

Stellungnahme des BUND zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 vom 20. März 2003

1 Kurzfassung

1.1 Kurzbewertung des Entwurfs des Bundesverkehrswegeplanes vom 20. März 2003

Der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplanes ist nach Auffassung des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) kein Beitrag zu einer ökologischen Verkehrswende. Der BUND vermisst in dem Entwurf klare Prioritäten für ein zukunftsfähiges Verkehrssystem.

Bundesverkehrsminister Stolpe gibt selbst zu, dass bei Fortsetzung der bisherigen Verkehrspolitik der Ausstoß klimaschädlicher Gase um mindestens elf Prozent steigen wird. Der Anstieg der Straßenbauinvestitionen auf ein neues Rekordniveau und die Bevorzugung des Straßenbaus mit 13 Mrd. mehr für Straßen als für Schienen widerspricht jeder ökologischen Notwendigkeit.

Statt die knappen Gelder nach festen Länderquoten mit der Gießkanne auf Neu- und Ausbauprojekte im Straßenbau zu verteilen, müssten alle Formen einer umweltfreundlichen Mobilität gefördert werden. Um den Verkehr umweltgerechter zu gestalten, sollten die Investitionen auf die Modernisierung und den Ausbau der Schienenverbindungen, die bessere Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel untereinander konzentriert werden.

Positiv ist, dass ausreichend Mittel für den jahrzehntelang vernachlässigten Erhalt bestehender Verkehrswege eingeplant sind. Davon profitiert vor allem das Schienennetz der Bahn, für dessen Sanierung zweieinhalb Milliarden Euro pro Jahr eingeplant wurden. Die zur Modernisierung und Reaktivierung von Regionalstrecken vorgesehenen Mittel sind jedoch völlig unzureichend. Stattdessen sollen weitere Milliarden für verkehrspolitisch unsinnige Prestigeprojekte wie die Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle und den Bahnhofsumbau in Stuttgart verschwendet werden.

Das Kapitel Straßenbau im neuen Verkehrswegeplan ist eine ökologisch fatale und nicht finanzierbare Wunschliste. Statt die finanziellen Engpässe anzuerkennen, will das Bundesverkehrsministerium weitere Milliarden in naturzerstörende Straßenprojekte stecken. Immerhin sind viele ökologisch besonders bedenkliche Projekte wie die A 16 von Leipzig nach Cottbus und die „Bienwaldautobahn“ in Rheinland-Pfalz nicht in den Plan aufgenommen worden und der Naturschutz bei neuen Vorhaben insgesamt ausreichend berücksichtigt worden.

Bei den Wasserstraßen sollen für Neu- und Ausbauprojekte zwar nur

Investitionen in Höhe von 800 Mio. € bis 2015 getätigt werden. Völlig unverständlich ist aber, warum an veralteten und naturzerstörenden Flussbauprojekten u.a. an Saale, Havel, Main und Weser mit Kosten von insgesamt 5 Mrd. € festgehalten wird.

1.2 Zentrale BUND-Forderungen

Damit im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Weichen für die Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems gestellt werden, muss der Entwurf vom 20. März 2003 deutlich nachgebessert werden. Die zentralen Forderungen des BUND sind dabei:

- Erarbeitung eines Weißbuch Mobilität und Umweltfolgenabschätzung für den Bundesverkehrswegeplan 2003
- Bereitstellung ausreichender Finanzmittel für die erforderlichen Bestandserhaltungs-, Modernisierungs- und Lärmsanierungsprogramme für bestehende Verkehrswege (vgl. 3.2.)
- Zurückfahren der Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau. Straßenbau nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite), dabei Realisierung von umweltverträglichen Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung unter Einschluss einer Strategischen Umweltprüfung (vgl. 3.4).
- Konzentration der Neu- und Ausbaumittel auf sinnvolle Projekte zur Steigerung der Kapazität des Schienenverkehrs, damit die Bahnen mehr Verkehr übernehmen und so zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen beitragen können. Entwicklung einer Investitionsstrategie für Sanierung, Modernisierung und Reaktivierung von regionalen Schienennetzen (vgl. 3.5).
- Für die Umsetzung einer ökologischen Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik muss die weitere Investitionsstrategie im Rahmen von integrierten, naturverträglichen Flusskonzepten festgelegt werden. Dabei sind auch die Standards für die Unterhaltung der Wasserstraßen den ökologischen Erfordernissen anzupassen. So lange dies nicht erfolgt ist, sollte im Bundesverkehrswegeplan nur die Finanzierungslinie für Bundeswasserstraßen insgesamt ausgewiesen werden (vgl. 4).
- Zudem sind ausreichend Mittel für die bessere Vernetzung der Verkehrsträger bereit zu stellen, um die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene zu fördern. Neben dem Ausbau des kombinierten Verkehrs für Gütertransporte sollten im Personenverkehr innovative Mobilitätsdienstleistungen wie neue Informations- und Kommunikationssysteme, der Aufbau von Mobilitätszentralen und die Einführung einer MobilCard gezielt gefördert werden. Um den Fahrradverkehr bis 2010 zu verdoppeln, ist außerdem der Nationale Radverkehrsplan umzusetzen und weiterzuentwickeln (vgl. 3.3).
- Mittelfristig: Regionalisierung der Verantwortung für Bundesstraßen und regionale Schienennetze

2 Generelle Kritik am Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung

xxx Aufgabe der Bundesverkehrswegeplanung

Ziel des BVWP ist explizit die Gestaltung „eines auch in Zukunft modernen und gut ausgebauten Verkehrssystems, das den Erfordernissen der Nachhaltigkeit gerecht wird“. Dabei werden folgende verkehrspolitische und gesellschaftliche Einzelziele zu Grunde gelegt, die vom BUND geteilt werden (vgl. BVWP-Entwurf: 8 f.):

- Gewährung dauerhaft umweltgerechter Mobilität
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätze,
- Förderung nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen,
- Schaffung fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger,
- Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,
- Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂)
- Förderung der europäischen Integration.

Mit der im Entwurf des BVWP 2003 vorgeschlagenen Investitionsstrategie werden diese Ziele jedoch nur ansatzweise erreicht, die Umweltziele teilweise sogar deutlich verfehlt. Verantwortlich dafür ist insbesondere das Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung. Um den zu Grunde gelegten Zielen und den Anforderungen, die sich aus einer integrierten Verkehrspolitik ergeben, gerecht zu werden, hätte die Bundesverkehrswegeplanung zu einer an konkreten ökologischen, ökonomischen und sozialen Zielen ausgerichteten integrierten Gesamtverkehrsplanung weiter entwickelt werden müssen. Einem richtungweisenden Vorschlag des Umweltbundesamtes zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte aus dem Jahr 1998 ist das BMVWB aber leider nicht gefolgt. Statt dessen wurde weitgehend an der überkommenen Planungsmethodik der vorherigen Bundesverkehrswegepläne festgehalten. Trotz Verbesserung einzelner Elemente bleibt damit auch dieser BVWP auf den sektoralen Ausbau der Verkehrsnetze bei knappen finanziellen Ressourcen ausgerichtet und wird er von der Entscheidung über isolierte Einzelprojekte dominiert.

Während die im BVWP 2003 gesetzten Ziele nur unzureichend im weiteren Verfahren berücksichtigt wurden, bildet das prognostizierte massive Verkehrswachstum die eigentliche, maßgebliche Grundlage des BVWP 2003¹. Alle Planungen und Bewertungen basieren auf den

¹ Allerdings fließen die Zielsetzungen in das Bewertungsverfahren (Nutzen-Kosten-Verhältnis, Umweltrisikoeinschätzung und Raumwirksamkeitsanalyse) für Einzelprojekte ein. Bei der Analyse der Bewertungsergebnisse zeigt sich jedoch eine überdeutliche Dominanz der Reisezeiteinsparungen durch Geschwindigkeitserhöhungen und Abbau von Engpässen gegenüber den Umwelteffekten, von einer gleichgewichtigen Berücksichtigung

Verkehrsprognosen des Integrationsszenarios des Bundesverkehrsministeriums, nach dem der Personenverkehr bis zum Jahr 2015 gegenüber 1997 um 20 Prozent, der Güterverkehr um weitere 64 Prozent ansteigen wird. Obwohl der Anteil des Schienenverkehrs am modal split aufgrund einer gezielten Verlagerungspolitik deutlich erhöht werden soll, entfällt der Hauptanteil des absoluten Zuwachses auf die Straße. Erwartet wird zudem eine Verdoppelung des Luftverkehrs.

Konsequenz des Eintreffens der Verkehrsprognosen des Integrationsszenarios wäre insbesondere eine drastische Verschärfung der Belastungen von Menschen, Umwelt und Klima durch den Verkehr. So schätzt das BMVBW, dass wegen des Anstiegs der Verkehrsleistung bis 2015 entgegen aller Klimaschutzziele auch der Bundesregierung selber, die CO₂-Emissionen des Verkehrs um weitere 11 % ansteigen werden. Hierbei zeigt sich exemplarisch die fehlende Rückkoppelung des Planentwurfes: Unterstellt wird im Kapitel 3.4.4. die Realisierung aller Schieneninvestitionen mit einem NKV > 1,0. Diese können und sollen nach dem Bedarfsplan Schiene jedoch gar nicht bis 2015 umgesetzt werden. Somit ist davon auszugehen, dass bei Umsetzung des BVWP 2003 der CO₂-Anstieg noch höher als angenommen ausfällt.

Für die Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems wäre es dagegen erforderlich, mit dem Bundesverkehrswegeplan ein Konzept gegen das Eintreten dieser Prognosen vorzulegen und die Investitionsstrategie an konkreten Nachhaltigkeitszielen auszurichten.

Aber bereits ein etwas anspruchsvolleres Szenario als das Integrationsszenario wurde als „Überforderungsszenario“ von vorneherein nicht ernsthaft weiter verfolgt. Begründet wurde dies damit, dass weitere erhebliche finanzielle Belastungen des Straßenverkehrs von der Bevölkerung nicht akzeptiert würden. Dabei missachtet die Regierung die Fähigkeit der Bevölkerung, notwendige Veränderungen zu akzeptieren. Hier sei die Reaktion der Deutschen nach den verheerenden Hochwassern im August 2002 in Erinnerung gerufen, die zu Ansätzen einer grundlegenden Wende in der Flusspolitik geführt haben. Die Akzeptanz der Bevölkerung ist aber nicht nur durch Katastrophen zu gewinnen; Bedingung ist vielmehr, dass die Regierung um die Zustimmung der Menschen wirbt. Dies kann gelingen, wenn preisliche Maßnahmen als Teil einer Gesamtstrategie im Verkehr angewendet werden. Wir empfehlen die Lektüre der deutschen Fallstudie zum OECD-Projekt Environmental Sustainable Transport (EST). Diese zeigt, dass eine Verkehrspolitik, die sich an konkreten, nachprüfbareren Zielen orientiert, möglich ist.

Der BUND fordert die Regierung auf, unter Berücksichtigung dieses Berichtes ein Weißbuch Mobilität vorzulegen, dass ...

Diese beinhaltet auch die Herstellung fairer Preise im Verkehr durch die gerechte Anlastung von Umwelt- und Gesundheitskosten durch die Fortsetzung der ökologischen Finanzreform und den Abbau von Subventionen für Straßen- und Luftverkehr und verkehrserzeugende Siedlungsstrukturen. Die Investitionsstrategie eines ökologischen BVWP müsste zudem insbesondere auf den zielgerichteten Ausbau von

umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten setzen (vgl. 3).

BUND-Forderungen:

- Mit dem Bundesverkehrswegeplan legt der Bund seine Schwerpunkte für die Verkehrsinvestitionen fest. Damit aber trifft er Aussagen nur zu einem der zentralen politischen Steuerungsinstrumente im Verkehrsbereich. Zur Einordnung der Investitionspolitik in eine Strategie zur Gestaltung einer dauerhaft umweltgerechten Mobilität fordert der BUND die Erarbeitung eines „Weißbuch Mobilität“. Dieses orientiert sich an klar definierten Nachhaltigkeitszielen und legt die Gesamtstrategie der Bundesregierung für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik fest.
- Bis zur Verabschiedung der Bedarfsgesetze durch das Bundeskabinett sollte die im BVWP 2003 festgelegte Investitionsstrategie mittels einer Umweltfolgenabschätzung auf ihren Beitrag zum Erreichen der Umweltziele überprüft werden (insbesondere Verringerung der Inanspruchnahme von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen sowie Reduktion der Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen). Die Umweltauswirkungen des vom Bundeskabinett verabschiedeten Planes sollten dabei mit denen eines ökologischen Investitionsszenarios verglichen werden.

3 Verteilung der Investitionen auf die Verkehrsträger

3.1 Anforderungen des BUND an eine zukunftsfähige Verkehrsinvestitionspolitik

Erhaltung vor Neu- und Ausbau

Damit die Bahn mehr Verkehr übernehmen und so zu einer Reduzierung der Umweltbelastungen beitragen kann, müssen die knappen finanziellen Investitionsmittel auf die Modernisierung und Optimierung des Schienennetzes konzentriert werden. Zudem sind ausreichend Mittel für die bessere Vernetzung der Verkehrsträger bereit zu stellen, um die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene zu stärken. Neben dem Ausbau des kombinierten Verkehrs für Gütertransporte sollten im Personenverkehr auch innovative Mobilitätsdienstleistungen wie neue Informations- und Kommunikationssysteme, der Aufbau von Mobilitätszentralen und die Einführung einer MobilCard gezielt gefördert werden. Um den Fahrradverkehr bis 2010 zu verdoppeln, ist außerdem der Nationale Radverkehrsplan umzusetzen und weiterzuentwickeln.

Dagegen stärkt der Neu- und Ausbau von Straßen grundsätzlich den motorisierten Individualverkehr und widerspricht damit dem Ziel der Verkehrsverlagerung. Da Deutschland mit dem heutigen Straßennetz weitgehend und ausreichend erschlossen ist, sollten die Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau in den nächsten Jahren deutlich zu Gunsten der Schiene zurückgefahren und nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite) umweltverträgliche Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung zu realisieren.

3.2 Priorität für die Erhaltung der Verkehrswege

Wie das BMVBW im BVWP-Entwurf zu Recht konstatiert, wurde in den letzten Jahren die Sanierung der bestehenden Bundesfernstrassen, Schienenwege und Wasserstrassen sträflich vernachlässigt. Der BUND begrüßt daher, dass aus dieser Feststellung endlich die Konsequenzen gezogen werden und mit der beabsichtigten Prioritätensetzung für den Erhalt der bestehenden Verkehrswege eine echte Trendwende in der Verkehrsinvestitionspolitik eingeleitet werden soll.

Bei den Bundesfernstraßen stellt jedoch das BMVBW selbst fest, dass auch der erhöhte Ansatz nicht ausreicht, um dem tatsächlichen Sanierungsbedarf zu entsprechen. So soll aus Finanzierungsgründen (!) lediglich das zuvor bemängelte Qualitäts- und Substanzniveau wie zu Beginn der 90-er Jahre für Autobahnen sowie für das Jahr 2000 für Bundesstrassen gehalten werden (vgl. BVWP-Entwurf: 48 f.).

Dagegen folgt das BMVBW bei der Schiene zumindest für das Hauptstreckennetz den Anforderungen der Netz 21-Strategie der DB Netz AG. Offen bleibt jedoch, inwiefern für die Sanierung und Modernisierung der regionalen Schienennetze ausreichend Mittel bereitgestellt werden (vgl. u.).

Obwohl der Abbau von Lärmbelastungen als eine der zentralen Zielsetzungen genannt wird, fehlt im Bundesverkehrswegeplan darüber hinaus jeglicher Ansatz für die Entwicklung einer effektiven Lärmsanierungsstrategie entlang von bestehenden Bundesfernstrassen und -schienenwegen.

BUND-Forderungen:

- Ohne eine Untermauerung durch konkrete Programme bleibt die Prioritätensetzung für den Erhalt und die Sanierung der bestehenden Verkehrswege eine reine Absichtserklärung, die bei der Erstellung der jährlichen Bundeshaushalte jederzeit zu Gunsten erhöhter Mittelansätze für Neu- und Ausbau aufgegeben werden kann. Im Bundesverkehrswegeplan sollte daher eine klare Aussage für die Entwicklung gezielter Erhaltungs- und Modernisierungskonzepte für die Bundesverkehrswege einschließlich einer geeigneten Evaluierungsstrategie verankert werden. Diese sollte dem Deutschen Bundestag gemeinsam mit den Bedarfsgesetzen für Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege zur Beschlussfassung vorgelegt werden.
- Die Mittel für den Bestandserhalt an Bundesfernstraßen müssen den tatsächlichen Erfordernissen, die im Rahmen der geforderten Sanierungskonzepte ermittelt werden, zu Lasten des Neu- und Ausbaus angepasst werden.
- Für die Sanierung und Modernisierung regionaler Schienenstrecken ist mit den Bundesländern ein gemeinsames Investitionsprogramm aus Bundes- und Regionalisierungsmitteln vorzulegen (vgl. unten)
- Bei den Erhaltungsinvestitionen in die Bundeswasserstraßen müssen auch die dafür zu Grunde gelegten Standards an den Anforderungen einer ökologischer Flusspolitik gemessen und ggf. zur Disposition gestellt werden (vgl. 4.).

- Für die Lärmsanierung bestehender Schienenstrecken und Bundesfernstraßen sollten im BVWP 2003 die Mittel separat ausgewiesen werden, wobei die derzeitigen Mittelansätze deutlich erhöht und die Fördertatbestände auch auf Maßnahmen an den Quellen ausgedehnt werden müssen (Modernisierung der Schienenfahrzeuge, Aufbringen von Flüsterasphalt auf Straßen etc.).
- Aufgrund des desolaten Zustands der regionalen kommunalen Infrastruktur (Straßen, Straßen- und U-Bahnen, Radwege) fordert der BUND außerdem eine Umschichtung von Mitteln für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen zu Gunsten eines Kommunalen Ersatzinvestitionsprogrammes und eine entsprechende Neuformulierung der Förderzwecke des GVFG.

3.3 Investitionsoffensive statt für die Straße für zukunftsfähige Mobilitätsangebote

Bei der Verteilung der Neu- und Ausbaumittel auf die Verkehrsträger sind die Prioritäten für die Gestaltung der Zukunft der Mobilität falsch gesetzt. Nachdem die rot-grüne Bundesregierung im Bundeshaushalt 2002 fast die Angleichung der Hauptbautitel für die Schienen- an die Fernstraßeninvestitionen erreicht hat, soll sich nach dem BVWP-Entwurf die Schere wieder zu Gunsten der Straße öffnen. So sind für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen bis 2015 fast 40 Mrd. Euro bzw. 2,6 Mrd. Euro pro Jahr vorgesehen, für Bundesschienenwege dagegen nur 25,5 Mrd. Euro bzw. 1,7 Mrd. Euro pro Jahr.

Wird auch nicht relativiert durch RegG und GVFG-Mittel → insgesamt wird in Deutschland deutlich mehr in den Straßenbau investiert.

Investitionen in die S-Bahnnetze lassen sich aber nicht mit solchen in das Bundesfernstraßennetz vergleichen, die anders als S-Bahnen und der SPNV insgesamt „überwiegend dem überregionalen Verkehr dienen“ müssen. Bezieht man RegG- und GVG-Mittel ein, müssten konsequenterweise auch Landes-, Kreis und z.T. Gemeindestraßen in den Vergleich einbezogen werden. Selbst bei einer Gesamtbetrachtung nur der GVFG-Mittel des Bunds überwiegen die Straßenbauinvestitionen gegenüber denen für den ÖPNV.

Die weitere Stärkung des motorisierten Individualverkehrs konterkariert die Ziele und Ansätze einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik und widerspricht insbesondere dem Ziel fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger.

Gerade bei Berücksichtigung, dass Mittel für Schiene nicht ausreichen (vgl. 3.4). Derzeitiger Mittelabfluss bei DB Netz AG für Investitionsplanung bis 2015 kein Argument.

Darüber hinaus fehlen im Bundesverkehrswegeplan Investitionsansätze für die Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplanes ebenso wie für den Aufbau von innovative Mobilitätsdienstleistungen im Personenverkehr. Die Vernetzung der Verkehrsträger wird nur im Güterverkehr durch den Ausbau des Kombinierten Verkehrs konkretisiert, wobei die Mittel unzulässigerweise komplett im Schienenetat verbucht werden. Dem Anspruch, die „Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland“ zu legen, kann der BVWP-Entwurf damit nicht gerecht werden und muss

dringend im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätspolitik nachgebessert werden.

BUND-Forderungen:

- Priorität der Verwendung der Neu- und Ausbauinvestitionen für die Realisierung einer zukunftsfähigen Schieneninfrastruktur (vgl. 3.5)
- Absenkung der Straßenbauinvestitionen (vgl. 3.4)
- Aufnahme eines Investitionsprogrammes für die Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie sowie die verbesserte Vernetzung der Verkehrsmittel durch die Förderung des Ausbau von verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Abrechnungssystemen im Personenverkehr und intelligente Logistiksysteme im Güterverkehr.

3.4 Straßeninvestitionen

Trotz eines fast flächendeckend vorhandenen und extrem leistungsfähigen Straßennetzes sollen mit dem neuen Rekordniveau beim Straßenneu- und -ausbau 1.600 neue Autobahnkilometern, der Ausbau von 2.250 km bestehender Autobahnen sowie der Neu- und Ausbau von 4.650 km Bundesstraßen realisiert werden.

Kritik: zu wenige Erhaltungsinvestitionen

Außerdem Bedarfsargument umdrehen: Das mit dem zur Verfügung stehenden Investitionsvolumen die Verkehrsprobleme nicht gelöst werden können, zeigt der Planentwurf selbst auf.

Generelle Kritik am Straßenaus- und -neubau

Die Prognosen für zukünftig auftretende Verkehrsprobleme (lokale Umweltbelastungen, Überlastung der Straßenkapazitäten insbesondere in Ballungs- und Verdichtungsräumen, mangelnde Verkehrssicherheit) sind überwiegend durch regionale Verkehrsströme sowie deren Zusammentreffen mit dem enorm ansteigenden Straßengüterfernverkehr bedingt.

→ erforderlich sind insbesondere integrierte Verkehrskonzepte für Ballungsräume

Güterfernverkehr: Korridorbetrachtung → Verlagerungsstrategien

Auswahl der Einzelprojekte:

Indisponibler Bedarf: Einbeziehung der sog. „Altprojekte“, mit deren Bau noch nicht begonnen wurde.

Projektauswahl für die neuen Projekte:

Netzanalyse versus Anmeldeverfahren

Bei der Nutzen-Kosten-Analyse dominieren bei einer Gesamtbetrachtung weiterhin die „virtuellen“ monetären Ersparnisse aus den Reisezeiteinsparung. Eine Auswertung, inwiefern sich die Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Analyse tatsächlich auf die Auswahl der Projekte für den vordringlichen Bedarf ausgewirkt hat, ist derzeit noch nicht möglich, da das BMVBW die Bewertungsdaten noch nicht veröffentlicht hat.

Bietet aber grundsätzlich die Möglichkeit, Korridore mit hohem verkehrlichen Handlungsbedarf zu identifizieren.

Durch die verbesserte Einbeziehung von Naturschutzaspekten in die Bewertungsmethodik mittels der Umweltrisikoeinschätzung sind einige besonders umweltproblematische Projekte ausgesondert worden (ohne allerdings Mittel für alternative Verkehrslösungen in den jeweiligen Korridoren bereitzustellen) oder müssen naturschutzverträglicher geplant werden müssen.

Positiv: Offenheit der Formulierung für weitere Planungsstufen (allgemein und insbesondere bei URE-Projekten).

Nachhaltige Lösungen lassen sich nur im Rahmen einer integrierten regionalen Verkehrsplanung erreichen, bei der auch der Ausbau von Schiene, ÖPNV, Radverkehr, die Optimierung des nachgeordneten Straßennetzes sowie die Lärmsanierung an Durchgangsstraßen in die Planungen einbezogen werden. Dagegen stehen Bedingungen des Finanzierungssystems.

BUND-Forderungen zum Bundesfernstraßenbau

- Der Investitionsansatz für Bundesfernstraßen muss deutlich reduziert werden. Erreicht werden kann dies insbesondere durch den Verzicht auf neue Autobahnprojekte und überdimensionierter Bundesstraßen zu Gunsten angepasster und kostengünstiger regionaler Lösungen. Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen und/oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite), dabei sind umweltverträgliche Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung zu realisieren. Eine entsprechende Einsparliste wird der BUND Ende Mai 2003 nach Auswertung der BVWP-Bewertungsdaten und der Rückmeldungen durch regionale Umweltgruppen vorlegen.
- Statt der gesetzliche Bedarfsfestlegung für Straßenbauprojekte sollte im Fernstraßenausbaugesetz ein Planungsauftrag für die Realisierung von intelligenten, umweltschonenden und verkehrsträgerübergreifenden Lösungen festgeschrieben werden. Für deren Planung ist insbesondere das Raumordnungsverfahren mit der Integration der Strategischer Umweltprüfung weiterzuentwickeln. Damit die auch Alternativen zum Bundesfernstraßenbau (z.B. Ausbau ÖPNV, Optimierung des untergeordneten Straßennetzes) realisiert werden können, sollten in Zukunft auch diese aus dem Hauptbautitel Straßenbau finanziert werden. Für die Umsetzung schlägt der BUND zunächst die Durchführung von Modellprojekten vor.
- Die Projektkategorie des Weiteren Bedarfs sollte ersatzlos gestrichen werden.

3.5 Schieneninvestitionen

Für die Umsetzung der zur Aufnahme zusätzlicher Verkehre erforderlichen und sinnvollen Kapazitätsausbauten für das Schienennetzes wird im Entwurf des BVWP 2003 nach Ansicht des BUND deutlich zu wenig Geld

bereitgestellt.

Zu hohe Planungsreserve

Zu geringe Mittelansätze (insbesondere für die Knoten).

BUND teilt Einschätzungen hinsichtlich der Korridore, jedoch müssen Alternativen miteinbezogen werden.

Angesichts begrenzter Finanzmittel und aufgrund der negativen Erfahrungen bei den ICE-Neubaustrecken München-Nürnberg und Köln-Frankfurt, beim Bau des neuen Berliner Hauptbahnhofes mit hohen Kostensteigerungen und der sehr langfristigen Bindung fast des gesamten Investitionsetats der DB Netz AG durch laufende Projekte, sollten bei allen neuen Großprojekten mögliche Alternativen sorgfältiger geprüft werden. Bei der Y-Trasse von Hannover nach Bremen bzw. Hamburg, der Spessart-Querung von Frankfurt zur bestehenden Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Fulda und Würzburg sowie der Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim können – ggf. unter Reduzierung der maximalen Ausbaugeschwindigkeit auf den jeweiligen Streckenabschnitten - umweltgerechte und kostensparende Alternativen realisiert werden.

Aus Umweltsicht erforderliche Projekte des vordringlichen und weiteren Bedarfs lassen sich mit der vorgesehenen Investitionslinie selbst dann nicht finanzieren, wenn bei den von den Umweltverbänden abgelehnten Prestigeprojekten des „indisponiblen Bedarfs“ wie der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle und dem Bahnhofprojekt Stuttgart 21 die vorgeschlagenen, kostengünstigen Alternativen realisiert werden.

→ realistische Investitionsstrategie bis 2015.

Regionalnetze

Da sich der BUND auch im Straßenbau für eine Regionalisierung der Verantwortung einsetzt, halten wir die Herausnahme der regionalen Schienenstrecken aus der Einzelbewertung im BVWP 2003 grundsätzlich für sinnvoll. Jedoch ist eine mit entsprechenden Finanzmitteln unterlegte, ehrgeizige Investitionsstrategie für die Modernisierung und Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken im BVWP-Entwurf nicht erkennbar. Statt wie im Textteil ausgeführt, umfasst der Sondertopf für regionale Schienenstrecken mit 725 Mio. Euro nicht 5 %, sondern nur 2,8 % der gesamten Neu- und Ausbaumittel bzw. 1,1 % der gesamten Mittel für Schieneninvestitionen. Auch bei Aktivierung der den Ländern zustehenden Mitteln aus dem Regionalisierungsgesetz sowie dem Gemeindefinanzierungsgesetz liegt der Ansatz damit deutlich unter den erforderlichen Investitionsansätzen. Dass für den Ausbau von regionalen Schienenstrecken statt eines Baukostenzuschusses nur zinslose Darlehen gewährt werden sollen, stellt angesichts der Vollfinanzierung von Bundesstrassen zudem eine extreme Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Schiene dar.

BUND-Forderungen:

- Vorlage einer realistischen Finanzplanung für eine zukunftsfähige Schienennetzstrategie mit dem Zieljahr 2015.
- Bei Umsetzung dieser Strategie sollten nur umweltschonende und

finanzierbare Aus- und Neubaumassnahmen zur Erweiterung der Kapazitäten des Schienenverkehrs realisiert, auf überbewertete, verkehrspolitisch unsinnige und naturzerstörende Prestigeobjekte wie die NBS Nürnberg – Erfurt – Halle, das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 oder die Y-Trasse zwischen Hannover, Hamburg und Bremen dagegen zu Gunsten umwelt- und finanzschonender Alternativen verzichtet werden (zu den einzelnen Projekten wird der BUND Ende Mai 2003 eine Bewertung vorlegen).

- Entwicklung einer Bund-Länder-Gemeinschaftsinitiative zur Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur, Anhebung des Sondertopfs für regionale Schienenstrecken im BVWP-Entwurf - wie von den Bundesländern gefordert - auf mindestens 10 Prozent der gesamten Neu- und Ausbaumittel, die als Baukostenzuschüsse gewährt werden.
- Aufnahme eines Förderprogramms zur Neueinrichtung und Modernisierung von Gleisanschlüssen entsprechend des Vorschlages des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), um die Potentiale des Schienengüterverkehrs besser auszuschöpfen.

4 Wasserstraßen: Binnenschifffahrt auf lebendigen Flüssen

Die Binnenschifffahrt wird vom BUND nur dann als umweltverträgliches Verkehrsmittel akzeptiert, wenn die Anforderungen des Naturschutzes und der Flussökologie nicht länger verkehrlichen Belangen untergeordnet werden. Der BUND hat es daher außerordentlich begrüßt, dass die Bundesregierung als Konsequenz aus den Hochwassern im August 2002 eine grundlegende Änderung in ihrer Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik angekündigt hat und die rot-grüne Bundesregierung diesen Politikwechsel in ihrer Koalitionsvereinbarung vom Oktober 2002 bekräftigt hat.

Im BVWP-Entwurf fehlen diese Ansätze für eine ökologische Neuorientierung der Flusspolitik. Positiv kann zwar festgestellt werden, dass die Investitionen für Bundeswasserstraßen auf 500 Mio. Euro pro Jahr abgesenkt und mit 90 % der Mittel eine deutliche Priorität für den Bestandserhalt gesetzt werden sollen. Jedoch liegen die nach dem 5-Punkte-Programm der Bundesregierung zur Flusskonferenz vom 15.9.2002 zu entwickelnden Flussgebietskonzepte bisher nicht vor. Ebenso steht die angekündigte Überprüfung der Potentiale für eine naturverträgliche Binnenschifffahrt durch den Einsatz flussangepasster Schiffe weiter aus.

Stattdessen wird im BVWP-Entwurf an der Realisierung von teilweise ökologisch kritischen Wasserstraßenprojekten mit einem Gesamtvolumen von 5 Mrd. Euro festgehalten, obwohl nur 800 Mio. Euro für deren Realisierung bis zum Jahr 2015 bereit gestellt werden sollen. Dies wird vom BUND so interpretiert, dass faktisch keine nachhaltige Änderung der Flusspolitik geplant ist und vom BMVBW und der Wasserstraßenverwaltung nicht ernsthaft an der Entwicklung einer neuen Strategie im Umgang mit den Flüssen gearbeitet wird.

4.1 BUND-Forderungen:

- Für die Umsetzung einer ökologischen Fluss- und Binnenschifffahrtspolitik muss die weitere Investitionsstrategie im

Rahmen von integrierten, naturverträglichen Flusskonzepten festgelegt werden. Dabei sind auch die Standards für die Unterhaltung der Wasserstraßen den ökologischen Erfordernissen anzupassen. So lange dies nicht erfolgt ist, sollte im Bundesverkehrswegeplan nur die Finanzierungslinie für Bundeswasserstraßen insgesamt ausgewiesen werden.

- Von den neuen Vorhaben lehnt der BUND insbesondere den geplanten Saale-Elbe-Kanal und die Vertiefung von Main, Unterelbe und Unterweser. Außerdem fordert der BUND eine Überprüfung der als indisponibel eingestuften Wasserstraßenprojekten, insbesondere der geplanten Vertiefungen des Obermains und der Mittelweser, des Weiterbaus des VDE 17 sowie des Ausbau der Oder-Havel- und der Hohensaatener-Friedrichsthaler-Wasserstraße. Als positives Symbol einer neuen Flusspolitik wird dagegen der flussverträgliche Ausbau der Donau zwischen Straubing und Vilshofen befürwortet.
- Im Rahmen der Formulierung einer neuen Flusspolitik ist es außerdem erforderlich, das Aufgaben- und Investitionsspektrum der Bundeswasserstraßenverwaltung auf Maßnahmen des ökologischen Hochwasserschutzes und der Durchführung von Renaturierungsprogramme entlang von Flüssen auszuweiten (Gemeinschaftsinitiative mit den Bundesländern).