

# Bundesverkehrswegeplan 2003/Fernstraßenausbaugesetz – wohin des Weges?

## Statement

**Dr. Adolf Zobel**

**Stellvertretender Hauptgeschäftsführer des  
Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.**

Workshop von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur  
am 16. Juli 2003 in Berlin

1. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 umfasst über einen 15 Jahres-Zeitraum 148,9 Mrd. €, also jährlich knapp 10 Mrd. €. Davon entfallen unter anderem auf
  - die Bundesfernstraßen 77,5 Mrd. € incl. 2 Mrd. € für die Refinanzierung privat vorfinanzierter Bundesfernstraßenprojekte,
  - die Schiene 63,9 Mrd. € zuzüglich 14 Mrd. € aus Mitteln des GVFG und Regionalisierungsmittel, also rund 78 Mrd. €.
2. Die Pällmann-Kommission hatte bereits im September 2000 eine jährliche Finanzierungslücke von 4 Mrd. € für die Infrastruktur, 2 Mrd. € für Straßen ausgemacht. Diese Lücke wird durch den BVWP nicht geschlossen.
3. Diese Lücke schließt auch nicht die vorgesehene Maut. Im Gegenteil: von den für 2004 erwarteten Mauteinnahmen in Höhe von 2 800 Mio. € fließen nach Abzug der Systemkosten zwar 1060 Mio. € in Bundesfernstraßen und 782 Mio. € in die Schiene. Durch das Auslaufen des Zukunftsinvestitionsprogramms kommen 2004 von diesen „zusätzlichen Investitionsmitteln“ bei der Straße aber nur 360 Mio. € an, bei der Schiene sinken sogar die Infrastrukturinvestitionen um 400 Mio. €
4. Schiene und Straße erhalten etwa in gleicher Höhe Finanzierungsmittel, obwohl im Güterverkehr auf deutscher Infrastruktur per Lkw 70 %, per Eisenbahn aber nur 14 % der Verkehrsleistung erbracht werden.
5. Die Parität von Schiene und Straße wird begründet mit dem sog. „Integrationsszenario“ aus dem Verkehrsbericht 2000, das als Zielvorgabe eine Verdoppelung der Eisenbahnverkehrsleistung von 1977 bis 2015 vorsah.

Aktuellere (und demzufolge realistischere) Prognosen z.B. vom April 2001 – speziell für die BVWP erstellt – werden nicht berücksichtigt.

6. Die politisch gewünschte Verlagerung von Straßenverkehren auf die Schiene und die Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2015 – Grundlage für die Priorisierung der Eisenbahn bei der Finanzmittelverteilung - sind reine Utopie. Die aktuelle für die BVWP erstellte Prognose geht auch nicht mehr von einer Verdoppelung des Schienenverkehrs auf 148 Mrd. tkm aus, sondern „nur“ von einer Steigerung auf 114,9 Mrd. tkm, also um 58 %. Die Hauptlast des Verkehrswachstums wird aber – und dies in allen Prognosen – absolut die Straße zu verkraften haben.
7. Der Schwerpunkt (56 %) der im BVWP enthaltenen Investitionen liegt auf Erhaltungsmaßnahmen. Der um 10 Prozentpunkte höhere Anteil gegenüber dem letzten BVWP ist auch bitter notwendig, er zeigt allerdings die Investitionsversäumnisse in der Vergangenheit und den unbefriedigenden Zustand des deutschen Infrastrukturnetzes sowohl bei der Straße als auch bei der Schiene auf.
8. Laut BVWP sind im deutschen Autobahnnetz
  - nur noch 90 % ohne Gebrauchswerteinschränkung nutzbar
  - 8 % weisen Beeinträchtigungen auf und
  - 2 % waren „nur eingeschränkt befahrbar.

Berlin, 16. Juli 2003