Investitionsstau (nicht nur) im Straßenbau

Konsequenzen für den Wirtschaftsstandort NRW

Joachim Brendel

Bielefeld, 19. Februar 2014

Westfälisch Nachrichten,
Münster, 18.1.2014

Alle Wege dieser Welt führen nach Bielefeld

Vermeintlich nicht existierende Stadt in Münster omnipräsent

Von Klaus Baumeister

MÜNSTER. Es gibt Menschen, die meinen, Bielefeld existiere gar nicht. Derlei Verschwörungstheoretiker können keine Münsteraner sein, denn die Ortsbezeichnung „Bielefeld" auf den gelben Hinweisschildern im Stadtgebiet ist inflationär.

Nimmt man die Präsenz auswärtiger Ortsbezeichnungen als Maßstab für eine emotionale Verbundenheit, so sind klare Abstufungen erkennbar: Die Menschen aus Werne, Hamm und Coesfeld werden in Münster geduldet, Osnabrücker, Gronauer und Ibbenbürener verehrt. Nichts indes geht über die Liebe zu Bielefeld.

Fast scheint es, als würden die örtlichen Verkehrsplaner und Politiker an einer Wiedergutmachung arbeiten. Da sie vor knapp 40 Jahren die Autobahnverbindung zwischen Münster und Bielefeld verbaselt haben, schicken sie Autofahrer aus jedem Winkel der Stadt nach Bielefeld.

Hier eine Kostprobe: Ganz gleich, ob man sich dem münsterischen Verkehrsknotenpunkt schlechthin – und zwar dem Lugerikreisel – über die Moltkestraße oder über die Hammer Straße nähert, stets erfolgt der Hinweis, dass man die Ausfahrt Hafenstraße nehmen muss, um nach Bielefeld zu kommen.

Nun könnte man vermuten, dass Ignoranten, die beispielsweise die Ausfahrt Schorlemerstraße nehmen, fortan auf Bielefeld-Hinweise verzichten müssen. Aber Pustekuchen: Wer weiter in Richtung Hauptbahnhof fährt, findet am Parkhaus Engelenschanze das nächste Schild: rechts ab nach Bielefeld. Was aber passiert nun, wenn man auch dieses ignoriert und geradeaus weiterfährt? Kein Problem: Bielefeld an der Von-Steuben-Straße, Bielefeld an der Bahnhofstraße, Bielefeld an der Eisenbahnstraße – Bielefeld überall.

Mitunter folgt die münsterische Bielefeld-Systematik einer etwas eigentümlichen Logik. Wer auf dem nördlichen Teil des Rings fährt, den wollen die Verkehrsplaner über die Gartenstraße nach Bielefeld schicken. Wer sich auf der Grevener Straße befindet, den schicken sie auf den Ring. Und wer am Neutor nach Bielefeld Ausschau hält, den führt der Weg stumpf durch die City. Stop-and-go auf der stark frequentierten Achse von der Münzstraße bis zur Maritzstraße muss halt sein – denn es geht nach Bielefeld.

Nach Angaben von Norbert Vechtel vom Ordnungsamt gibt es für jeden Bielefeld-Hinweis auf münsterischen Schildern eine Begründung – basierend auf jahrzehntelangen Erfahrungen bei der regionalen Wegeführung.

Da derlei Erklärungen sehr kompliziert sind, hier einige naheliegenden Antworten: Bielefeld beherrscht deshalb den münsterischen Straßenraum, weil sich Preußen-Fans mal wieder ein Auswärtsspiel beim Zweitligisten Arminia Bielefeld wünschen. Oder weil Kultur-Fans 2014 den Veranstaltungsreigen „800 Jahre Stadt Bielefeld" nicht verpassen möchten.

Oder weil es völlig egal ist, was auf den Schildern steht: Bielefeld gibt's eh nicht.

Ein Hinweis für alle, die den Wegweisern einmal (bis zum Ziel) folgen möchten: Dieses Foto zeigt Rathaus (l.) und Theater in Bielefeld.

Foto: Bielefeld Marketing

Kinderhaus liegt dort, wo es nach Bielefeld geht, gesehen an der Steinfurter Straße (stadtauswärts).

Bitte nicht ins Zentrum fahren, denn links ab geht es nach Bielefeld, gesehen auf der Grevener Straße (stadteinwärts).

Was bedeutet schon der Zoo, wenn man auch nach Bielefeld fahren kann, gesehen am Ring in Höhe der Gartenstraße.

Ausnahmsweise ist die Autobahn mal dort, wo auch Bielefeld ist, gesehen an der Ecke Piusallee/Ring.

Fotos (14): kb

Keine Angst vor Münsters Zentrum, denn der Weg führt weiter nach Bielefeld, gesehen am Neutor.

Selbst kleine Straßen wie der Bohlweg benötigen unbedingt einen Bielefeld-Wegweiser.

Rechts- oder Linksabbieger landen im Nirwana. Wichtig ist nur die Route nach Bielefeld, gesehen am Stadtgraben.

Nicht vergessen, rechts geht es nach Bielefeld, gesehen an der Eisenbahnstraße nahe der Erlöserkirche.

Rechtsabbiegen verboten, also lieber gleich nach Bielefeld, gesehen an der Weseler Straße (stadtauswärts).

Wer will schon zur Autobahn, wenn man auch nach Bielefeld fahren kann, gesehen an der Bahnhofstraße.

Die Autobahn lockt Autofahrer, nicht aber jene, die nach Bielefeld wollen, gesehen an der Hammer Straße (stadtauswärts).

Wichtig am Kreisel ist allein die Ausfahrt Bielefeld, gesehen an der Moltkestraße in Höhe der Einfahrt zum Ludgeriplatz.

Auch an der Einfahrt zum Parkhaus Engelenschanze (r.) darf der Hinweis auf Bielefeld nicht fehlen.

Rechtsabbiegen ist Pflicht für Autofahrer an der Ecke Von-Steuben-Straße/Hafenstraße, die Fahrt nach Bielefeld auch.

Status Quo der Verkehrsinfrastruktur

Foto: WDR.

Foto: dpa.

Foto: AP.

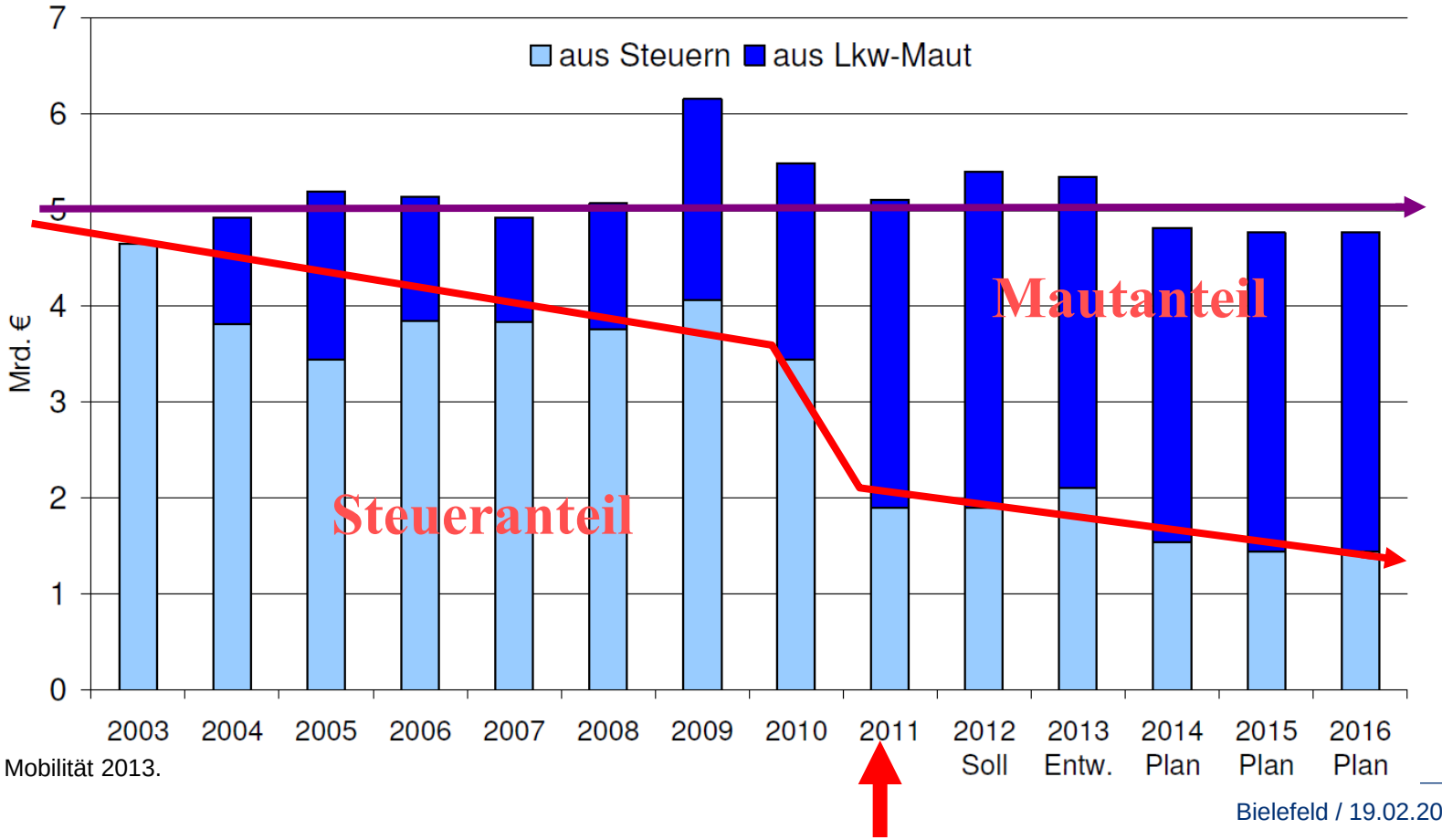
Foto: Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Problem Nr. 1: Die Substanz bröckelt!

- **20 %** der Autobahnen und **40 %** der Bundesstraßen sind sanierungsbedürftig
- Mindestens **350 Autobahnbrücken** in NRW müssen grundsaniert oder abgerissen und neu gebaut werden; Kosten: **4,5 Mrd**. **Euro!**)
- Die Hälfte der Schleusen im Land sind **80 Jahre** alt; Brückenhöhen reichen für wirtschaftlichen Containertransport nicht aus
- Bei der Schiene und ÖPNV-Infrastruktur ist es nicht besser

Stagnierende Investitionsmittel für die Bundesfernstraßen

oder: Der Trick mit der LKW-Maut



Quelle: Pro Mobilität 2013.

Die Konsequenz: „Dauerhafter Verschleiß des Anlagevermögens“

	Vermögenswert (Stand: 2012)	Vermögensverzehr durch unzureichende Erhaltung
Straße	€ 750 Mrd.	€ 2,5 Mrd. p.a.
Schiene	€ 300 Mrd.	€ 1,2 Mrd. p.a.
Wasserstraßen	€ 50 Mrd.	€ 0,7 Mrd. p.a.
SUMME:	**€ 1,1 Billionen**	**€ 4,4 Mrd.**

= 13 Mio. € pro Tag!

Quelle: Schmid Mobility Solutions 2012.

Der jährliche Fehlbedarf – Ergebnis der Daehre-Kommission

- **Laufende Erhaltung:** jährlich + 4,55 Mrd. €
- **Nachholbedarf:** über 15 Jahre jährlich + 2,65 Mrd. €
- **Insgesamt:** über 15 Jahre jährlich **+ 7,2 Mrd. €**

- **Es fehlen jedes Jahr 7,2 Milliarden Euro - nur für die Erhaltung des Bestandsnetzes!**
  - plus 2 Milliarden pro Jahr für die Umsetzung geplanter **Straßenbauprojekte** des Bundes gemäß BVWP
  - plus 1 Milliarde für die Umsetzung geplanter **Schienenprojekte** des Bundes
  - plus 0,5 Milliarden für den Ausbau der **Wasserstraßen**

Lösungsvorschläge (Bodewig-Kommisson 2013)

- Sofortmaßnahme: 2,7 Mrd. Euro pro Jahr zusätzlich aus dem Haushalt für die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur (über 15 Jahre)
- 500 Mio. Euro mehr Haushaltsmittel für die LuFV Schiene
- Ausweitung der Nutzerfinanzierung (LKW/PKW)
- Sonderabgabe für Schwertransporte über 44 t.
- Bahndividende in den Netzerhalt investieren

Koalitionsvertrag CDU/CSU/SPD

- zusätzlich **1,25 Mrd. € pro Jahr** für die Verkehrsinfrastruktur über die gesamte Laufzeit der Legislaturperiode

  => Damit kann das bereits unzureichende Niveau der Jahre 2012 und 2013 gerade gehalten werden!

- zusätzliche Mittel aus der Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen

- zusätzliche Mittel aus der Einführung einer PKW-Maut

Position der NRW-IHKs

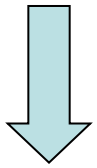
1. Mehr Mittel aus dem bestehenden Haushalt zugunsten der Verkehrsinfrastruktur zweckbinden

2. Effizienz des Systems erhöhen (Prioritäten, Netzzusammenhänge beachten, etc.)

3. Organisationsmodell für die strikte Zweckbindung von Nutzerentgelten beschließen

4. Ausweitung Nutzerfinanzierung (zeitlich befristet) nur als „ultima ratio“, wenn Punkte 1 – 3 erfüllt sind

„Wenn der Kuchen nicht größer wird,
…… muss das Tortenstück breiter werden!“



NRW darf/muss mehr Mittel für sich reklamieren

NRW: Höchste Verkehrsbelastung Geringste Umsetzungsquote

Verkehrsbelastung	**Anteil Netzkilometer BAB mit hoher Belastung (> 20.000 DTV je FS)**
Metropole Ruhr	**38 %**
Region Frankfurt/Rhein-Main	**18 %**
Region Stuttgart/Rhein-Neckar	**17 %**
Hauptstadtregion	**8 %**
Region Leipzig/Dresden	**1 %**

Umsetzungsquote	**Umsetzungsquote Straßenbauprojekte aus dem BVWP (2001 – 2010) + Bestandteil IRP**
Region Stuttgart/Rhein-Neckar	**72 %**
Hauptstadtregion	**66 %**
Region Leipzig/Dresden	**38 %**
Region Frankfurt/Rhein-Main	**34 %**
Metropole Ruhr	**25 %**

- Nur 2 % der Bundesmittel für Projekte des Bundesschienenwegeausbaugesetzes flossen in den letzten 10 Jahren nach NRW.

Verkehrsinvestitionen im Ruhrgebiet/ in NRW wirken positiv – in ganz Deutschland !

Verkehrsinvestitionen in der ….	**Nutzen für ganz Deutschland Index (Ruhr = 1)**
Metropole Ruhr	**1**
Region Stuttgart/Rhein-Neckar	**0,85**
Region Frankfurt/Rhein-Main	**0,77**
Hauptstadtregion Berlin	**0,11**
Region Leipzig/Dresden	**0,02**

Eigene Versäumnisse …..

- In 2013 musste NRW wegen fehlender baureifer Straßenbauprojekte **44 Mio. Euro** an den Bund zurückgeben
- zwischen 2006 und 2013 sind **814 Stellen** beim Landesbetrieb Straßenbau NRW abgebaut worden
- seit 1993 sind **5.000 Stellen** bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes abgebaut worden; weitere **3.000 Stellen** sollen bis 2023 abgebaut werden

- NRW findet im Bundesverkehrsministerium (mal wieder) nicht statt!

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

Schwindende Akzeptanz für Infrastrukturprojekte

Bürgerentscheid

Gladbecker lehnen Tunnel für A52-Weiterbau ab

GLADBECK Seit vielen Jahren sorgt der umstrittene Ausbau der B 224 zur A 52 in Gladbeck für Debatten. Am Sonntag lehnten die Gladbecker Bürger nun die finanzielle Beteiligung der Stadt an einem Autobahntunnel ab - ein wichtiges Signal für die weiteren Planungen.

ZWEI-DRITTEL-MEHRHEIT

Aachener lehnen Campusbahn ab

A 52-AUSBAU

Gladbecker blockieren Ausbau der A52

25.03.2012 | 21:32 Uhr

Kein Neubau

Bürger kippen Messe-Projekt in Essen

ESSEN Die Stadt Essen hatte umfangreiche Ausbaupläne für ihr Messegelände. Dem haben die Bürger einen Riegel vorgeschoben. Die neuen Messehallen für 123 Millionen Euro sind vielen zu teuer. Das Nein im Bürgerentscheid fiel allerdings äußerst knapp aus.

11.03.13 | Bürgerentscheid

Aachener sagen "Nein" zur Campus-Bahn

Die Campusbahn beherrschte über Monate die Diskussion in Aachen. Aber am Ende war der Bürgerentscheid über den Bau der Stadtbahn eine klare Sache für die Gegner. Den Bürgern ist das Projekt zu teuer.

ABSTIMMUNG

Bürgerentscheid - Gladbeck sagt „Nein“ zum A 52-Ausbau

25.03.2012 | 18:27 Uhr

KNAPPE ABSTIMMUNG

Bürger lehnen Ausbau der Messe Essen ab

Die Bewohner Essens haben den millionenschweren Ausbau der eigenen Messe gestoppt. Der Rat hatte eine Modernisierung für 123 Millionen Euro beschlossen, doch mit denkbar knapper Mehrheit scheiterte das Vorhaben.

20.01.2014, 07:20

AACHEN

Abstimmung zur Campus-Bahn - wenn der Bürger einfach Nein sagt

11.03.2013 | 18:53 Uhr

Messe Essen wird nicht modernisiert

Bürgerentscheid verhindert Investition

LOKALES

Hauchdünn: Bürger kippen den Messe-Neubau

20.01.2014 | 00:16 Uhr

Fazit

- Nachhaltige Finanzierung sicherstellen
- Probleme bei Planung/Bürgerakzeptanz lösen
- Ausreichende Ressourcen bei den Auftragsverwaltungen sicherstellen
- Für NRW!: Mehr Einfluss auf Verkehrspolitik und Infrastrukturentscheidungen in Berlin nehmen