

## Workshop



### **Bundesverkehrswegeplan 2003 / Fernstraßenausbaugesetz – wohin des Weges?, Mittwoch, 16. Juli 2003**

**Björn Dosch, ADAC**

Der Bundesverkehrswegeplan ist die zentrale Grundlage für die Verkehrsinfrastrukturplanung in Deutschland. Wesentliche Forderungen, die an ihn zu stellen sind, sind daher insbesondere

- Realismus in der Planung, d.h. realistische Annahmen, Szenarien und Prognosen,
- strikte Orientierung am abzusehenden Bedarf sowie
- eine nachvollziehbare und geeignete Methodik.

Stellt man den aktuellen Bundesverkehrswegeplan dem gegenüber, so fallen einige Kritikpunkte ins Auge:

- Der Realitätsgehalt der Prognosen des Bundesverkehrswegeplans erscheint schon wenige Jahre nach ihrer Erstellung teilweise fraglich. Insbesondere im Güterverkehr zeichnet sich ab, dass das skizzierte Wachstum auf der Schiene ausbleibt. Unverständlich ist, warum im Entwurf des BVWP eine Prognose zitiert wird, nach welcher die Transportleistung auf der Schiene sich bis 2015 verdoppeln wird. Diese Zahl ist nicht Ergebnis der offiziellen BVWP-Prognose sondern nur einer sog. Grobabschätzung und kann daher auch nicht als geeignete Basis für die Verkehrsplanung herangezogen werden. Die Nutzung einer solchen Quelle wirft deshalb den Verdacht auf, dass politische Vorgaben höher gewichtet wurden als Realismus.
- Wichtige Neubau- und Ausbauprojekte sind trotz hohem Nutzen-Kosten-Verhältnis oder hoher Raumwirksamkeit nicht in den vordringlichen Bedarf aufgenommen worden. Insgesamt bleibt das Volumen der in den vordringlichen Bedarf eingestuften Maßnahmen deutlich hinter dem tatsächlich Notwendigen zurück.
- Das hohe Niveau an Nutzen-Kosten-Verhältnis, ab dem Straßenbauprojekte erst Eingang in den vordringlichen Bedarf gefunden haben, ist das völlig unbefriedigende Ergebnis eines vorher fixierten Finanzrahmens. Ein solches Verfahren ist wirtschaftspolitisch verfehlt: Wenn der Staat volkswirtschaftlich unstrittig sinnvolle Investitionen – also solche mit einem hohen positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis – unterlässt, so schädigt er damit langfristig Wirtschaft und Gesellschaft. Ganz offensichtlich waren fiskalische Vorgaben wichtiger als die realistische Ermittlung des Bedarfs.

- Auch hinsichtlich der Verteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrsträger muss man die Bedarfsorientierung des aktuellen BVWP kritisch hinterfragen. So wickelt der Verkehrsträger Straße zwar rund 90 % des Personenverkehrs und 70 % des Güterverkehrs ab. Von den bewerteten Projekten mit Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 werden im Bereich Straße aber nur 48 % finanziert werden, bei der Schiene unter Einrechnung der Bundesmittel aus GVFG und RegG aber 96 %.
- Neben die quantitative Nutzen-Kosten-Betrachtung wurden als qualitative Elemente die Raumwirksamkeitsanalyse und die Umweltrisikoeinschätzung gesetzt. Eine solche Vermischung mindert die Transparenz des Verfahrens und weicht die Aussagen aus der Nutzen-Kosten-Betrachtung auf.
- Zukünftig muss aus Sicht des ADAC die Betrachtung der Verkehrsqualitäten in die Bundesverkehrsplanung integriert werden. Diese Methodik erlaubt es, fundiert und differenziert die tatsächliche und die gewünschte Leistungsfähigkeit unserer Verkehrswege zu analysieren.