
Stellungnahme des VDV NRW
„Die Demokratie lebt von gut informierten Parlamentariern: Nordrhein-Westfalen
braucht einen Beirat für die Autobahn GmbH des Bundes in NRW“

Schriftliche Anhörung von Sachverständigen
durch den Verkehrsausschuss
zum
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der FDP
Drucksache 18/4137

Es verdient Zustimmung: zeitnahe, vollständige und zutreffende Informationen sind notwendige Grundlage für gute politische Entscheidungen. Allerdings stellt sich hier die Frage, inwieweit der Landtag NRW im Politikfeld „Autobahn“ nach der Organisationsreform des Bundesfernstraßenwesens eigene Entscheidungskompetenzen besitzt, die den Aufwand für einen Beirat rechtfertigen.

Schließlich war es ein Ziel der Reform, Planung, Bau, Betrieb, Erhalt, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung in der „Autobahn GmbH“ zu bündeln und diesen Bereich des Straßenwesens beim Bund anzusiedeln. Damit geht naturgemäß einher, dass dort auch die Entscheidungen in erster Linie am Maßstab des gesamtstaatlichen Interesses getroffen werden. Ein institutionalisiertes allgemeines Mitsprache- oder Gestaltungsrecht der Länder war nicht vorgesehen. Ob dies sinnvoll und zweckmäßig ist, mag an dieser Stelle dahinstehen. Jedenfalls lassen sich unseres Erachtens aus diesem Blickwinkel nur schwer Argumente für die Einrichtung eines Beirats ableiten.

Richtig ist allerdings auch, und darauf weist der Antrag hin, dass gerade Bau- und Ausbaumaßnahmen erhebliche und während der Maßnahmen in erster Linie negative Auswirkungen haben. Diese negativen Auswirkungen erzeugen Erklärungsbedarf, der teils sehr erheblich ist, wie die Beispiele der Leverkusener Rheinbrücke oder der Rahmedetalbrücke zeigen. Nicht nur die verladende Wirtschaft, Spediteure und Pendler sind erheblich betroffen, sondern durch den umgeleiteten Straßenverkehr auch die Bewohner im Einzugsbereich der Umleitungsstrecken. Dass Wirtschaft und Bevölkerung diese Erschwernisse und Belästigungen vorrangig gegenüber den örtlichen Abgeordneten thematisieren, ist ebenso naheliegend.

Ob aber ein Beirat das richtige Instrument ist, um die Informationsdefizite der Abgeordneten zu beheben, sollte jedoch sorgfältig überdacht werden. Dem Beirat würden nur wenige Abgeordnete angehören können. Ob gerade ihr Wahlkreis von Einschränkungen oder Maßnahmen der Autobahn GmbH betroffen ist, dürfte vom Zufall abhängig sein. Deshalb besteht die begründete Vermutung, dass zielführende Informationen bestenfalls mittelbar an die betroffenen Abgeordneten gelangen. Wenn sie aber nur mittelbar an die betroffenen Abgeordneten gelangen, verbessert sich durch einen Beirat wenig gegenüber dem Status quo.

Ein Beirat bindet auch immer Ressourcen und verursacht Aufwand. Es stellt sich die Frage, ob dieser Aufwand insoweit in Zeiten des Fachkräftemangels in einem adäquaten Verhältnis zum Nutzen stünde.

Aus unserer Sicht wäre es zweckmäßig, durch eine verlässliche Abstimmung der zuständigen Institutionen dafür Sorge zu tragen, dass Maßnahmen so zuverlässig und umsichtig geplant werden und die Vorhabenträger umfassend und zielgruppengerecht informieren, sodass eine institutionalisierte Mitwirkung eines Beirats nicht weiter erforderlich ist. Dies sei an einem Beispiel aus dem Eisenbahnbereich erläutert:

Die Deutsche Bahn AG plant aktuell die systematische Sanierung ihres Hochleistungsnetzes. Hierzu werden zentrale längere Bahnstrecken für jeweils fünf Monate vollständig gesperrt. In Nordrhein-Westfalen sind das beispielsweise die Korridore Oberhausen - Emmerich, Köln - Düsseldorf - Hamm, Köln - Hagen oder Köln - Koblenz. Diese Sperrungen werden schon jetzt datumsgenau bis ins Jahr 2030 geplant. Bei diesen Sperrungen wird der Schienenpersonennahverkehr der gesperrten Strecke und - um Kapazitäten für zusätzliche Güter- und Fernverkehrszüge zu schaffen - teilweise auch von Umleitungsstrecken auf die Straße verlagert. Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, dass 500 und in der Spitze bis zu 700 Busse für diesen Umleitungsverkehr notwendig sind. Während dieser Zeit sollten also auf Autobahnen ebenso wie auf anderen Fernstraßen, die diese Schienenersatzverkehre aufnehmen sollen, keine Bauarbeiten stattfinden. Gleiches gilt natürlich auch für Straßenbaumaßnahmen, die, wie z. B. die Erneuerung einer Autobahnbrücke über Umleitungsbahnstrecke, Auswirkungen auf den verbleibenden Bahnbetrieb in diesem Bereich haben. Diese vorausschauende Planung sollte nicht nur bei der Sanierung der Hochleistungskorridore, sondern falls sinnvoll auch unter Zurückstellen von Eigeninteressen bei allen größeren Baumaßnahmen beachtet werden.

Bei nicht vorhersehbaren Sperrungen von Autobahnabschnitten wie der Leverkusener Rheinbrücke ist die Information der Abgeordneten über einen Beirat aus unserer Sicht ebenfalls nur eingeschränkt zweckmäßig. Hier muss situativ entschieden werden. Eine vorherige Information ist nicht möglich. Stattdessen wird in diesen Situationen unabhängig davon, ob einem Beirat eingerichtet werden würde oder nicht, immer anlassbezogen informiert.

Zusammengefasst sollte aus Sicht des VDV NRW deshalb der Schwerpunkt auf eine verlässliche Abstimmung unter den Akteuren mit dem Ziel, die Auswirkungen notwendiger Baumaßnahmen auf alle Verkehrsteilnehmer und auch der weiteren Betroffenen wie Anwohner so gering wie möglich zu halten, besonderer Wert gelegt werden und darauf aufbauend von den Vorhabenträgern aktiv und zielgruppenorientiert informiert werden.

Kontakt

Volker Wente
Geschäftsführer VDV NRW
Kamekestraße 37-39
50672 Köln

0221 57979-138
wente@vdv.de
www.vdv.de