engpassbeseitigung (Stauvermeidung) notwendig.

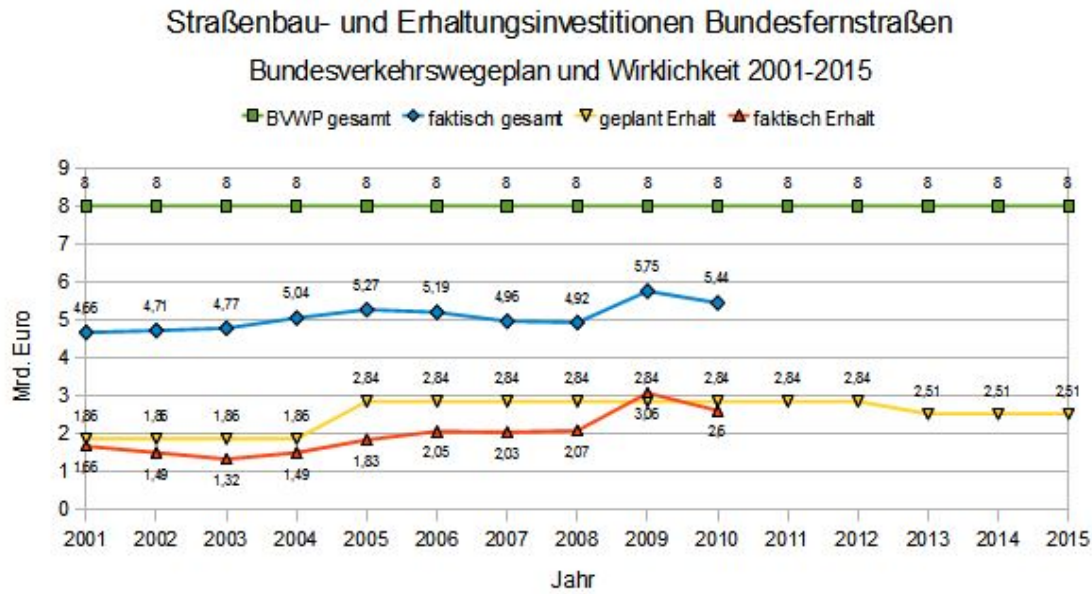


Abb.8 Bundesfernstraßeninvestitionen (Quelle: BUND-Grafik)

BUND₃Streichliste* NRW Bundesfernstraßen (kein Anspruch auf Vollständigkeit!)
Auswahlkriterien:
besonderes ökol. Risiko; besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag; Projekte im Fokus des BUND

Bez.	Ortsumgehung (X) u.a. auch Entlastung von Ortsdurchfahrth(en)	Kosten (Mio. EUR)	Länge [km]	Bedarf	Einstufung	Bundes- land	zusätzliche Angaben 1. Spalte: VKE-Nr. 2. Spalte: Beschreibung
A 1		83,0	9,3	vordringlich	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	RP5001 AS Blankenheim (B51) - Lommersdorf (Lgr. NW/RP)
A 33	(X)	110,2	11,8	vordringlich	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	NW5630 AS Borgholzhausen - AS Halle/Steinhagen (K30) (m)
A 44	(X)	8,8	0,9	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW5292 Essen/Dilldorf - AD Velbert
A 44	(X)	222,0	9,0	vordringlich	keine; BUND-Streichliste o. Karte krit. Projekte	NW	NW5292 Ratingen /O - Velbert
A 44 (alt A 535)	(X)	300,0	208,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW5603 Ruhralleetunnel (AS Bergerhausen (A 52) - L925)
A 445	(X)	50,0	8,0	vordringlich	keine; BUND-Streichliste o. Karte krit. Projekte	NW	NW7067 Hamm/Rhynern - Werl/N
A 46	(X)	300,0	19,4	vordringlich	keine; BUND-Streichliste o. Karte krit. Projekte	NW	Hemer - Amsberg- Neheim
A 52	(X)	230,8	15,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW5603 AS Gelsenkirchen- Buer/W - AK Essen/O (m AS Sturmshof)
B 229	X	18,0	2,1	weiterer	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8218 OU Langenfeld (AK Langenfeld - B 229)
B 236 / B 480	X	42,9	11,3	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW7708 OU Olsberg - Winterberg - Hallenberg
B 239	X	6,5	2,3	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW8233 OU Horn-Bad Meinberg/Belle
B 239	(X)	43,8	12,9	vordringlich	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	NW8199 Bad Salzuflen - OU Lage
B 241	X	9,9	3,5	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW8235 OU Beverungen/Dalhausen
B 252	X	11,8	3,8	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW8238 OU Brakel/Rheder - OU Siddessen
B 258	X	35,3	17,0	vordringlich	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	NW6613 OU Aachen/Brand - OU Höfen
B 264	X	5,0	1,9	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8249 OU Golzheim
B 265	X	3,3	1,7	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW8256 OU Heimbach/Hergarten
B 265	X	21,0	5,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8254 OU Hürth/Hermülheim
B 399	X	6,2	4,7	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8524 OU n Düren
B 474n / B 67n	X	22,1	9,3	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8616 Olfen - Waltrop
B 475	X	9,3	3,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8266 OU Beckum/Neubeckum (L 792 - K 6)
B 476	X	5,8	3,2	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW8275 OU Sassenberg
B 480	X	57,1	10,8	weiterer	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	NW5307 OU Winnenberg (o) - OU Brilon/Alme (o) und OU Brilon/Alme
B 5 / B 481 (B 481n)	(X)	57,3	8,1	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8502 Münster/Handorf (K 16) - Münster (L 843)
B 525	X	15,4	8,2	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8625 OU Nottuln/Darup - Nottuln
B 54	X	16,5	5,2	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8111 ö Ochtrup (B 70) - w OU Steinfurt
B 56	X	6,0	2,6	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8635 OU Swisttal/Miel m AS A 61
B 56n		6,5	58,7	-	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	kein BVWP- Projekt AS Dambroich (A 3) - A 59/A 562
B 56n	X	23,0	6,7	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8637 Ostumgehungn Düren/N (1/2 BA: B 399 - B56)
B 56n	X	6,9	5,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8637 OU Soller/Frangenheim
B 57n	X	3,9	3,4	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW6143 OU Alsdorf (ö der Halde)
B 62 / B 252 / B 508	X	321,9	86,1	vordringlich	bes. naturschutzfachlicher Planungsauftr.	NW	NW5180 Kreuztal - Alsfeld
B 64	X	36,4	7,0	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW6109 OU Warendorf
B 65		51,1	19,8	vordringlich	bes. ökol. Risiko	NW	NW6188 Pr. Oldendorf - Hille/Eickhorst (L 803)
B 70	X	15,9	11,3	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW7611 OU Ahaus/Wüllen, OU Stadthorn und OU Südlohn
B 8		48,4	14,9	weiterer	bes. ökol. Risiko	NW	NW6153 Wesel (B 58) - Dinslaken (A 59)
B 8	X	7,9	3,5	vordringlich	keine; BUND-Projekt Verbandsmeldung	NW	NW8086 OU Hennes/Uckerath

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

Der BUND ist ein Angebot: an alle, die unsere Natur schützen und den kommenden Generationen die natürlichen Lebensgrundlagen erhalten wollen. Zukunft mitgestalten – beim Schutz von Tieren und Pflanzen, Flüssen und Bächen vor Ort oder national und international für mehr Verbraucherschutz, gesunde Lebensmittel und natürlich den Schutz unseres Klimas.

Der BUND ist dafür eine gute Adresse. Wir laden Sie ein, dabei zu sein.

Ich will mehr Natur- und Umweltschutz

Bitte (kopieren und) senden an:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.,
Friends of the Earth Germany, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin

Ich möchte

- ... mehr Informationen über den BUND
- ... Informationen zum Thema Testamente
- ... Ihren E-Mail-Newsletter *(Sie können der Verwendung jederzeit widersprechen)* _____

Ich will den BUND unterstützen

Ich werde BUNDmitglied

Jahresbeitrag:

- Einzelmitglied (ab 50 €) _____
- Familie (ab 65 €) _____
- SchülerIn, Azubi, StudentIn (ab 16 €) _____
- Erwerbslose, Alleinerziehende, KleinrentnerIn (ab 16 €) _____
- Lebenszeitmitglied (einmalig mind. 1.500 €) _____

Wenn Sie sich für eine Familienmitgliedschaft entschieden haben, tragen Sie bitte die Namen hier ein. Familienmitglieder unter 28 Jahren sind automatisch auch Mitglieder der BUNDjugend.

Name, Geburtsdatum

Name, Geburtsdatum

Geworben durch Bund-Gruppe:

Um Papier- und Verwaltungskosten zu sparen, ermächtige ich den BUND, den Mitgliedsbeitrag/die Spende von meinem Konto abzubuchen. Diese Ermächtigung erlischt durch Widerruf bzw. Austritt.

Name

Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Kreditinstitut

Bankleitzahl

Kontonummer

E-Mail, Telefon *(Sie können der Verwendung jederzeit widersprechen)*

Datum, Unterschrift

Wenn das Konto nicht ausreichend gedeckt ist, wird der Betrag nicht eingezogen. Der Widerruf ist jederzeit und ohne Angabe von Gründen möglich. Ihre persönlichen Daten werden elektronisch erfasst und können – gegebenenfalls durch Beauftragte des BUND e.V. – auch zu Informations- und Werbezwecken für die Umwelt- und Naturschutzarbeit des BUND genutzt werden. Ihre Daten werden selbstverständlich nicht an Dritte weitergegeben.

Impressum

BUNDhintergrund wird herausgegeben vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland Landesverband Nordrhein-Westfalen e.V.

Anschrift:

BUND NRW e.V.,
Merowingerstraße 88,
40225 Düsseldorf,
T. 0211 / 30 300 5-0,
F. 0211 / 30 200 5-26
bund.nrw@bund.net,
www.bund-nrw.de

V.i.S.d.P.: Paul Kröfges,
Landesvorsitzender

Autoren: Dirk Bartel,
Werner Reh

Redaktion: Dirk Jansen

BUND-Spendenkonto:
Bank für Sozialwirtschaft
GmbH, Köln,
BLZ: 370 205 00,
Konto-Nr. 8 204 700

Nachdruck oder sonstige
Verwertung nur mit
Genehmigung des
BUND NRW e.V.

BUND NRW e.V. März 2011