

## BUND-Hintergrund und Forderungen zum BVWP 2003

Berlin, 30.6.2003

### 1 Kurzbewertung der Kabinettsvorlage für den Bundesverkehrswegeplanes 2003

#### BVWP 2003: Kein Beitrag für eine ökologische Verkehrswende

Der Bundesverkehrswegeplan 2003, den das Bundeskabinett am 2. Juli 2003 verabschieden will, erfüllt nach Auffassung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) nicht die Anforderungen einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik. Statt mit einer konsequent an den Zielen der Nachhaltigkeit orientierten Investitionsstrategie ein umweltgerechtes Mobilitätssystem zu gestalten, wird mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 148,9 Mrd. Euro (2001 bis 2015) weiterhin den Verkehrsprognosen hinterhergebaut. Dabei müssten gerade diese Prognosen mit erwarteten Zuwachsraten im Güterverkehr von 64 %, im Personenverkehr von 20 % sowie einer Verdopplung des Luftverkehrs bis 2015 Anlass zu einem grundlegenden Umdenken geben. Denn auch mit der geplanten Verdopplung des Schienengüterverkehrs wird bei Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik der Hauptanteil des absoluten Zuwachses bei der Straße liegen. Mit fatalen Konsequenzen für Menschen, Umwelt und Klima. So geht selbst der BVWP 2003 davon aus, dass bis 2015 die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Verkehr gegenüber 1997 um weitere 11 % ansteigen werden. Außerdem werden Flächenverbrauch und Lärmbelastung weiter zunehmen, die Umwelt- und die Lebensqualität – gerade in den Städten – jedoch abnehmen.

#### Kurswechsel bei den Bestandsinvestitionen

Einen deutlichen, positiven Kurswechsel leitet der BVWP 2003 mit der Prioritätensetzung für den Erhalt der Verkehrswege ein, der in den letzten Jahren fahrlässig zu Gunsten des Neu- und Ausbaus vernachlässigt wurde. Zum ersten Mal sollen in den nächsten Jahren ausreichend Mittel für die Sanierung und Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bereit gestellt werden.

#### Schere zwischen Straße und Schiene öffnet sich wieder

In die falsche Richtung weist jedoch die Verteilung der Investitionsmittel für die Straße und Schiene: Der Straßenbauetat soll gegenüber dem Haushaltsjahr 2003 um fast 1 Mrd. Euro auf ein neues Rekordniveau von 5,4 Mrd. Euro pro Jahr angehoben werden, während die Mittel für die Schiene lediglich auf dem heutigen Niveau von 4,3 Mrd. Euro stagnieren (Insgesamt für die Jahre 2001 bis 2015: Bundesfernstraßen: 77,5 Mrd. Euro, Schienenwege: 63,9 Mrd. Euro, Wasserstraßen: 7,5 Mrd. Euro). In der Laufzeit des BVWP 2003 würden so bis zum Jahr 2015 insgesamt 13 Mrd. Euro mehr in die Straße als in die Schiene investiert werden. Damit gibt die rot-grüne Bundesregierung ihr Ziel der Angleichung von Mitteln in den Schienen- und Straßenbau de facto auf. Dies kann auch nicht durch das Rechenpiel mit Investitionen aus dem GVFG und RegG in Höhe von ca. 1 Mrd. Euro/Jahr schöngerechnet werden, da diese Mittel bereits in den letzten Jahren (als fast die Angleichung erreicht wurde) zur Verfügung standen und außerdem den Ländern zustehen. Auf ihre tatsächliche Verwendung hat der Bund keinen Einfluss.

## Unökologische Wunschliste im Straßenbau

Statt gegenüber dem Entwurf vom 20.3.2003 die geplanten Straßenbauvorhaben auf ein vernünftiges Maß zusammen zu streichen, weist die Kabinetttvorlage für den Vordringlichen Bedarf an Straßenbauprojekten nun ein Gesamtvolumen (einschl. Planungsreserve) von 51,5 Mrd. Euro (im Entwurf 49,8 Mrd. Euro) aus – bei einer bis 2015 konstant gebliebener Finanzierungslinie von 39,8 Mrd. Euro und den zu erwartenden Kürzungen im Bundeshaushalt. Bis 2015 ist der Bau von 1.730 (BVWP-Entwurf: 1.600) neuen Autobahnkilometern, der Ausbau von 2.162 (Entwurf: 2.250) Kilometern bestehender Autobahnen sowie der Neu- und Ausbau von 4.893 (Entwurf: 4.650) Kilometern Bundesstraßen (insbesondere Ortsumgehungen) vorgesehen. Nach 2015 sollen darüber hinaus weitere Bundesfernstraßenprojekte im Umfang von 31 Mrd. Euro realisiert werden. Die damit einhergehende Stärkung des motorisierten Individualverkehrs konterkariert die Ziele und Ansätze einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik. Dies wird nur bedingt dadurch abgemildert, dass durch die verbesserte Bewertungsmethodik und durch die rot-grünen Verhandlungen einige besonders umweltproblematische Projekte ausgesondert wurden oder naturschutzverträglicher geplant werden müssen.

Die Berücksichtigung von Naturschutzbelangen wurde im BVWP 2003 zwar deutlich gestärkt, dennoch bleibt der Straßenbauplan insgesamt ökologisch kontraproduktiv. Völlig unverständlich ist es für den BUND, dass die Bundesregierung am massiven Bau von Ortsumgehungen festhält, obwohl die Bewertungsergebnisse des BMVBW zeigen, dass 60 % der bewerteten OU-Projekte zur Ortsentlastung nicht oder nur gering beitragen. Ebenso fatal ist es, dass für die nachfolgenden Planungsstufen keine Ansätze erkennbar sind, wie vor Ort intelligente und umweltschonende Alternativvorschläge zu den beschlossenen Projekten verwirklicht werden können (vgl. BUND-Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2003).

## Fehlende Netzstrategie für eine starke Bahn

Die Priorität für die Sanierung und Modernisierung des bestehenden Schienennetzes ermöglicht, dass die Bahn mit dem Abbau von Langsamfahrstellen und dem Einbau moderner Zugsteuerungssysteme endlich im 21. Jahrhundert ankommen kann. Der Mittelansatz von 2,5 Mrd. Euro entspricht nach Angaben der DB AG den Planungen für die Netz 21-Strategie.

Dagegen reichen die für den Aus- und Neubau bis zum Jahr 2015 eingeplanten 25,5 Mrd. Euro nicht aus, bis 2015 alle Projekte des vordringlichen Bedarfs mit einem angegebenen Gesamtvolumen von ca. 32 Mrd. Euro zu realisieren. Zudem sind weitere 4,4 Mrd. Euro für die Realisierung der Internationalen Projekte nicht gedeckt, obwohl bei den meisten Projekten (ggf. außer dem Zulauf zum geplanten Brenner-Basistunnel) die geforderten Vereinbarungen mit den Nachbarländern zu erwarten sind. Insbesondere bei den nicht überprüften Prestigeprojekten des "indisponiblen Bedarfs" sind die Kosten deutlich zu niedrig angesetzt. So bei der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle und beim Bahnhofprojekt Stuttgart 21.

Alleine die Neubaustrecke durch den Thüringer Wald kostet nach aktuellen Schätzungen statt der veranschlagten 4,5 Mrd. Euro deutlich über 7 Mrd. Euro. Damit bindet sie über ein Viertel aller Neu- und Ausbaumittel. Dennoch weigert sich das BMVBW weiterhin, die von den Umweltverbänden vorgelegten kostengünstigeren und naturschonenden Alternativvorschläge zu prüfen oder eigene zu entwickeln.

Das Festhalten an unnötigen Prestigeprojekten, die vorhersehbaren Kostensteigerungen und ein zu geringes Mittelvolumen führen dazu, dass sich die Realisierung aller Projekte des vordringlichen Bedarfs nach BUND-Schätzungen mindestens bis ins Jahr 2025 hinein verzögern wird. Bei dem gleichzeitigen massiven Ausbau des Straßennetzes kann diese Investitionsstrategie den Erfordernissen der Nachhaltigkeit an das Verkehrssystem nicht gerecht werden.

Zudem fehlt im BVWP 2003 eine Investitionsstrategie für die Modernisierung und Reaktivierung regionaler Schienenstrecken. Auch mit den unterstellten Mitteln aus RegG und GVFG ist die für einen attraktiven Nah- und Regionalverkehr auf der Schiene zwingend erforderliche Modernisierung des Regionalnetzes nicht zu erreichen. Angesichts von 740 parallel geplanten neuen Ortsumgehungen sowie des Ausbaus von Autobahnen wird sich die Wettbewerbssituation des regionalen Schienenpersonenverkehrs weiter verschlechtern.

### **Bundeswasserstraßen: Einzelprojekte statt ökologischer Fluss- und Binnenschiffahrtskonzepte**

Bei den Bundeswasserstraßen gelingt die nach den Hochwasserkatastrophen des Jahres 2002 beschworene Wende in der Flusspolitik nur im Ansatz: Die Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen an Wasserwegen sollen auf ca. 60 Mio. Euro pro Jahr bzw. 900 Mio. Euro bis 2015 deutlich heruntergefahren, auf den besonders umstrittenen Ausbau der Elbe ganz verzichtet werden. Dennoch wird im Entwurf an naturzerstörenden und ökonomisch unsinnigen Einzelprojekten wie dem Saale-Kanal oder dem Ausbau von Havel, Spree, Main und Weser mit einem Volumen von 5,1 Mrd. Euro grundsätzlich festgehalten, statt endlich die Entwicklung und Umsetzung naturverträglicher Flusskonzepte voranzutreiben.

Grundsätzlich begrüßt der BUND, dass vom Bundeskabinett angesichts der Unterfinanzierung eine Prioritätenreihung der Projekte vorgenommen wird, wobei das BMU insbesondere eine Herabstufung der ökologisch problematischsten Projekte durchsetzen will. Ebenso positiv ist, dass die besonders umstrittenen Projekte wie der Saale-Kanal (Dimensionierung max. auf mittlere Abladetiefe der Elbe, Vorlage neuer Wirtschaftlichkeitsberechnungen und Umweltverträglichkeitsuntersuchungen) und die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße unter Vorbehalt gestellt worden sind.

Insgesamt wird das Ergebnis vom BUND aber so interpretiert, dass das BMVBW und die Wasserstraßenverwaltung nicht ernsthaft an der Entwicklung einer neuen Strategie im Umgang mit den Flüssen interessiert sind.

## **2. Zentrale BUND-Forderungen für eine Ökologisierung des Bundesverkehrswegeplans**

Damit im BVWP 2003 die richtigen Weichen für ein nachhaltiges Mobilitätssystem gestellt werden, muss der BVWP im parlamentarischen Verfahren zum Fernstraßenausbaugesetz und Schienenwegeausbaugesetz nachgebessert werden. Die zentralen Forderungen des BUND sind:

- Umweltfolgenabschätzung für den vom Bundeskabinett verabschiedeten BVWP 2003. Die Umweltauswirkungen der verfolgten Investitionsstrategie müssen mit denen eines ökologischen Investitionsszenarios verglichen werden.
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für Bestandserhaltungs-, Modernisierungs- und Lärmsanierungsprogramme.
- Absenken der Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau. Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite), dabei Realisierung von umweltverträglichen Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung unter Einschluss einer strate-

gischen Umweltprüfung (zu Beispielen vgl. BUND: Das Dusselige Dutzend. 12 Beispiele für eine verfehlte Straßenbaupolitik)

- Entwicklung und Umsetzung einer realistischen und ehrgeizigen Schienennetzstrategie mit dem Zieljahr 2015. Konzentration der Neu- und Ausbaumittel auf sinnvolle Projekte zur Steigerung der Kapazität des Schienenverkehrs. Entwicklung einer Investitionsstrategie für Sanierung, Modernisierung und Reaktivierung regionaler Schienenstrecken.
- Für die Umsetzung einer ökologischen Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik muss die weitere Investitionsstrategie für Wasserstraßen im Rahmen von integrierten, naturverträglichen Flusskonzepten festgelegt werden. Dabei sind auch die Standards für die Unterhaltung der Wasserstraßen den ökologischen Erfordernissen anzupassen. Die Vorlage dieser Konzepte muss Vorrang vor der weiteren Planung von Einzelprojekten bekommen.
- Stärkere Förderung der Vernetzung der Verkehrsträger, um die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu fördern. Neben dem Ausbau des kombinierten Verkehrs für Gütertransporte sollten im Personenverkehr innovative Mobilitätsdienstleistungen wie neue Informations- und Kommunikationssysteme, der Aufbau von Mobilitätszentralen und die Einführung einer MobilCard gezielt gefördert werden. Um den Fahrradverkehr bis 2010 zu verdoppeln, ist außerdem der Nationale Radverkehrsplan umzusetzen und weiterzuentwickeln.
- Um den Anforderungen einer integrierten Verkehrspolitik gerecht zu werden, muss das auf den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fixierte Planungs- und Finanzierungssystem reformiert werden. Um das bisherige Wunschzetteldenken von Ländern und Kommunen bei der Bundesverkehrswegeplanung abzulösen, sollte geprüft werden, inwiefern die Verantwortung für die Optimierung regionaler Verkehrsnetze dieser Ebene bei entsprechender Finanzausstattung zugeordnet werden kann.

*Hinweis: Die Langfassung der BUND-Stellungnahme, weitere Informationen und Analysen zum Bundesverkehrswegeplan sowie die Bewertung des BUND zu den ca. 2.500 Straßenbauprojekt können unter [www.bvwp.de](http://www.bvwp.de) abgerufen werden.*