



STELLUNGNAHME

Pro Mobilität

Initiative für Verkehrsinfrastruktur

Friedrichstraße 154

10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12

Fax: 030 / 22 48 84 14

www.promobilitaet.de

info@promobilitaet.de

25. April 2003

zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2001-2015

(BMVBW-GZ: PG BVWP/ 20.70.50-43/9 Va 03)

„Wir haben die wirtschaftliche Entwicklung, die Europa in den letzten Jahrzehnten erlebt hat, nicht zuletzt der Leistungsfähigkeit des Straßentransports zu verdanken.“

Loyola de Palacio

Vizepräsidentin der Europäischen Kommission,
EU-Kommissarin für Verkehr und Energie

(Quelle: DVZ, 22.2.2003)

Position von PRO MOBILITÄT

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat Verbänden die Möglichkeit gegeben, zum Referentenentwurf eines Bundesverkehrswegeplans 2001-2015 Stellung zu nehmen. Pro Mobilität kommt dieser Einladung gerne nach. Den Referentenentwurf bewertet Pro Mobilität wie folgt:

Übersicht

I. Zielsetzung und Prämissen

- Qualitätsziel „Halbierung der Anzahl der Staus bis 2015“ anstreben
- Aktualisierung der Projektplanung war notwendig
- Höhere Erhaltungsinvestitionen zu begrüßen
- Heutige Kapazitäten der Verkehrswege reichen nicht
- Verdopplung des Schienengüterverkehrs nicht in Sicht
- Begrenzung der Investitionen der Straße auf die der Schiene aufheben
- Benachteiligung der Straße nicht auf der Planungsebene fortschreiben

II. Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen erhöhen

- Planungssicherheit für Neu- und Ausbau wichtig
- Planungsreserve erhält Flexibilität bei Umsetzungsverzug
- Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen um 30 Mrd. _ erhöhen
- Gebühreneinnahmen voll in Investitionen für Fernstraßen umsetzen
- Alle Einnahmen aus der Lkw-Mauterhebung dynamisch in Investitionsrahmen der Straße einrechnen
- Investitionsmöglichkeiten einer privatrechtlichen Autobahngesellschaft für die Straße erschließen

III. Mittelverwendung optimieren

- Umweltwirkungen nicht übergewichten
- Den Mitteleinsatz übergreifend optimieren

IV. Projektauswahl und –reihung

- Trotz fünffachem Nutzen werden Straßen nicht realisiert
- Transparenz über Projektbewertungen herstellen
- Umweltrisikoeinschätzung Indikator für konkrete Lösungssuche
- Verzicht auf Maßnahmen bei parallel zu Autobahnen laufenden Bundesstraßen pauschal nicht gerechtfertigt
- Maßnahmen zur Verdopplung des Schienengüterverkehrs im Entwurf kaum erkennbar

V. Anregungen zur Weiterentwicklung der Methodik des Bundesverkehrswegeplans

- Säule „Verkehrsqualität“ in die Bewertungsmethodik aufnehmen
- Projektprüfung auf privatwirtschaftliche Realisierbarkeit einbinden
- Bundesverkehrswegeplan auf Fernverkehr konzentrieren

VI. Fazit

I. Zielsetzung und Prämissen

1. Qualitätsziel „Halbierung der Anzahl der Staus bis 2015“ anstreben

Die Bundesregierung sollte sich für die Fernstraßen das Qualitätsziel setzen, die Anzahl der Staus bis zum Jahr 2015 zu halbieren. 192.000 Verkehrsmeldungen hat der ADAC im Jahr 2001 registriert. Sie sind ein Indikator für Kapazitätsprobleme. Mit dem Bekenntnis des Infrastrukturbetreibers Bund zu einem Qualitätsziel wäre den Bürgern transparent zu vermitteln, welchen konkreten Nutzen Investitionen entfalten. Die Politik könnte über das Investitionsniveau eine planmäßige Zielerreichung steuern. Ergebnisse ließen sich dokumentieren und dadurch die politische Durchsetzbarkeit von Infrastrukturmaßnahmen gegenüber konsumtiven Ausgaben verbessern. Der Bundesverkehrswegeplan würde zum Masterplan für ein effizientes Verkehrsnetz.

- **PRO Mobilität fordert: Der Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans sollte aus Qualitätszielen für die Bundesverkehrswege abgeleitet werden. Bisher ist der Investitionsrahmen nur ein Resultat aus viel zu engen Vorgaben des Bundeshaushaltes. So haben Wachstumswirkungen, Zeitverluste der Menschen und staubedingte Umweltfolgen auf die Höhe des Investitionsvolumens keinen Einfluss.**

2. Aktualisierung der Projektplanung war notwendig

Pro Mobilität begrüßt, dass eine aktualisierte Grundlage zur Projektplanung für Neubau-, Ausbau- und Erhaltungsinvestitionen in Bundesverkehrswege geschaffen wird. Für den Bundesverkehrswegeplan 1992-2012 standen zur Abschätzung der Verkehrsentwicklung in den ostdeutschen Bundesländern und im grenzüberschreitenden Verkehr mit den MOE-Staaten nur grobe Rahmen-daten zur Verfügung. Der zunehmende Ost-West-Verkehr hat die Anforderungen an das Verkehrssystem in allen Teilen Deutschlands verändert. Die dem neuen Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegenden Daten erlauben eine Investitionsplanung auf aktualisierter Basis. Diese müssen für eine effiziente Politik genutzt werden, die die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege stärkt, Staus verringert und die Erschließung der Fläche durch das Verkehrsnetz weiter verbessert.

3. Höhere Erhaltungsinvestitionen zu begrüßen

Die Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen gegenüber dem Bundesverkehrswegeplan von 1992 wird von Pro Mobilität unterstützt. Dem wachsenden Substanzverlust der Bundesverkehrswege muss wirksam entgegen gewirkt werden. Im Vergleich zum Durchschnitt der Jahre 1991-2000 werden die Ansätze für die Fernstraßen um durchschnittlich 18 Prozent, die für Schienenwege um mehr als 50 Prozent und die für Wasserstraßen sogar um 130 Prozent erhöht. Die Sicherung des vorhandenen Netzes hat eine enorme Breitenwirkung im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes.

4. Heutige Kapazitäten der Verkehrswege reichen nicht

Im „Verkehrsbericht 2000“ hat sich die Bundesregierung zu einem „Integrations-szenario“ bekannt, das unter Einschluss bestimmter politischer Maßnahmen von einem Wachstum der Verkehrsleistung bei Personen um 20 Prozent und bei Gütern um 64 Prozent im Zeitraum 1997 – 2015 ausgeht. Das vorhandene Verkehrsnetz wird die erwartete Verkehrsnachfrage nicht bewältigen können.

Substanzsicherung und der Ausbau zusätzlicher Kapazitäten sind unerlässlich. Als weitere Aufgaben kommen Lückenschlüsse und eine bessere Erschließung ländlicher Räume hinzu. Der vordringliche Neu- und Ausbaubedarf der Straße sieht über 15 Jahre 37,8 Mrd. _ (ohne 2 Mrd. _ Refinanzierung für Vorfinanzierung) vor. Dennoch fehlt für viele gesamtwirtschaftlich hoch rentable Straßenprojekte eine Realisierungsperspektive.

5. **Verdopplung des Schienengüterverkehrs nicht in Sicht**

Das „Integrationsszenario“ des „Verkehrsberichtes 2000“ – es wurde von der Bundesregierung unter Einschluss politischer Maßnahmen definiert – unterstellt die Verdopplung des Schienengüterverkehrs bzw. die Erhöhung des Marktanteils der Güterbahnen im Prognosezeitraum 1997 bis 2015. Da der zusätzliche Kapazitätsbedarf der Verkehrswege vor allem durch das Nachfragewachstum des Güterverkehrs hervorgerufen wird, sieht die Bundesregierung im Wachstum des Schienengüterverkehrs eine tragende Säule ihrer Verkehrspolitik. Doch die Säule trägt nicht, andere müssen die Lasten übernehmen. Seit 1997 hat sich der Modal-Split weiter zugunsten des Lkw verändert, während die Verkehrsleistung der Güterbahn stagniert. Die mittelfristige Prognose bis 2006 der PROGNOSE AG für das Bundesverkehrsministerium vom Dezember 2002 erwartet weitere Marktanteilsgewinne des Lkw. Die Investitionspolitik muss dieser Entwicklung Rechnung tragen.

6. **Begrenzung der Investitionen der Straße auf die der Schiene aufheben**

Schon in ihrer Koalitionsvereinbarung 1998 hat die rot-grüne Bundesregierung die Investitionen in die Fernstraßen auf das Niveau für Schienenwege begrenzt. Die Weiterentwicklung des Straßennetzes wird dadurch in erheblichem Maße beeinträchtigt. Letztendlich werden Staus durch diese Politik verschärft und Handlungsmöglichkeiten nicht genutzt, einer staubedingten Energievergeudung und den damit verbundenen Zeitverlusten entgegen zu wirken.

Die Anpassung der Begrenzungsregel für den Straßenbau in der Koalitionsvereinbarung 2002, in die nun auf Seiten der Schiene auch investive Elemente des Regionalisierungsgesetzes für den Schienenpersonennahverkehr und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes einbezogen werden, unterstreicht nur die Probleme dieser ideologisch geprägten Regelbindung, sie löst sie jedoch nicht auf.

Während im Fernstraßenbau in den letzten Jahren jeweils fast 2,5 Mrd. EUR fehlten, wurde Haushaltsansätze für Schienenwege in Milliardenhöhe nicht in bauwirksame Leistungen umgesetzt. Jährliche Schienenwegebaupläne als Anlagen zum Bundeshaushalt, wie sie bei Fernstraßen und Wasserstraßen üblich sind, könnten für mehr Planbarkeit und Transparenz sorgen. Letztendlich geht es bei jedem Verkehrsweg um den Nachweis effizienter Mittelplanung und -verwendung.

7. **Benachteiligung der Straße nicht auf Planungsebene fortschreiben**

Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2003 basiert auf zwei Prämissen, die sachlich nicht gerechtfertigt sind und zu falschen investitionspolitischen Prioritäten führen:

- einer Illusion über die Verlagerungsmöglichkeiten von Güterverkehr auf die Bahn und

- der falschen Hoffnung, über Investitionspolitik den Modal-Split zwischen den Verkehrsträgern entscheidend beeinflussen zu können, Die Kritik an diesen beiden zentralen Prämissen der Verkehrspolitik der Bundesregierung wird gestützt durch den Bericht der Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter Leitung von Dr. Wilhelm Wilhelm Pällmann aus dem Jahr 2000.

Beide Prämissen führen zu einer Politik, die die Straße bei den Investitionen gemessen an ihrem Bedarf benachteiligt und dieses nun auf der langfristigen Planungsebene dauerhaft fortschreiben will.

- **Pro Mobilität fordert: Die Begrenzung der Investitionen in die Fernstraßen auf das Niveau für Schienenwege muss aufgehoben und auf den Versuch einer Modal-Split-Steuerung über die Infrastrukturpolitik verzichtet werden.**

II. Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen erhöhen

8. Planungssicherheit für Neu- und Ausbau wichtig

Die Zielsetzung der Bundesregierung, einen vordringlichen Bedarf zu definieren, dessen Finanzierung im Planungszeitraum gewährleistet ist und der den betroffenen Regionen Planungssicherheit schafft, wird von Pro Mobilität grundsätzlich unterstützt. Eine Zustimmung zur Höhe des Investitionsrahmens ist damit nicht verbunden. Der jetzige Investitionsrahmen lässt es nicht zu, mit neuen Projekten des Neu- und Ausbaus vor 2007 zu beginnen. Pro Mobilität hält einen höheren Investitionsrahmen für finanzierbar, so dass für zusätzliche Projekte Planungssicherheit geschaffen werden könnte.

9. Planungsreserve erhält Flexibilität bei Umsetzungsverzug

Projekte als Reserve des vordringlichen Bedarfs zu definieren und mit Planungsrecht auszustatten, ist ein geeigneter Ansatz, um Planungssicherheit mit der gebotenen Flexibilität bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans zu verknüpfen. Planungsverzögerungen bei einzelnen Projekten können so aufgefangen werden. Wichtig ist es, über eine hinreichende Anzahl von Projekten mit Planungsrecht zu verfügen.

10. Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen um 30 Mrd. EUR erhöhen

Für Erhalt, Ausbau und Neubau der Bundesfernstraßen fehlen bei heutigem Investitionsniveau langfristig jährlich insgesamt 2,5 Mrd. EUR, davon 1,5 Mrd. EUR für den Neu- und Ausbau und 1 Mrd. EUR für den Erhalt. Allein bei Autobahnen ist der Neubau von Strecken auf einer Länge von 2.400 km erforderlich. Ausbaubedarf besteht bei 3300 km.

Der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans schnürt für Bundesfernstraßen ein viel zu enges Finanzkorsett. Die Ansätze von 4,6 Mrd. EUR in den Jahren 2001 bis 2003 werden trotz Lkw-Maut nur auf 5,1 Mrd. EUR in 2004 und 2005 erhöht und anschließend mit 5,2 Mrd. EUR bis 2015 fortgeführt. Das anstehende Wachstum im Straßenverkehr ist mit diesem Investitionsrahmen nicht zu bewältigen.

Das insgesamt erforderliche Investitionsvolumen für Bundesfernstraßen beträgt 105,5 Mrd. EUR. Der Bundesverkehrswegeplan sieht bis 2015 hier 75,4 Mrd. EUR vor. Der Finanzrahmen muss sich am benötigten Infrastrukturnetz orientieren. Das heißt, es fehlen zusätzlich 2 Mrd. EUR pro Jahr bzw. 30 Mrd. EUR bis 2015.

- **Pro Mobilität fordert: Der Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen muss um 30 Mrd. EUR angehoben werden.**

11. **Gebühreneinnahmen voll in Investitionen für Fernstraßen umsetzen**

Die streckenbezogene Lkw-Maut auf Autobahnen erhöht den Finanzrahmen für Bundesfernstraßen im Verkehrshaushalt ab 2004 um rund 470 Mio. Euro pro Jahr auf 5,1 Mrd. EUR. Rein rechnerisch ist die von der Bundesregierung vorgesehene Zweckbindung für Bundesfernstraßen etwas höher. Von 2001 bis 2003 wurden aus dem „Zukunftsinvestitionsprogramm“ befristet jährlich je 1 Mrd. EUR für Schienenwege und 450 Mio. EUR für Umgehungsstraßen bereitgestellt. Selbst bei voller Gegenrechnung dieser Kürzung und anderer Veränderungen des Haushaltsansatzes für Bundesfernstraßen erhöhen sich die Investitionen 2004 gegenüber dem Vorjahr nur um rund 850 Mio. EUR, also um weniger als ein Drittel der Mautbelastung des Straßengüterverkehrs von rund 3,4 Mrd. EUR. Die Maut muss nach Abzug der Kosten des Gebührenerhebungssystems in voller Höhe für Bundesfernstraßen verwendet werden.

12. **Alle Einnahmen aus der Mauterhebung dynamisch in Investitionsrahmen einrechnen**

Aus der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen werden ab 2004 Einnahmen von mindestens 3,4 Mrd. EUR jährlich erwartet. Hierbei handelt es sich um eine vorsichtige Schätzung, realistischer sind Einnahmen von 3,7 Mrd. EUR. Außerdem ist seitens der öffentlichen Hand mit zusätzlichen Umsatzeinnahmen von bis zu 500 Mio. EUR pro Jahr aus der Weiterberechnung der Maut an die Kunden des Straßengüterverkehrs und deren Weitergabe in der Wertschöpfungskette zu rechnen. Einnahmen der öffentlichen Hand von rund 4 Mrd. EUR pro Jahr sind somit realistisch. Die wachsende Verkehrsnachfrage wird einen weiteren Anstieg zur Folge haben.

Auf der Ausgabenseite stehen 730 Mio. EUR an Erhebungskosten fest, die dem Betreiber vertraglich zugesichert wurden bzw. bei den Kontrollbehörden entstehen. Außerdem werden Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen von bis zu 600 Mio. EUR im politischen Raum diskutiert. Der Wegfall der zeitbezogenen Eurovignette mit 450 Mio. EUR entspricht in etwa dem Zuwachs an Umsatzeinnahmen. Der verbleibende Betrag von 2,2 Mrd. EUR sollte vollständig für den Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt werden. Das erwartete Verkehrswachstum wird diese für Investitionen verfügbaren Mittel weiter steigern. Die vorhandene Investitionslücke wäre deutlich verringert, wenn – und dies ist unerlässlich – die vorhandenen Haushaltsansätze unverändert fortgeführt werden.

- **Pro Mobilität fordert: Alle Einnahmen aus Mautgebühren auf Fernstraßen müssen für den Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen verwendet werden. Im Finanzrahmen für Bundesfernstraßen sind daher die Einnahmen aus der Lkw-Maut in ihrer Entwicklung im**

Zeitablauf unter Abzug der Systemkosten zusätzlich zu den Haushaltsansätzen für Fernstraßen in voller Höhe einzubringen. Sie sollten im Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans separat ausgewiesen werden.

13. Investitionsmöglichkeiten einer privatrechtlichen Autobahngesellschaft für Straße erschließen

Die DB Netz AG hat als Netzbetreiber die Möglichkeit, aus eigenem Ermessen in Schienenwege zu investieren. Sie kann betriebswirtschaftlich rentable Projekte selbständig oder zumindest vorzeitig umsetzen. Wege der Kreditfinanzierung stehen ihr dazu offen. Bei den Autobahnen ist ein solcher Weg auch möglich. Bisher fehlt der politische Wille. Pro Mobilität fordert, dass die vorgesehene Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes, die aus den Lkw-Mauteinnahmen finanziert werden soll, in Form einer privatrechtlichen Bundesautobahngesellschaft vergleichbare Handlungsmöglichkeiten erhält. Flexibilität bei der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans würde gewonnen.

III. Mittelverwendung optimieren

14. Umweltwirkungen nicht übergewichten

Die Abschneidegrenzen des Nutzen-Kosten-Koeffizienten bei den drei Verkehrswegen für den vordringlichen Bedarf werden im Entwurf nicht genannt. Näherungswerte werden nur indirekt bei der Abschätzung der CO₂-Emissionen angesprochen. Der CO₂-Bilanz der Verkehrsprognose für den Bundesverkehrswegeplan liege eine Realisierung – also die Einordnung in den vordringlichen Bedarf – von Schienenwege- und Wasserstraßenprojekten bei einem Nutzen-Kosten-Koeffizient von größer eins und bei Bundesfernstraßen von größer vier zugrunde.

Für die Bevorzugung von Schiene und Wasserstraße werden meist ökologische Vorteile angeführt, die in dieser Pauschalität nicht zutreffend sind und im Zeitablauf auch bezogen auf Durchschnittswerte durch den technischen Fortschritt im Bereich des Straßenverkehrs weiter an Relevanz verlieren werden. Hinzu kommt, dass in den Nutzen-Kosten-Analysen für die Investitionsvorhaben bereits Umweltkosten berücksichtigt wurden. Umweltwirkungen sollten bei der Abgrenzung des vordringlichen Bedarfs und den investitionspolitischen Vorgaben nicht übergewichtet werden. Diese kritische Sicht ist gerechtfertigt, denn viele Straßenbauvorhaben können trotz eines im Vergleich zu anderen Verkehrswegeinvestitionen mehrfach höheren Nutzen-Kosten-Koeffizienten nicht realisiert werden.

15. Den Mitteleinsatz übergreifend optimieren

Dem Anspruch einer verkehrsträgerübergreifenden effizienten Mittelverwendung wird der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans als Investitionsrahmenplan nicht gerecht. Die Verteilung auf die Verkehrswege ist geprägt durch den politisch definierten Modal-Split für Investitionen. Die Gleichstellung von Schiene und Straße bei der Höhe der Investitionen unterläuft die Zielsetzung, Vorhaben mit den höchsten Nutzen für die Gesellschaft vorrangig umzusetzen.

Es sollte offen gelegt werden, welches Nutzen-Kosten-Verhältnis beim jeweiligen Verkehrsträger zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrs-

wegeplans geführt hat. Dann würde transparent, dass die Erhöhung der Finanzmittel für Fernstraßen eine hohe gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit im Vergleich zu Investitionen in andere Verkehrswege aufweisen würde.

- **Pro Mobilität fordert: Die Investitionsmittel sollten verkehrsträgerübergreifend effizient eingesetzt werden. Die Bundesregierung sollte für alle Verkehrswege eine Liste der Projekte mit den zwanzig höchsten Nutzen-Kosten-Koeffizienten veröffentlichen, die nicht mehr in den vordringlichen Bedarf von Straße und Schiene aufgenommen wurden. Auf dieser Basis ließe sich prüfen, ob die jetzigen Investitionsprioritäten zumindest näherungsweise gesamtwirtschaftlich effizient sind.**

IV. Projektauswahl und –reihung

16. Trotz fünffachem Nutzen werden Straßen nicht realisiert

Die Abschneidegrenze für den vordringlichen Bedarf bei Bundesfernstraßen wurde von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3 im Bundesverkehrswegeplan 1992 auf – so ist nur mündlich zu hören – 5,2 im Entwurf 2003 angehoben. Ein fünffacher Nutzen reicht nicht zur Umsetzung. Gesellschaftlich hoch rentable Voraussetzungen der persönlichen und wirtschaftlichen Entfaltung werden nicht geschaffen. Dieses Vorgehen lehnt Pro Mobilität entschieden ab.

- **Pro Mobilität fordert: Der vordringliche Bedarf für Straßenbauprojekte muss deutlich erweitert werden. Eine Abschneidegrenze bei einem Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 5,2 ist gleichbedeutend mit dem Verzicht auf Wachstumsimpulse und die Lösung drängender Verkehrsprobleme in vielen Regionen Deutschlands. Der Nutzen-Kosten-Koeffizient, der die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf zulässt, muss deutlich gesenkt werden.**

17. Transparenz über Projektbewertungen herstellen

Es sollte für alle Vorhaben bei Fernstraßen, Schienenwegen und Wasserstraßen, die Eingang in den vordringlichen und weiteren Bedarf gefunden haben, das Nutzen-Kosten-Verhältnis, die Raumwirksamkeitsbewertung und die Umweltisikoeinschätzung veröffentlicht werden. Damit würde vermieden, dass politische Intervention zugunsten einzelner Vorhaben zur Aufnahme in den vordringlichen Bedarf führt.

18. Umweltrisikoeinschätzung Indikator für konkrete Lösungssuche

Das BMVBW hat mit dem Instrument der Umweltrisikoeinschätzung die Anforderungen zur Umsetzung des EU-Rechts gemäß NATURA 2000 aufgegriffen. Das Bestreben, Interessengegensätze zwischen den Belangen des Verkehrs und denen der Umwelt in der konkreteren Projektplanung zu ermitteln und zu lösen, erscheint sachgerecht. Zu Recht sind daher auch Projekte mit erhöhtem Prüfungsbedarf im vordringlichen Bedarf enthalten. Eine abschließende Bewertung kann erst in den Verfahren zur Linienbestimmung bzw. Planfeststellung erfolgen.

19. Verzicht auf Maßnahmen bei parallel zu Autobahnen laufenden Bundesstraßen pauschal nicht gerechtfertigt

Parallel zu Autobahnen laufende Bundesstraßen werden generell nicht mehr in

den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Zu prüfen wäre, ob diese Entscheidung den verkehrlichen Problemen vor Ort tatsächlich gerecht wird, da diese Strecken oftmals eine Kapazitätsreserve für parallel laufende Autobahnen darstellen. Die Länder sind den finanziellen Konsequenzen einer Übertragung der Verantwortlichkeit meist nicht gewachsen.

20. Maßnahmen zur Verdopplung des Schienengüterverkehrs im Entwurf kaum erkennbar

Gemessen an der Bedeutung des Ziels der Verdopplung des Schienengüterverkehrs wird nur bei den Hafenhinterlandanbindungen deutlich, welche konkreten Beiträge der Bundesverkehrswegeplan zum Erreichen dieses Ziels leisten soll. Die meisten neuen Vorhaben beim Neu- und Ausbau der Schienenwege dienen der Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und mehr. Der Güterbahn erschließen sich daraus kaum neue Marktsegmente bzw. zusätzliche Kapazitäten. Vielmehr werden die vorhandenen Kapazitätsprobleme aufgrund der höheren Geschwindigkeitsunterschiede noch verschärft. Die erläuternden Ausführungen im Entwurf heben konsequenterweise vor allem Maßnahmen für das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und den Schienenpersonennahverkehr hervor.

V. Anregungen zur Weiterentwicklung der Methodik des Bundesverkehrswegeplans

21. Säule „Verkehrsqualität“ in die Bewertungsmethodik aufnehmen

Eine Säule „Verkehrsqualität“ sollte die heute vorhandenen drei Säulen „Nutzen-Kosten-Analyse“, „Raumwirksamkeitsanalyse“ und „Umweltrisikoeinschätzung“ ergänzen. Solche Verkehrsqualitätsberechnungen nach Fahrtrichtung und zeitlichen Nutzungsmustern (Berufsverkehr, Wochenendverkehr, Ferienzeit, etc.) erlauben spezifischere Problemanalysen als „durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken“, die heute der Streckenbewertung zugrunde liegen. Die Studie „Langfristige Prognose der Verkehrsqualität auf ausgewählten Bundesautobahnen“ des ADAC bietet hierfür ein Gerüst.

22. Projektprüfung auf privatwirtschaftliche Realisierbarkeit einbinden

Alle Vorhaben, die zur Prüfung für einen neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden, sollten in einer Vorprüfung auf ihre privatwirtschaftliche Realisierbarkeit geprüft werden.

- **Pro Mobilität fordert: Der Projektbewertung der Bundesverkehrswegeplanung sollte zukünftig eine Vorprüfung zur privatwirtschaftlichen Realisierbarkeit von Vorhaben vorgeschaltet und in die Methodik eine Säule Verkehrsqualität aufgenommen werden.**

23. Bundesverkehrswegeplan auf Fernverkehr konzentrieren

Der Bundesverkehrswegeplan sollte sich auf Vorhaben von Bedeutung für das Fernverkehrssystem konzentrieren. Umgehungsstraßen mit einem Investitionsvolumen von weniger als 5 Mio. EUR sollten nicht einer Einzelbewertung unterliegen und keinen Eingang in die Projektlisten finden. Sie könnten durch einen finanziellen Sondertopf im Ermessen der jeweiligen Bundesländer umge-

setzt werden. Dies würde dazu beitragen, den Bundesverkehrswegeplan wieder auf seine eigentliche Aufgabe zu konzentrieren.

VI. FAZIT

Die Forderungen von Pro Mobilität zusammengefasst:

Forderung 1: Aus Qualitätszielen für die Bundesverkehrswege sollte der Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans bestimmt werden. Tatsächlich ist der Investitionsrahmen aber nur ein Resultat aus viel zu engen Vorgaben des Bundeshaushaltes. So haben Wachstumswirkungen, Zeitverluste der Menschen und staubedingte Umweltfolgen auf die Höhe des Investitionsvolumens keinen Einfluss.

Forderung 2: Die Begrenzung der Investitionen in die Fernstraßen auf das Niveau für Schienenwege muss aufgehoben und auf den Versuch einer Modal-Split-Steuerung über die Infrastrukturpolitik verzichtet werden.

Forderung 3: Der Investitionsrahmen für Bundesfernstraßen muss um 30 Mrd. EUR angehoben werden.

Forderung 4: Alle Einnahmen aus Mautgebühren auf Fernstraßen müssen für den Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen verwendet werden. Im Finanzrahmen für Bundesfernstraßen sind daher die Einnahmen aus der Lkw-Maut in ihrer Entwicklung im Zeitablauf unter Abzug der Systemkosten zusätzlich zu den Haushaltsansätzen für Fernstraßen in voller Höhe einzubringen. Sie sollten im Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans separat ausgewiesen werden.

Forderung 5: Die Investitionsmittel sollten verkehrsträgerübergreifend effizient eingesetzt werden. Die Bundesregierung sollte für alle Verkehrswege eine Liste der Projekte mit den zwanzig höchsten Nutzen-Kosten-Koeffizienten veröffentlichen, die nicht mehr in den vordringlichen Bedarf von Straße und Schiene aufgenommen wurden. Auf dieser Basis ließe sich prüfen, ob die jetzigen Investitionsprioritäten zumindest näherungsweise gesamtwirtschaftlich effizient sind.

Forderung 6: Der vordringliche Bedarf für Straßenbauprojekte muss deutlich erweitert werden. Eine Abschneidegrenze bei einem Nutzen-Kosten-Koeffizienten von 5,2 ist gleichbedeutend mit dem Verzicht auf Wachstumsimpulse und die Lösung drängender Verkehrsprobleme in vielen Regionen Deutschlands. Der Nutzen-Kosten-Koeffizient, der die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf zulässt, muss deutlich gesenkt werden.

Forderung 7: Der Projektbewertung der Bundesverkehrswegeplanung sollte zukünftig eine Vorprüfung zur privatwirtschaftlichen Realisierbarkeit von Vorhaben vorgeschaltet und in die Methodik eine Säule Verkehrsqualität aufgenommen werden.