

1

DVWG
Essen 27. September 2011



Verkehrswegebau in NRW Wie bleibt Straßenverkehr bezahlbar?

Ekhart Maatz

**Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und
Verkehr des Landes NRW**

2

**DVWG
Essen 27. September 2011**



Stau im Sommer Ursache ?



3

DVWG
Essen 27. September 2011



Stau im Winter Ursache?



4

DVWG
Essen 27. September 2011



Ausgangslage

Dienstag, 03. November 2010:

380 km Stau auf NRW Autobahnen

DB-Fahrplan aus dem Takt

Staus in allen größeren Städten

5

**DVWG
Essen 27. September 2011**



Daten, Fakten, Trend

Standort NRW



- im Herzen Europas -

- NRW ist Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas.
- NRW ist wichtigstes Wirtschafts- und Exportland in Deutschland.
- NRW ist Güterdrehscheibe.
- Die Straßen haben existentielle Bedeutung für Wirtschaft und Gesellschaft. Rd. 90% Personenverkehrsleistungen und rd. 70% der Güterverkehrsleistungen werden auf der Straße erbracht.
- Die Qualität der Infrastruktur muss verbessert werden. Ohne Modernisierung des Straßennetzes gibt es keine Lösung für die Mobilitäts- und Verkehrsprobleme.



Daten, Fakten, Trend

Grunddaten Netz

Straßeninfrastruktur in NRW
(alle Baulastträger)

2.189 km Autobahnen
4.875 km Bundesstraßen
12.733 km Landesstraßen
9.728 km Kreisstraßen
109.522 km Gemeindestraßen
139.046 km Gesamtstraßennetz

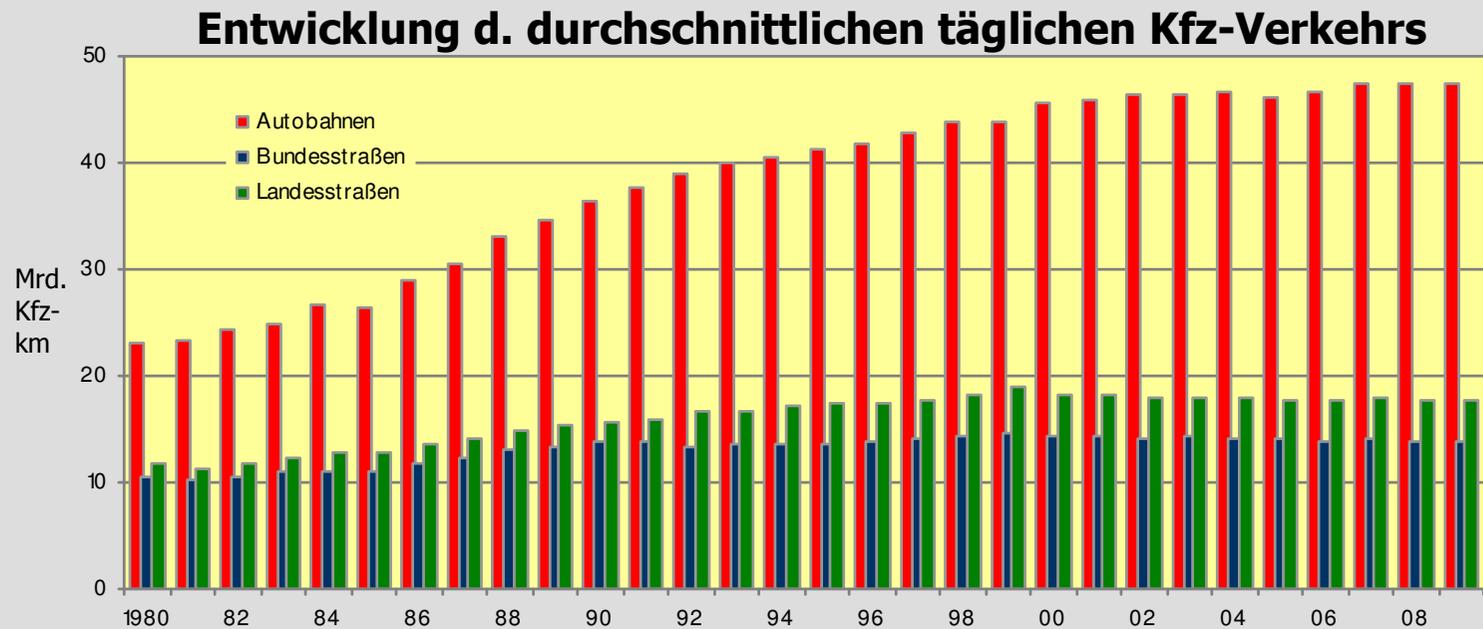
Fläche:	34.088 km²
Einwohner:	17,933 Mio. 526 EW/km²
Pkw-Bestand:	8.810.000 492 pro 1000 EW
Lkw-Bestand:	458.000
Omnibusse:	16.000
Krafträder:	755.000

Stand: 2010



Daten, Fakten, Trend

DTV (KFZ/24h) in NRW



Zuwachs bis 2025: + 20 % PKW; +75 % LKW ?



Daten, Fakten, Trend

Längenanteil
am Außerorts-
netz *)
2010

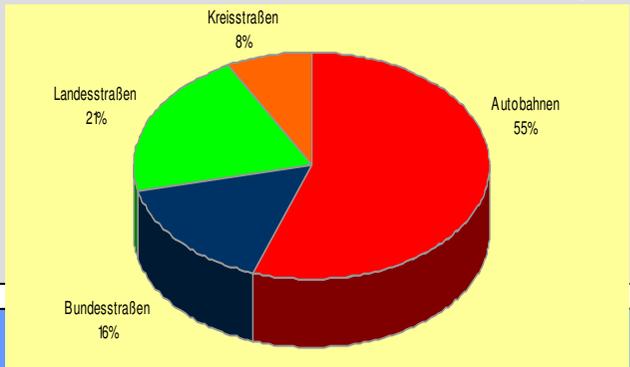
Straßenlängen und Verkehrsanteile

Längenanteile am Außerortsnetz *) 2010



- Die Straßeninfrastruktur ist ein hohes volkswirtschaftliches Gut
- Die Straße trägt die Hauptlast des Verkehrs (70% der Güterverkehrsleistung, 90% der Personenverkehrsleistung einschl. Straßen-ÖPNV)
- Das kommunale Erschließungsnetz ist unabhängig von der Verkehrsbelastung und Verkehrsmittelwahl vorzuhalten

Anteil an der Kfz-Jahresfahrleistung 2009 (außerorts)



Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung und Bereitstellung

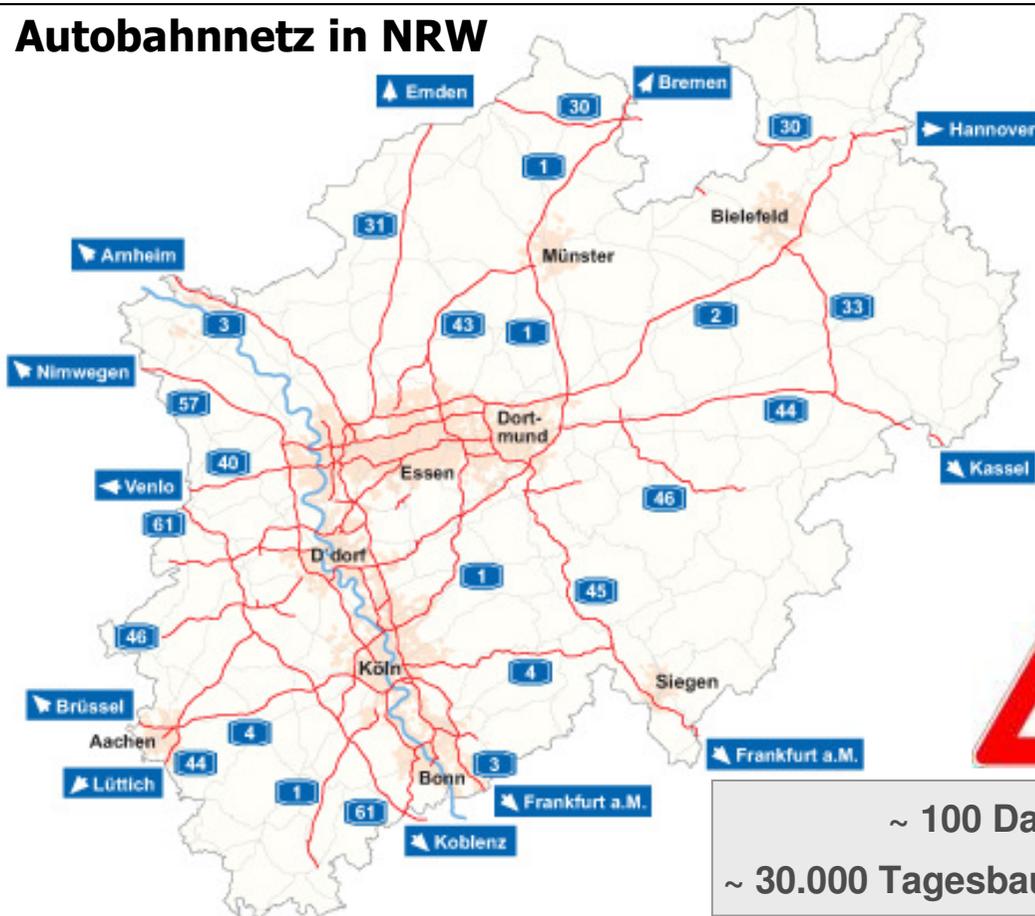
Entwicklungen in der Infrastrukturbereitstellung

- der Verkehr wächst schneller als die Verkehrsinvestitionen,
- die bisherigen Erhaltungsstrategien vermeiden den Substanzverlust nicht,
- die Probleme der Infrastrukturfinanzierung sind nicht gelöst,
- europäische Entwicklungen fördern Deregulierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte.
- Entwicklung von Betreibermodellen....



Daten, Fakten, Trend

Autobahnnetz in NRW



Länge des
Autobahnnetzes
in NRW: ~ 2.200 km

hochbelastetes Netz
Ø DTV 60.000 Kfz/24h
max DTV 180.000 Kfz/24h
(Kölner-Ring)



~ 100 Dauerbaustellen pro Jahr
~ 30.000 Tagesbaustellen (rd. 80 pro Tag)

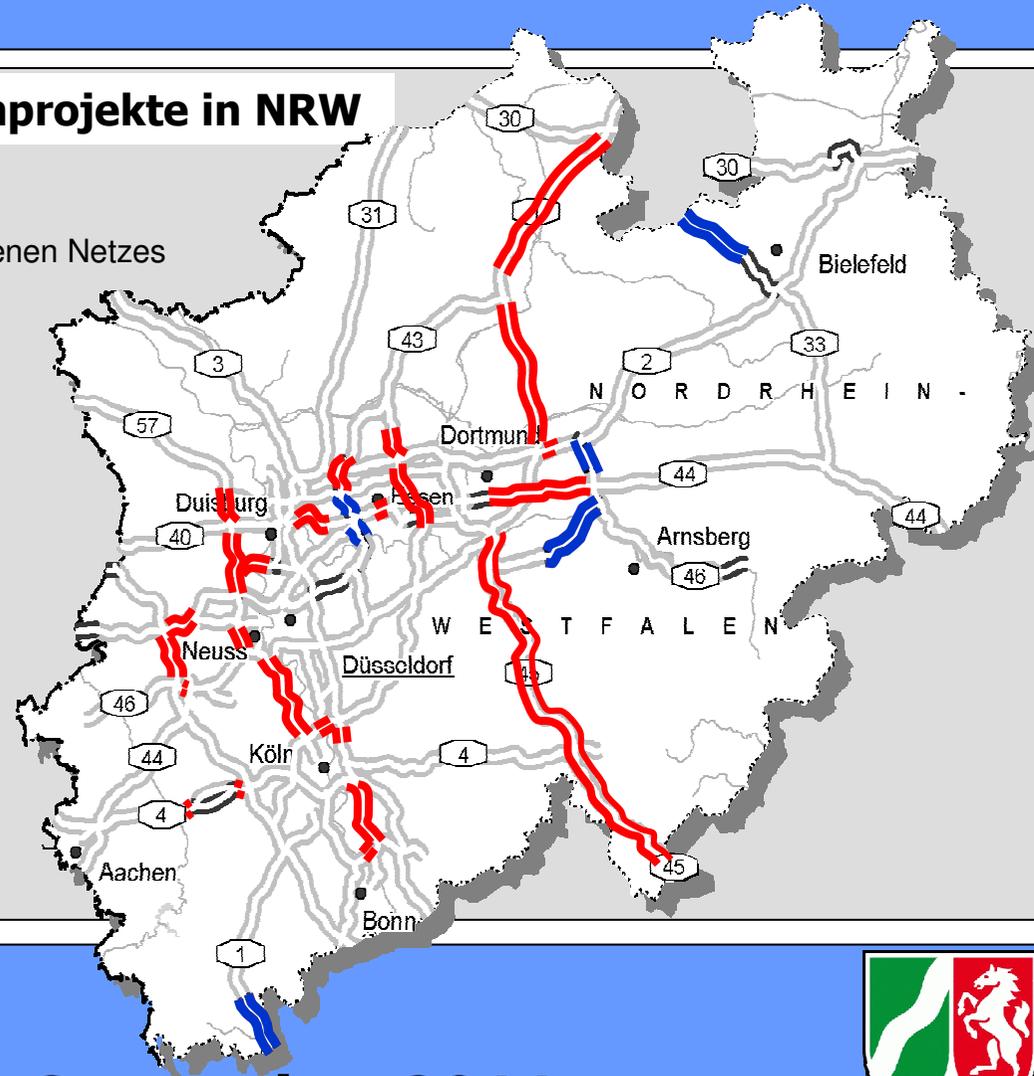


Daten, Fakten, Trend

Vordringliche Autobahnprojekte in NRW

 geplanter Ausbau des vorhandenen Netzes

 geplante Lückenschlüsse



12

DVWG
Essen 27. September 2011

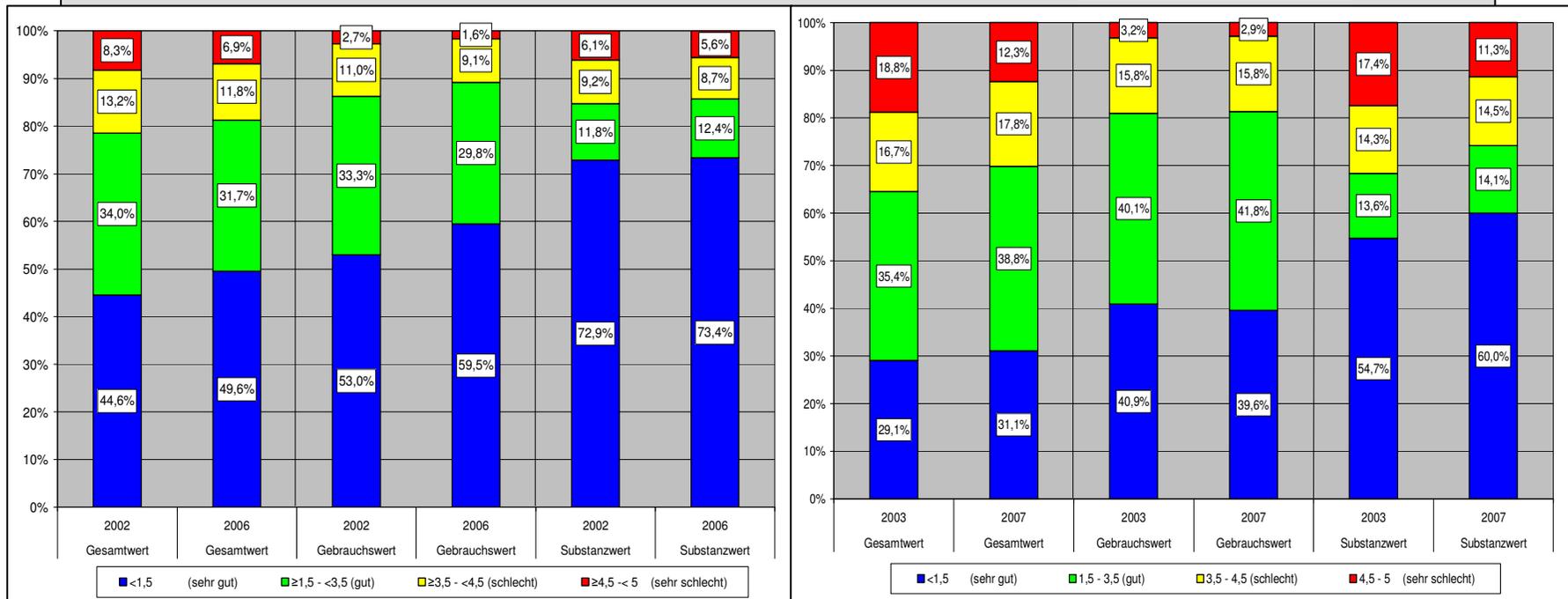


Straßenzustand in NRW

Ergebnisse Zustandserfassung und Bewertung - Bundesfernstraßen

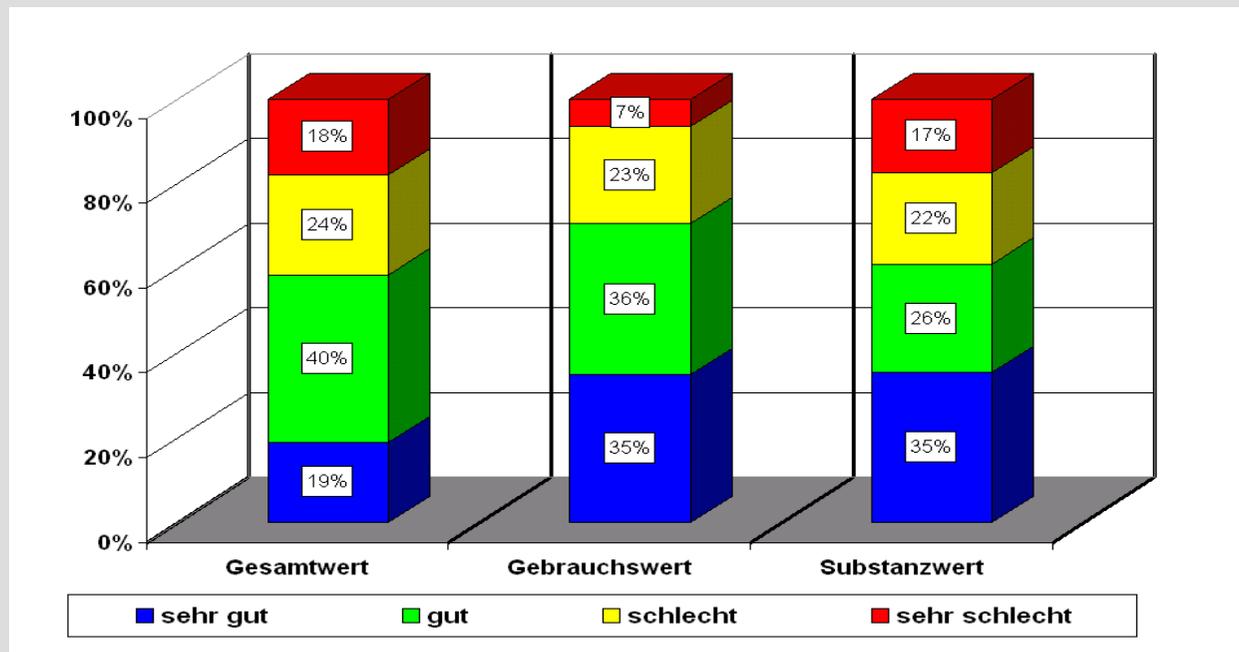
Autobahnen

Bundesstraßen



Straßenzustand in NRW

Ergebnisse Zustandserfassung und Bewertung (2004) - Landesstraßen



Gebrauchswert
beschreibt Komfort
und Sicherheit

Substanzwert
beschreibt
Oberflächenqualität
der Fahrbahn

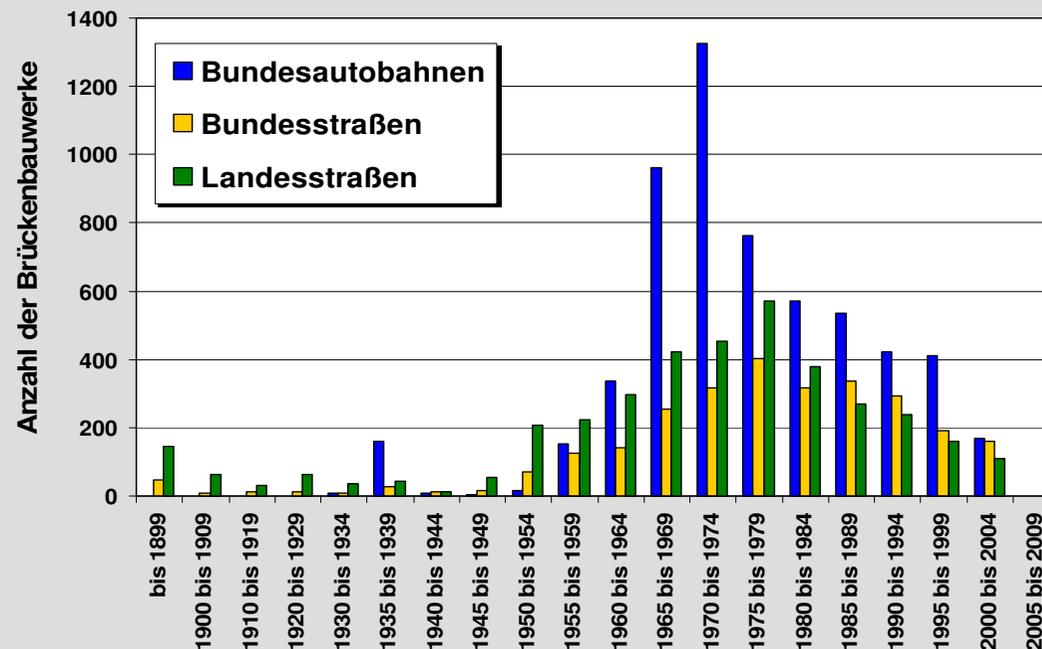
Gesamtwert
Maximum aus
Gebrauchs- und
Substanzwert



Brückenzustand in NRW

Dauerbaustellen aus Erhaltungsgründen

Zunehmende Alterung der Brücken



- Besonders viele Brücken und Straßen wurden in den 70er Jahren gebaut.
- Der Straßenzustand muss für eine effiziente Mobilität und Verkehrsabwicklung systematisch modernisiert werden.
- Die Zustandsqualität des Straßennetzes betrifft die Funktionsfähigkeit des Netzes und die Oberflächenbeschaffenheit



Brückensanierung

In NRW

492 Teilbauwerke (BAB 208 Bauwerke = 372 Teilbauwerke,
B-Straßen : 100 Brücken = 120 Teilbauwerke sofort nachrechnen.
Landesstraßen 770 Bauwerke = 819 Teilbauwerke sofort
nachrechnen.

nur Bundesfernstraßen Bauvolumen: 3,5 Mrd. €.

nur Landesstraßen Bauvolumen 646 Mio. €.



Weiterentwicklung der Infrastrukturfinanzierung und Bereitstellung

Entwicklungen in der Infrastrukturbereitstellung

- der Verkehr wächst schneller als die Verkehrsinvestitionen,
- die bisherigen Erhaltungsstrategien vermeiden den Substanzverlust nicht,
- die Probleme der Infrastrukturfinanzierung sind nicht gelöst,
- europäische Entwicklungen fördern Deregulierung und Liberalisierung der Verkehrsmärkte.
- Entwicklung von Betreibermodellen....

Bedeutung Verkehrssysteme

Effizienz und Nutzerorientierung als Entscheidungskriterium

- Ein intaktes Verkehrssystem ist wesentliche Voraussetzung für eine funktionierende, effiziente Wirtschaft und den Standortwettbewerb.
- **Nur so können Gelder erwirtschaftet werden, die für Sozialsysteme erforderlich sind.**
- Der Nachholbedarf im Bereich des Infrastrukturausbaus und der Erhaltung muss aufgearbeitet werden. Dies schafft Arbeitsplätze und sichert effiziente Mobilität.
- Bei knappen Ressourcen ist ein effizienter Mitteleinsatz wichtig. Prioritäten und Standards müssen hinterfragt werden.
- Die Vergabe von Infrastrukturdienstleistungen im Wettbewerb bedeutet nicht den Wegfall der hoheitlichen Aufgabenverantwortung.

Sparen, sparen, sparen!

- Ausbau des Radwegenetzes bei Ausbau und Erhalt von Landesstraßen
- Priorität Erhalt vor Ausbau, Umschichtung der Finanzmittel
- Konzentration auf Projekte Landesstraßenbedarfsplan mit Baurecht
- Konzentration Planungsgeschehen auf Stufe 1 des L-Bedarfsplans
- Planungsgeschehen Bundesfernstraßen analog
- Untersuchung von Alternativen und Netzlösungen bei Streitprojekten
- Folge: **Planungspriorisierung**

Priorisierung der Straßenplanung

- **Einstufungen der Bedarfspläne bleiben unberührt!**
- Jede Planung wird zumindest in der Planungsstufe zu Ende geführt
- Jede Planung wird geprüft und eingeteilt.

Einteilungen sind:

- vorrangig zu planen
- nachrangig zu planen
- Entscheidung wird nach Ende der Planungsstufe getroffen.

Es wird keine Planung vollständig aufgegeben.

Priorisierung der Straßenplanung

- **Landesstraßen:** 116 Projekte mit 739 Mio. €
 - vorrangig 37 Projekte mit **213 Mio. €**
 - nachrangig 79 Projekte mit 526 Mio. €

Projekte im Landesstraßenbauprogramm 2011: **187 Mio. €**

Haushalt 2011 Neu- Und Ausbau: **55 Mio. €**

- **Bundesfernstraßen:** 174 Projekte mit 6,675 Mrd. €
 - vorrangig 96 Projekte mit **4,296 Mrd. €**
 - nachrangig 78 Projekte mit 2,379 Mrd. €
- Hauptbautitel durchschnittlich **310 Mio. €/a**
Absenkung in 2014 **132 Mio. €**

Ziele und Handlungsschwerpunkte

Nutzen des Infrastrukturausbaus (Nachweis durch Nutzen-Kosten-Vergleich)

Nutzen durch:

- Senkung der Betriebskosten
- Senkung der Stau- und Zeitkosten
- Senkung der Unfallkosten
- Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastungen
- Senkung der CO₂ Emissionskosten

Es werden nur Vorhaben gebaut, deren Nutzen deutlich größer ist als die Kosten.

Verkehrssicherheit und Telematik

Straßenverkehrstelematik

- intelligente Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit, Verminderung von Staus und Verringerung der Zahl der Unfälle



Zuflussregelung

Dynamische Wegweiser mit Stauinformation



Streckenbeeinflussung

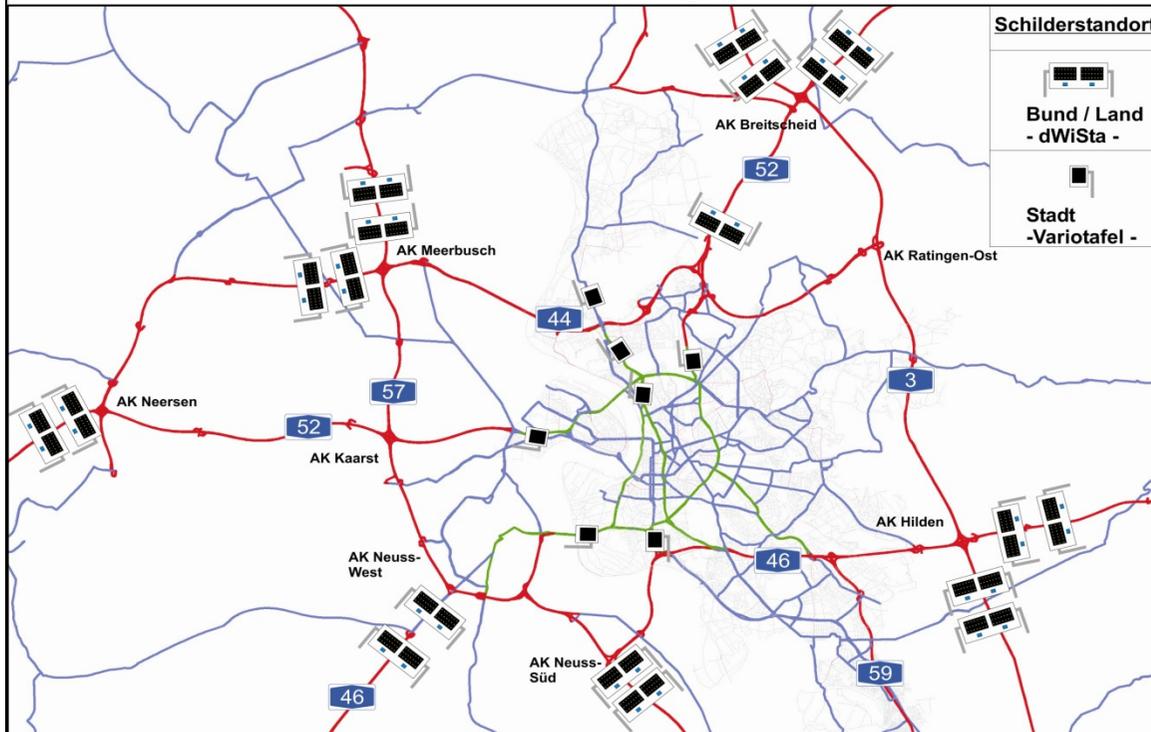
- aktuell: **Aufbau einer Verkehrszentrale beim Landesbetrieb Straßenbau**



NRW gegen Verkehrsstau

Optimierung Kommunikation

Stärkung des Verkehrssystems und Erhöhung der Verkehrssicherheit durch telematische Einrichtungen

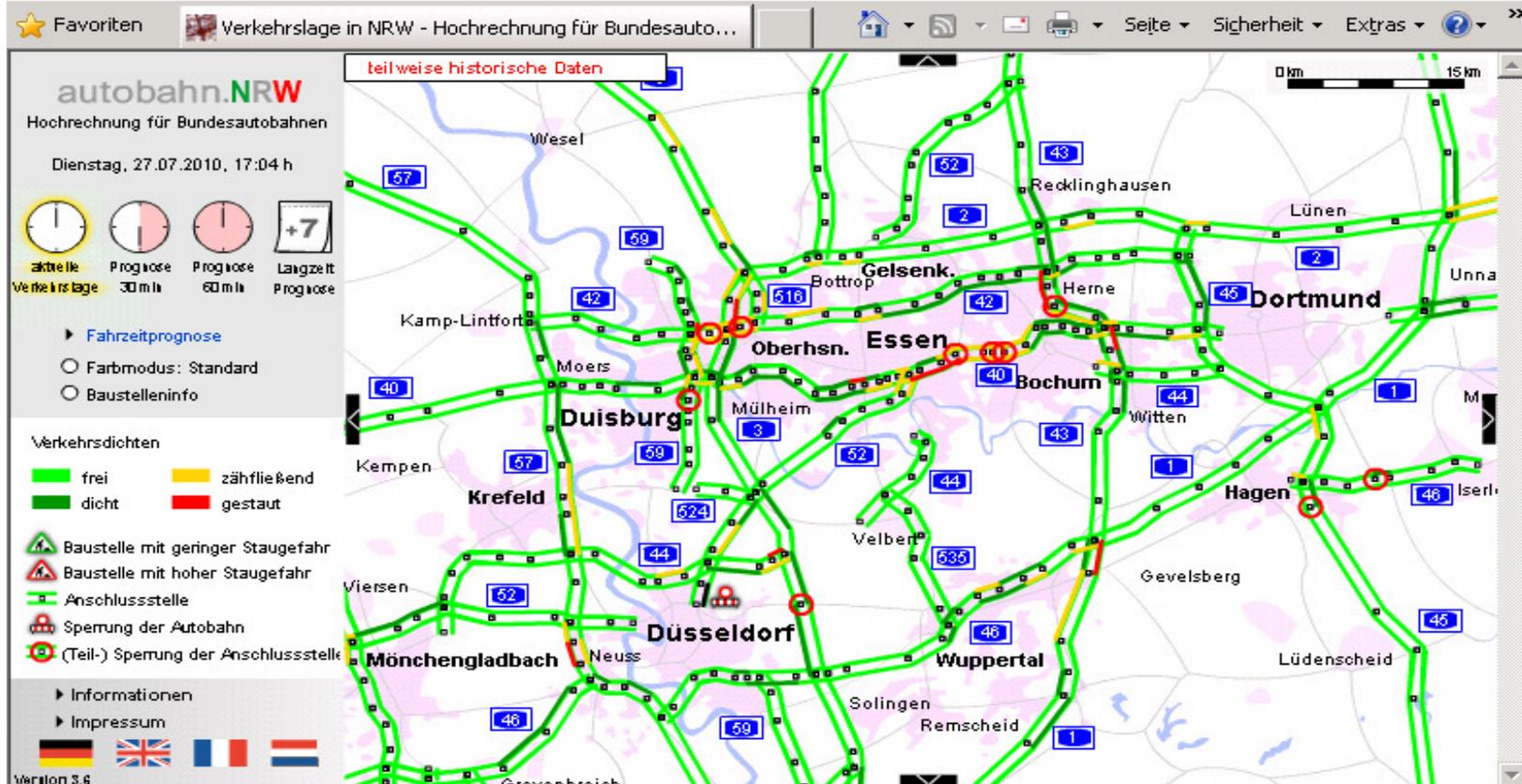


- Verringerung der schweren Unfälle mit Personenschaden um 25 - 30%
- Kapazitätsverbesserung um bis zu 10%
- Staureduktion bis zu 50%
- Anstieg des Geschwindigkeitsniveaus um ca. 10%



NRW gegen Verkehrsstau Optimierung Kommunikation

Verkehrslage und Verkehrsprognosen bei www.autobahn.nrw.de



4

Bundesfernstraßenbau

4.1.1 Unterfinanzierung des Bundesfernstraßenbedarfsplans beenden

Diskrepanz zwischen festgestelltem Bedarf und Haushaltsplanung Bundesverkehrswege:

- | | |
|--|-----------------------------------|
| • Forderung Pällmann-Kommission | 12,2 Mrd. €/Jahr |
| • BVWP-Rahmen: Erhaltung und Vordringlicher Bedarf | 11,5 Mrd. €/Jahr |
| • BVWP-Finanzrahmen 2001 – 2015 | 149 Mrd. €, d. h. 9,9 Mrd. €/Jahr |
| • VMK-Forderung 2004 | 10,4 Mrd. €/Jahr |
| • Mittelfristige Finanzplanung 2006 – 2008 | 8,1 Mrd. €/Jahr |
| • Verstärkung der Ansätze durch Genshagener Beschlüsse der neuen Bundesregierung vom Januar 2006 (gegenüber der Finanzplanung) um rund 1 Mrd. €/Jahr auf | 9,1 Mrd. €/Jahr |



Finanzforderung des Bundes

- Forderung Dr. Ramsauer am 21./22.09:

14,4 Mrd. €/a

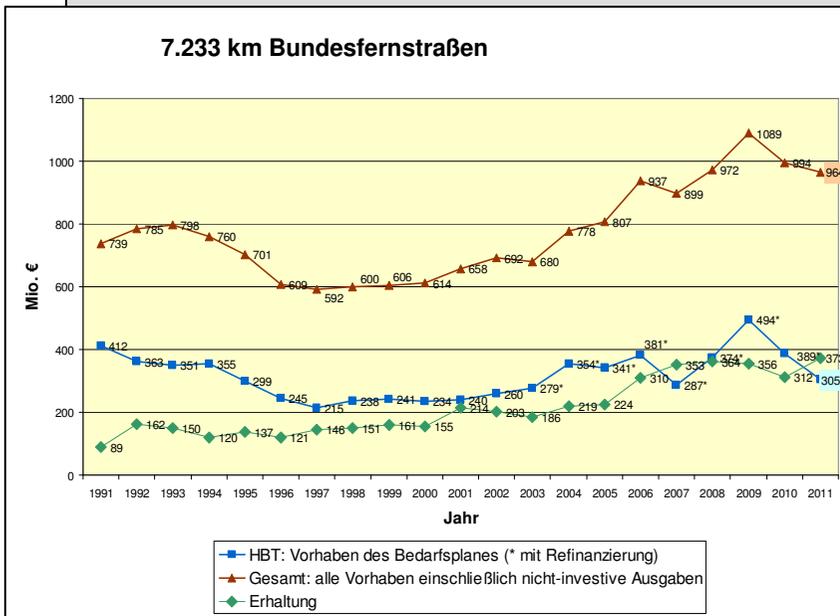


Bau und Erhaltung von Bundesfern- und Landesstraßen

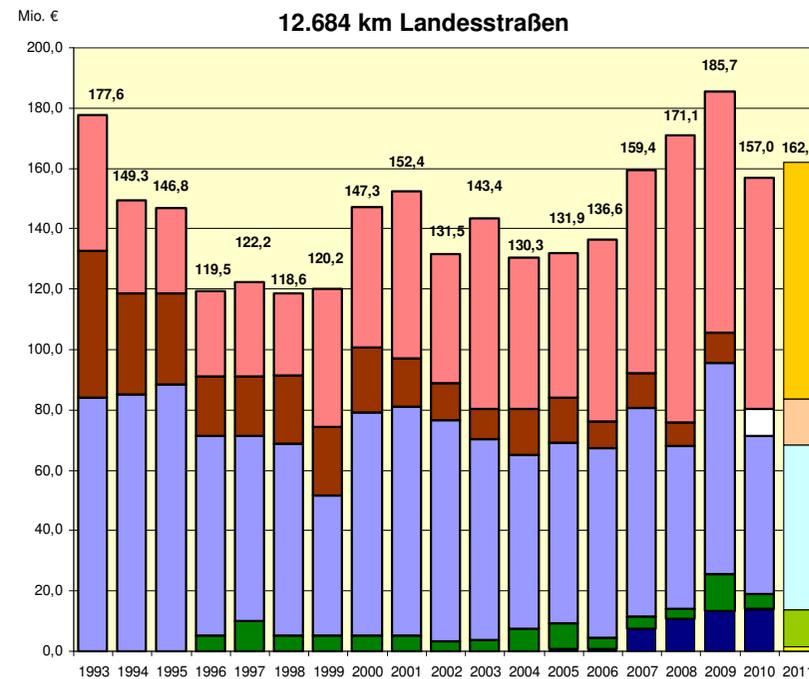
➤ Realisierung von

- Neu-, Um- und Ausbauprojekten an Autobahnen und Bundesstraßen sowie Landesstraßen
- Maßnahmen zur Substanzerhaltung von Bundesfern- und Landesstraßen

Bundesfernstraßeninvestitionen

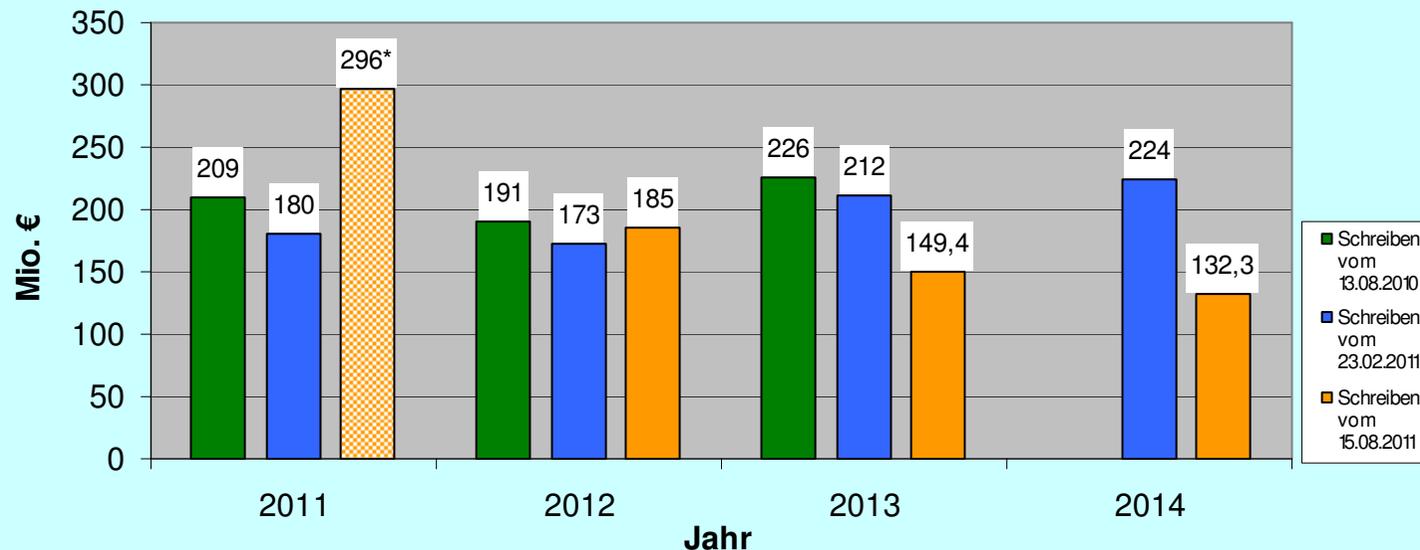


Landesstraßeninvestitionen



Übersicht der Finanzansätze des Bundes für NRW Bundesfernstraßen

Übersicht der Finanzansätze (Vorgaben) des Bundes Bedarfsplanmittel 2011 - 2014

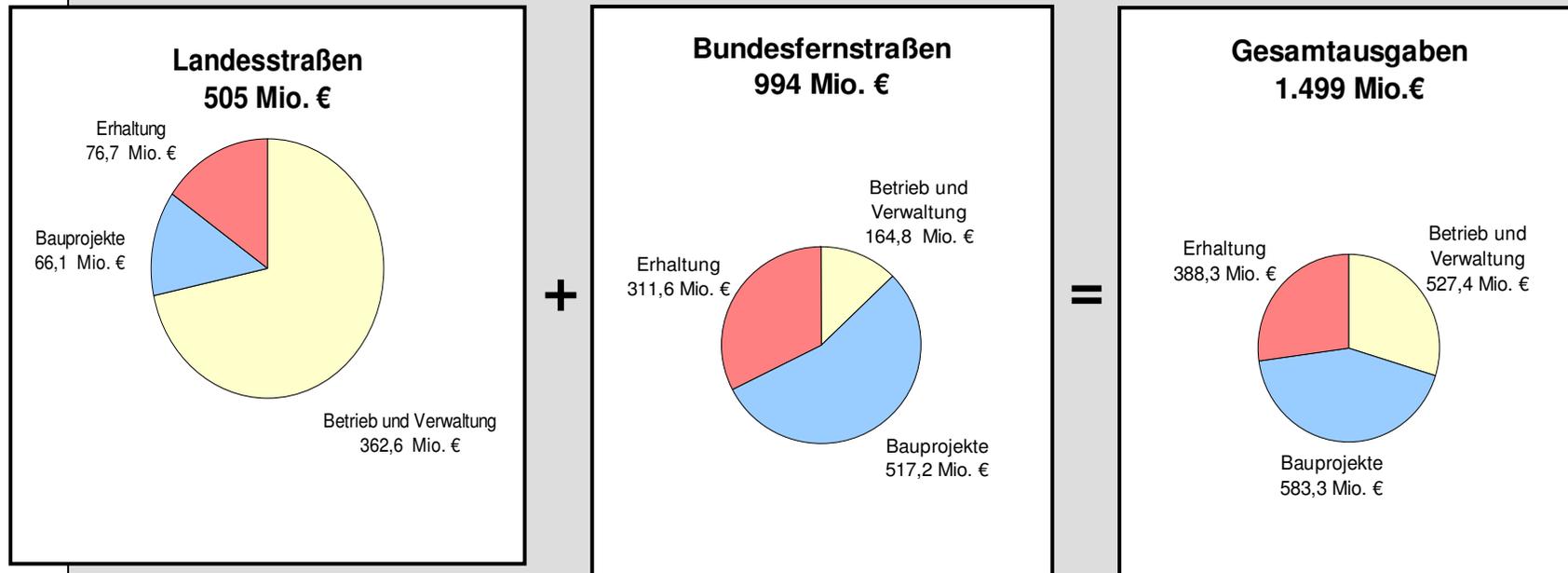


Laut mündlicher Ankündigung des BMVBS vom 14.09.2011 geht die Zuweisung bundesweit um ca. 30 % zurück



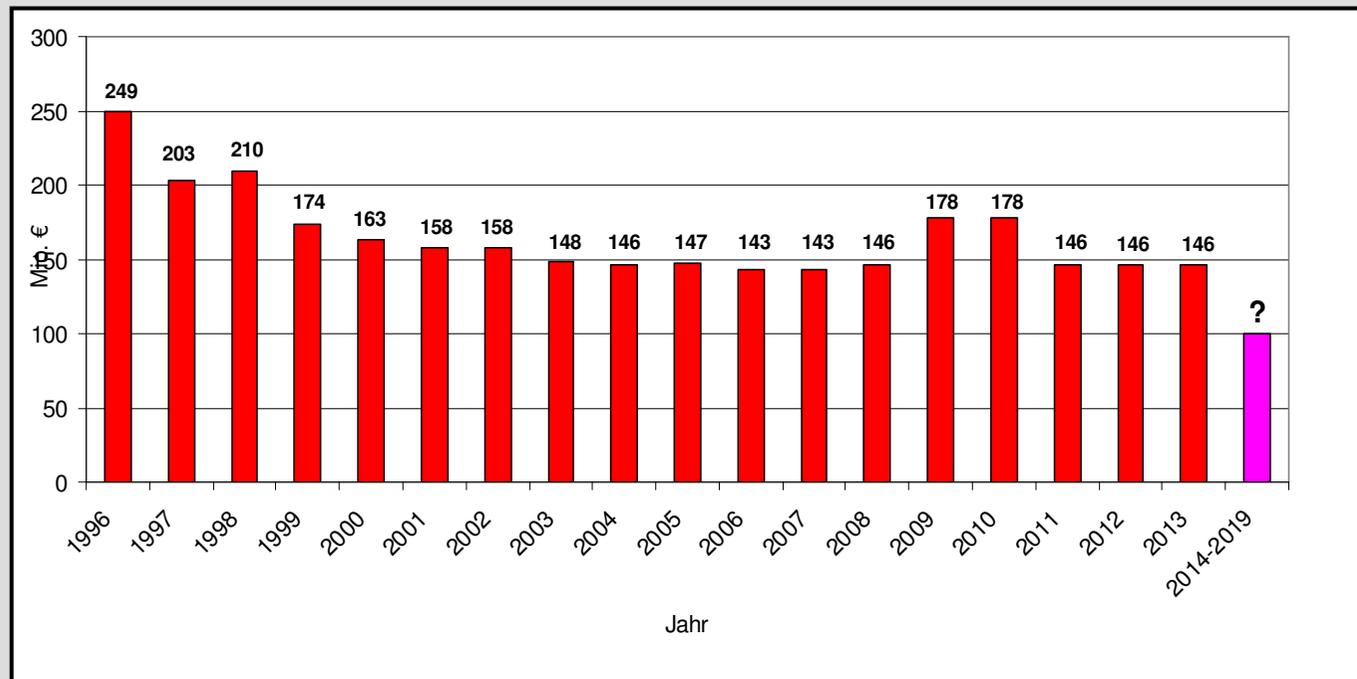
Straßenbauausgaben 2010 für NRW

Straßenbauausgaben 2010



Förderung und Finanzierung des kommunalen Straßenbaus

5.5 Förderung des kommunalen Straßenbaus



Schwerpunkt: LÄRMBEKÄMPFUNG

Grundlagen

Zur Minderung des Straßenverkehrslärms stehen im Wesentlichen folgende Maßnahmen zur Verfügung:

- Fahrzeugtechnische Maßnahmen (Motorkapselung, lärmarme Reifen)
- **Einbau lärmarmen Fahrbeläge,**
- Bau von Schallschutzwänden und -wällen
- Reduzierung der Fahrzeuggeschwindigkeit,
- Verkehrslenkung, Verkehrsberuhigung und Verstetigung des Verkehrs,
- Förderung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Radfahrern und Fußgängern,
- Einbau von Schallschutzfenstern.





**Danke für Ihre
Aufmerksamkeit**

33

**DVWG
Essen 27. September 2011**

