

BUND-Bilanz des BVWP 2003 und der Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege

Berlin, 30.6.2004

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 und die Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege, die der Deutsche Bundestag am 1. Juli 2004 beschließen will, widersprechen den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik und dokumentieren das Scheitern grundlegender Reformansprüche an eingefahrenen Planungsinstitutionen.

Im Vergleich zum BVWP 1992 gibt es zwar Verbesserungen: Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung der bestehenden Infrastruktur soll in den kommenden Jahren die Priorität auf die Sanierung von Schienen und Straßen gelegt werden. Zudem sind einige ökologisch besonders fatale Straßenbauprojekte entfallen (allerdings wurden auch einige neu in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen). Bei konsequenter Umsetzung des naturschutzfachlichen Planungsauftrags können außerdem bei den davon betroffenen Projekten in den folgenden Planungsverfahren akzeptable, umweltverträgliche Lösungen gefunden werden¹.

Diese Erfolge können jedoch nicht verdecken, dass auch der Bundesverkehrswegeplan 2003 wieder ein unfinanzierbarer Wunschzettel mit einer Vielzahl naturzerstörender, hinsichtlich ihres Bedarfs zweifelhafter oder überdimensionierter Straßenbauprojekte geworden ist und damit die Entwicklung einer integrierten Verkehrsplanung blockiert. Für den zur Verlagerung von Personen- und Güterverkehr notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur fehlt weiterhin eine realistische und finanzierbare Netzkonzeption.

Vorrang für Erhaltungsinvestitionen bisher erst für die Schiene umgesetzt

Der Vorrang für die Sanierung und Modernisierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur ist bisher erst für die Schiene umgesetzt worden, bei der seit 2001 pro Jahr 2,5 Mrd. Euro für die Erhaltungsinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Bei der Straße bleibt die Prioritätensetzung für Sanierung und Erhaltung derzeit weiterhin nur eine Absichtserklärung. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 veranschlagt hierfür 2,7 Mrd. Euro pro Jahr, andere Schätzungen z.B. des DIW erreichen bis zu 3 Mrd. Euro. Im Entwurf des Bundeshaushaltes 2005 werden dafür nur knapp 2 Mrd. Euro angesetzt. Auch wenn dieser Ansatz gegenüber 2004 um 300 Mio. Euro aufgestockt wird, bedeutet dies, dass weiterhin die bestehenden Straßen zu Gunsten neuer Straßenprojekte vernachlässigt werden und damit die verdeckte Schuldenaufnahme zu Lasten zukünftiger Generationen fortgesetzt wird.

Vorrang für den Straßenbau bei den Neu- und Ausbauinvestitionen

Bei den Neu- und Ausbauinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur setzen sowohl der Bundesverkehrswegeplan 2003 als auch die aktuelle Finanzplanung des Bundes die Priorität auf den ökologisch kontraproduktiven Ausbau des Straßennetzes.

¹ Allerdings bedarf dieser Planungsauftrag einer faktischen Umsetzung, die bisher auf Projektplanungsebene nicht erkennbar ist. So werden aktuell im Raumordnungsverfahren zur A 14 Magdeburg – Schwerin zur Trassenvarianten für eine Autobahn untersucht, nicht aber die Alternative des Ausbaus der vorhandenen Bundesstraßen.

Nach den Planungen des BVWP 2003 sollten die Straßenbaumittel (einschl. Erhaltungsinvestitionen) trotz stagnierender, teilweise abnehmender Verkehrsentwicklung und eines in den letzten Jahrzehnten gut ausgebauten Straßennetzes auf das neue Rekordniveau von 5,2 Mrd. Euro angehoben werden – während die Schiene auf dem Niveau von 4,2 Mrd. Euro stabilisiert werden sollte (vgl. BUND-Stellungnahme zum BVWP 2003).

Die aktuelle Finanzplanung des Bundes zeigt, dass diese Ansätze sowohl für Straße (2005: insgesamt 4,6 Mrd. Euro) und Schiene (2005: insgesamt 3,7 Mrd. Euro) utopisch sind.

Zugleich wird bei den Aus- und Neubauinvestitionen das Ungleichgewicht zwischen den beiden Verkehrsträgern zu Lasten der Schiene weiter verschärft. Im Entwurf des Bundeshaushaltes 2005 sind für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen über 2,2 Mrd. Euro angesetzt. In den Ausbau des Schienennetzes sollen im Jahr 2005 dagegen lediglich knapp eine Mrd. Euro investiert werden. Dieser Betrag nimmt bis zum Jahr 2008 auf ca. 500 Mio. Euro pro Jahr ab.

Unfinanzierbare und unökologische Wunschlisten statt Gesamtkonzept

Bei Fortschreibung der aktuellen Investitionsansätze fehlen zur Realisierung des BVWP 2003 bis zum Jahr 2015 über 20 Milliarden Euro (vgl. BUND-Hintergrund: Finanzknappheit erzwingt Wende in der Verkehrsinvestitionspolitik). Die Ausbaugesetze sind damit bereits bei ihrem Beschluss Makulatur. Entgegen der eigenen Ansprüche zu Beginn der Überarbeitung des BVWP 2003 im Jahr 2003 ist es der Bundesregierung weder gelungen, die Ausbauplanungen auf tatsächlich notwendige und finanzierbare Projekte zu reduzieren, noch generell eine Reform der bisherigen verkehrsträgerbezogenen Planungs- und Finanzierungsstrukturen im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung einzuleiten.

Ursache dafür: Der Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze sind nicht aus einem finanzierbaren Gesamtkonzept für den Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems abgeleitet, sondern bestehen weiterhin aus einer Aneinanderreihung von Einzelprojekten, die vor allem auf Druck der Länder und Regionen in den Plan aufgenommen wurden. Dies betrifft sowohl die Straßenprojekte als auch die Schienenprojekte.

Bei der Schiene sind im Vordringlichen Bedarf insgesamt Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 30 Mrd. Euro enthalten – mittelfristig stehen pro Jahr zu ihrer Realisierung lediglich knapp 500 Mio. Euro zur Verfügung. Auch bei einer notwendigen Aufstockung der Investitionen in das Schienennetz sind die vorliegenden Planungen auf ihre Effizienz und ihre Bedeutung für das ganze Schienennetz zu überprüfen. Prestigeobjekte wie Nürnberg – Erfurt – Halle mit Kosten von über 7 Mrd. Euro sind weder verkehrlich notwendig noch finanzierbar und müssen endlich zu Gunsten kostengünstiger Alternativen aufgegeben werden.

Bei den Straßenbauprojekten umfasst der Vordringliche Bedarf insgesamt knapp 44 Mrd. Euro. Von diesen kann bis 2015 auf Basis der aktuellen Finanzplanungen maximal die Hälfte finanziert werden. Mit dem Schwarzbuch zum Fernstraßenbau hat der BUND aufgezeigt, dass die Mehrzahl der Straßenneubauprojekte in Deutschland entweder überflüssig ist oder umweltfreundlichere sowie kostengünstige Alternativen bestehen. Mittelfristig (d.h. nach Fertigstellung der in Bau befindlichen Vorhaben) könnten durch den Verzicht auf überdimensionierte Straßenbauprojekte mindestens die Hälfte der im BVWP 2003 für den Neu- und Ausbau vorgesehenen Steuergelder eingespart werden könnten. Bei effizienter Verwendung der Mittel würde eine Fortschreibung des derzeitigen Investitionsniveaus von knapp 4,5 Mrd. Euro für eine nachhaltige Verbesserung des Straßenverkehrs, insbesondere die Entlastung von hochbelasteten Ortsdurchfahrten oder die Verbesserung der Erreichbarkeit von peripheren Regionen vollkommen ausreichen.

Zentrale BUND-Forderungen für eine Reform der Verkehrsinvestitionspolitik

Die Hauptgefahr für eine nachhaltige Entwicklung des Standorts Deutschland und die künftige Funktionsfähigkeit des Verkehrssystems sind für den BUND nicht die knappen Investitionsmittel, sondern das Versagen von Regierung und Opposition, die überfällige Reform in der Verkehrsinvestitionspolitik einzuleiten. Statt Wunschlisten für einzelne Bauprojekte muss die Bundesregierung endlich ein Konzept vorlegen, wie die Umwelt-, Klima- und Lärmprobleme des Verkehrs gelöst werden können. Eckpunkte einer notwendigen Reform sind für den BUND:

- Vorrang für den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (einschl. Lärmsanierung, verbesserte Verkehrsleitsysteme, Ausbau des Kombinierten Verkehrs etc.). Im Bundeshaushalt sind dazu für Straße und Schiene jeweils ca. 3 Mrd. Euro pro Jahr langfristig zu sichern.
- Bei den Investitionen für Neu- und Ausbau muss eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik die Priorität auf sinnvolle Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Kapazitätsausweitung bei der Schieneninfrastruktur legen. Auf Basis einer konkreten und nachvollziehbaren Schienennetzkonzeption muss dazu der Hauptbautitel Schiene (einschl. Erhaltungsinvestitionen) bei Verzicht auf die Prestigeobjekte bzw. die Realisierung von kostengünstigen und umweltgerechten Alternativen auf mindestens 4,5 Mrd. Euro aufgestockt werden. Für die Modernisierung und Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken ist darüber hinaus eine gemeinsame Investitionsstrategie von Bund und Ländern zu entwickeln.
- Der weitere Aus- und Neubau von Straßen ist angesichts eines insgesamt sehr leistungsfähigen Gesamtnetzes nur in Ausnahmefällen sinnvoll und sollte im Rahmen einer integrierten Verkehrsplanung nur dann erfolgen, wenn andere Maßnahmen wie der Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsmittel, die Optimierung des vorhandenen Straßennetzes oder die Beruhigung von Ortsdurchfahrten nicht zur Erreichung der verkehrsplanerischen Ziele ausreichen. Durch eine Reform der Planungs- und Finanzierungsstrukturen müssen die Bedingungen dafür geschaffen werden, die Probleme vor Ort mit umweltverträglichen und finanziell günstigsten Verkehrskonzepten zu lösen (vgl. dazu die BUND-Vorschläge im BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland). Für den Hauptbautitel Bundesfernstraßen reichen einschließlich der notwendigen Erhaltungsinvestitionen damit mittelfristig 4,5 Mrd. Euro pro Jahr vollkommen aus.

Weitere Infos:

BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland (und andere Infos des BUND zum BVWP 2003): www.bund.net/verkehr/

Bundesverkehrswegeplan 2003: www.bmvbw.de
(<http://www.bmvbw.de/Bundesverkehrswegeplan-.806.htm>)

Entwurf des Bundeshaushaltes 2005 und der mittelfristigen Finanzplanung bis 2008
(Kabinettsbeschluss vom 23.6.2004)

BUND, Referat für Verkehrspolitik, Tilmann Heuser / Felicia Latscha, Tel: 030-27586-435,
Fax: 030-27586-440, email: tilmann.heuser@bund.net