

Transparenz, Beteiligung und Prioritäten gefordert

„Bundesverkehrswegeplanung: Status Quo oder Neubeginn?“

Der nächste Bundesverkehrswegeplan soll bis 2015 erarbeitet werden. Eine Veranstaltung von Pro Mobilität am 23. Mai 2012 in Berlin zeigte erste Neuerungen im Verfahren und darüber hinausgehende Erwartungen auf. So wie bislang könne und werde es nicht weiter gehen, waren sich die Podiumsteilnehmer einig. Mehr Transparenz, eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und eine hohe Präferenz für Prioritäten zeichnen sich bereits ab. Mehr als 200 Besucher aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung und Verbänden informierten sich bei der Veranstaltung »Bundesverkehrswegplanung 2015: Status Quo oder Neubeginn?« über die Grundstrukturen der nächsten Bundesverkehrswegeplanung.



Unter der Leitung von **Michael Baumüller**, Süddeutsche Zeitung, diskutierten

- **Dr. Peter Fischer**, Präsident von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.,
- **Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig**, Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster,
- **Stephan Kühn**, MdB, Verkehrspolitischer Sprecher der Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen,
- **Florian Pronold**, MdB, Stellvertretender Fraktionsvorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion, und
- **Dr. Andreas Scheuer**, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Zuvor hatten Dr. Fischer, der Parlamentarische Staatssekretär Dr. Scheuer und Professor Hartwig mit **Vorträgen** in das Thema eingeführt.

Der **Parlamentarische Staatssekretär Dr. Scheuer** skizzierte in seinen Ausführungen die Rahmenbedingungen der kommenden Infrastrukturplanung und berichtete über den Stand der Vorbereitungen. Er hob das Grundbedürfnis der Menschen nach Mobilität und die hohen Anforderungen des Logistikstandorts an die Verkehrsnetze hervor. Trotz Schuldenbremse und Haushaltskonsolidierung sei es für die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland wichtig, die Infrastrukturvoraussetzungen für eine leistungsfähige Logistik zu sichern. An klaren Prioritäten für Substanzerhalt und die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen des Netzes gehe kein Weg vorbei, erklärte Scheuer. Dies habe die Koalition bereits im Investitionsrahmenplan für den Zeitraum 2011 bis 2015 deutlich gemacht. Mit Blick auf Neubauvorhaben wandte er sich dagegen, strukturpolitische Entscheidungen in Gänze abzulehnen und verwies auf die Bedeutung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

Ganz offen sprach er die Finanznöte an. Finanzierungskreisläufe seien richtig, aber auch neue Wege seien notwendig, um die Finanzausstattung der Verkehrswege zu verbessern. Besonders offensichtlich sei der Handlungsbedarf bei den über 39.000 Brücken in der Verantwortung des Bundes. Viele der Bauwerke seien



inzwischen 30 bis 50 Jahre alt und damit sanierungsbedürftig. Der Bund habe deshalb aktuell 670 Millionen für Sanierung und Erhalt zur Verfügung gestellt – im Vergleich zu den Vorjahren nahezu eine Verdoppelung. In der Diskussion wurde dies als Schritt in die richtige Richtung, dennoch aber als nicht ausreichend bezeichnet.

Im Vordergrund stehen für das Ministerium bei der Bundesverkehrswegeplanung derzeit die Arbeiten an der Verkehrsprognose 2030 und die Weiterentwicklung der Methodik, betonte Scheuer. So würden die Zuverlässigkeit der

Verkehrsabläufe, die Plausibilisierung von Investitionskosten in frühen Planungsphasen und die Weiterentwicklung der Nutzen-Kosten-Analyse in Forschungsprojekten untersucht. Im Bereich der Fernstraßen seien eine neue Erhaltungsbedarfsprognose und eine Engpassanalyse im Entstehen.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit solle bereits in frühen Planungsphasen der Projekte beginnen und sich bei der Bundesverkehrswegeplanung fortsetzen. Als positives Beispiel nannte er das Projekt „Brenner-Zulauf“ der Bahn im Inntal, wo in engem Dialog mit acht Gemeinden die Rahmenbedingungen für die Baumaßnahmen erarbeitet wurden. Durch den frühzeitigen Planungsdialog mit den Bürgerinnen und Bürger habe man schon im Vorfeld Planungsverzögerungen vermeiden können. Im Rahmen der intensiveren Öffentlichkeitsbeteiligung an der Netzplanung kündigte er für Juni ein Gespräch mit den Verbänden zum weiteren Vorgehen an.

Der Parlamentarische Staatssekretär schloss seinen Vortrag mit der Feststellung, es werde bei der Bundesverkehrswegeplanung nicht beim Status Quo bleiben, vielmehr würden neue Elemente hinzugefügt. Es werde mehr Klarheit und Transparenz geben.

Die Erwartungen der Wissenschaft an die nächste Bundesverkehrswegeplanung skizzierte **Professor Dr. Karl-Hans Hartwig**. Er stellte Handlungsfelder und politische Festlegungen im Koalitionsvertrag einander gegenüber. Bisher lasse dies erwarten, dass die wissenschaftliche Kritik an der bisherigen Methodik überwiegend Gehör fände. Als positive Beispiele nannte er die Bereitschaft zur Auswahl der Vorhaben nach Relevanz für ein Kernnetz, den Konsens zum Vorrang der Erhaltung wie auch die Absicht zur besseren Abstimmung von Investitionsbedarf und Finanzplanung.

Weiteren Handlungsbedarf sah er u.a. bei der Konzentration der Bundeszuständigkeit auf Netze mit eindeutig überregionaler Bedeutung. Ebenso mahnte Hartwig Strukturreformen in der Finanzierung an, um Investitionen kontinuierlicher zu gewährleisten. Die politische Rationalität gebiete es den Stimmen maximierenden Politikern im Zweifelsfalle Infrastrukturinvestitionen zu Gunsten von konsumtiven Ausgaben zurückzustellen. Und wenn es investive Ausgaben gebe, bestehe der Anreiz, das sichtbare Neubauprojekt der unsichtbaren Erhaltungsmaßnahme vorzuziehen. Um dieses Problem der politischen „Rationalitätenfalle“ zu durchbrechen, sei die Nutzerfinanzierung im Bereich der Fernstraßen auszudehnen. Gebühren- statt Steuerfinanzierung sichere Kontinuität der Infrastrukturfinanzierung unabhängig von politischen und wirtschaftlichen Unwägbarkeiten der öffentlichen Haushalte, da Gebühren dem Gegenleistungsprinzip unterlägen: Sie seien für Zwecke zu verwenden, für die sie auch erhoben werden. Ein weiteres Defizit sei das Fehlen einer ganzheitlichen Strategie für das Verkehrssystem zur Abstimmung der Infrastrukturplanung mit anderen politischen Zielen, wie dies der wissenschaftliche Beirat Verkehr gefordert habe. Insgesamt sah er jedoch gute Ansätze dafür, dass die nächste Bundesverkehrswegeplanung über den Status Quo hinausgehe und Erwartungen der Wissenschaft aufnehme.



In der **Podiumsdiskussion** steuerte Moderator Michael Bauchmüller methodische und politische Themen an. So wurde die Frage, welche Standards sich der Bund angesichts knapper Kassen leisten könne und leisten müsse u.a. am Beispiel der Ausgleichsmaßnahmen im Umweltbereich diskutiert. Einigkeit bestand



darin, mehr Öffentlichkeitsbeteiligung sicherzustellen, die Planungszeiten jedoch nicht weiter auszudehnen, weil dies die Akzeptanz weiter schwäche. Die Aussagekraft von Verkehrsprognosen wurde zum Teil kritisch bewertet, doch ihre Notwendigkeit zur Orientierung und ihre Treffsicherheit auch positiv eingeschätzt. Allerdings seien in der Vergangenheit teilweise systematische Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern festzustellen

gewesen, bei der Schiene eher eine Überschätzung, bei der Straße eher eine Unterschätzung. Kontrovers wurde erörtert, ob vor der Projektanmeldung durch die Länder Prioritäten festgelegt werden sollten, oder dies - wie von der Koalition geplant - nachträglich ausreichend sei.



(v.l.n.r.): Stephan Kühn (MdB), Prof. Karl-Hans Hartwig, Dr. Peter Fischer, Michael Bachmüller, Parlamentarischer Staatssekretär Dr. Andreas Scheuer (MdB), Florian Pronold (MdB)

Florian Pronold hob für die SPD-Bundestagsfraktion die Notwendigkeit eines neuen gesellschaftlichen Konsenses zur Förderung von Forschung, Bildung und Infrastruktur hervor. Er fasste dies - zur Erheiterung der Zuhörer - unter dem Kürzel **F B I** zusammen. Es müsse gelingen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich deutlich zu machen, dass eine leistungsfähige Infrastruktur für unsere Lebensqualität und den wirtschaftlichen Erfolg ganz entscheidend sei. Die sei auch für die Finanzierungsfrage wichtig.



Bezüglich der Notwendigkeit von Prioritätensetzung für den Erhalt und bei Vorhaben des Aus- und Neubaus sah er Übereinstimmung bei den politischen Parteien. Bei einem Vorrang für Investitionen auf einem Kernnetz gebe es eher begriffliche Unterschiede. Wichtig war ihm die Festlegung von politischen Zielen für die Bundesverkehrswegeplanung. Als Beispiel nannte er die gestiegenen Erwartungen an Lärmschutz. Ebenso sei zu entscheiden, ob die

Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene eine besondere Priorität haben solle, die sich dann auch in der Finanzierung niederschlagen müsse. Pronold verwies auf die Arbeiten seiner Fraktion zu einem Infrastrukturkonsens.



Stephan Kühn forderte für die Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen im Hinblick auf die Stärkung des Schienengüterverkehrs die Engpassbeseitigung in Knoten und den Ausbau der Hafenhinterlandanbindungen. Wichtig war für ihn eine Kopplung der Ziele zum Klimaschutz, zum Lärmschutz und zum Flächenverbrauch mit der Bundesverkehrswegeplanung. Die Politik sei gefordert eine neue Bewertungsmethodik für die Projektauswahl zu finden. Bei der Erhaltung sprach

sich Kühn für Vorgaben des Bundes an die Länder im Rahmen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen aus. Kritisch ging er auf die Annahmen der letzten Verkehrsprognose ein. Die Realisierung aller vordringlichen Projekte des laufenden Bundesverkehrswegeplans im Bereich der Straße, die noch nicht realisiert sind, hätten bereits jetzt ein Volumen von 45 Milliarden Euro – ein Vielfaches der verfügbaren und eingeplanten Finanzmittel. Baden Württemberg mache mit seinem Stopp neuer Projekte die Diskrepanz zwischen dem Wünschenswerten und dem tatsächlich Möglichen deutlich, verteidigte er das Handeln der Landesregierung in Stuttgart.

Die Erwartungen an die Verkehrsverlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene hätten sich in der Vergangenheit nie erfüllt, warnte **Dr. Peter Fischer** für Pro Mobilität vor neuen Illusionen. Das gute Abschneiden Deutschlands in internationalen Vergleichen zur Verkehrsinfrastruktur dürfe nicht überbewertet werden. Sein Verband weise schon seit vielen Jahren darauf hin, dass Verkehrsinfrastruktur massiv unterfinanziert sei. Nach Untersuchungen von Pro Mobilität sei Deutschland in den letzten zehn Jahren bei Investitionen in die Straßeninfrastruktur – im Vergleich zu anderen europäischen Ländern – erheblich zurückgefallen. In manchen Investitionsbereichen trage man inzwischen sogar das Schlusslicht. Der Erhaltungszustand von Straßen und Brücken habe sich erheblich verschlechtert und beeinträchtige die Wettbewerbsfähigkeit in der Zukunft. Fischer forderte eine transparentere Untersuchung des Zustands des Infrastruktursystems. Diese müsse auch das Staugeschehen und die Verkehrssicherheit einschließen. Er signalisierte Bereitschaft, noch nicht planfestgestellte Vorhaben erneut einer Bewertung zu unterziehen, um ihre Dringlichkeit gegenüber neuen Vorhaben abwägen zu können. Wichtig war ihm auch, der Öffentlichkeit transparent zu machen, welche Ziele mit der Infrastrukturplanung verfolgt würden. Nur so könne die überfällige Diskussion angestoßen werden.



Am Ende der Veranstaltung hielt Dr. Fischer für Pro Mobilität als Fazit fest, dass die neue Bundesverkehrswegeplanung erkennbar über den Status Quo hinausgehen werde, es aber noch auf die Politik ankomme, wichtige Neuerungen wie eine hohe Priorität für Erhaltung und Engpassbeseitigung auf dem Kernnetz mit Leben zu füllen. Die Diskussion in den Parteien zeige, die Infrastrukturpolitiker seien auf einem guten Wege.

Text: Pro Mobilität
Fotos: Bildschön