

BUND-Forderungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003

Diskussionspapier für die rot-grünen Koalitionsverhandlungen

I. Zwischenstand der Bundesverkehrswegeplanung aus Sicht des BUND

Die Bundesverkehrswegeplanung setzt in ihrer Funktion als Rahmenplanung für die langfristige Verkehrsinvestitionsstrategie des Bundes auf zwei Ebenen an:

1. Verteilung der Verkehrsinvestitionsmittel bis zum Jahr 2015 auf die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße, darüber hinaus Aufteilung jeweils auf Bestandssanierung und Ausbau/Neubau
2. Prioritätensetzung für Infrastrukturprojekte auf Grundlage der Projektanmeldungen der Länder, der DB AG, VDV sowie der Bundeswasserstraßenverwaltung.

Die Bundesverkehrswegeplanung ist in ihrer Grundstruktur auf den sektoralen Ausbau der Verkehrsnetze bei knappen finanziellen Ressourcen ausgerichtet. Auch die laufende Überarbeitung ist durch die Bewertung der Einzelprojekte dominiert. Die verbesserte Bewertungsmethodik kann zwar dazu beitragen, dass die umweltunverträglichsten Projekte identifiziert werden. Von einer integrierten Gesamtverkehrsplanung, die zum Aufbau eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems beitragen kann, ist die Bundesverkehrswegeplanung jedoch weit entfernt (vgl. BUND-Positionspapiere zur BVWP, www.bund.net)

Die Diskussion und Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplans muss nach Ansicht des BUND daher dazu genutzt werden, die Grundlagen für den Umbau der Planungs- und Finanzierungsstruktur bei den Verkehrsinvestitionen des Bundes zu legen:

- a) Sicherung und Optimierung des Bestandsnetzes: absoluter Vorrang der Erhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen
→ Erstellung von Sanierungskonzepten für die Verkehrsträger als Gegengewicht zu den Neu- und Ausbauplanungen
- b) Optimierung des Verkehrssystems in Deutschland unter Umweltgesichtspunkten: Konzentration der Investitionsmittel auf Maßnahmen, die zum Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems beitragen
→ Förderung innovativer Mobilitätsdienstleistungen (MobilCard, Informations- und Kommunikationssysteme, Mobilitätszentralen), Entwicklung gezielter Investitionsstrategien für Ballungsräume, suburbane und ländliche Räume, Ostdeutschland und Hauptkorridore des Güterfernverkehrs (in dieser Legislaturperiode jeweils unterlegt mit Pilotprojekten).
- c) Stärkung der integrierten Verkehrsplanung auf regionaler Ebene: Umbau des durch die bisherige Finanzierungsstruktur bei den Verkehrswegen (BVWP, GVFG) gegebene Anreizsystems für regionale Entscheidungsträger (verkehrsträgerübergreifende Lösung von regionalen Verkehrsproblemen statt isolierte Betrachtung von Projekten wie z.B. Ortsumgehungen)

II. Integration von Ansätzen einer zukunftsfähigen Verkehrsinvestitionspolitik bei der Erarbeitung des BVWP 2003

1. Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUVP) für den BVWP 2003

Ziel: umweltorientierte Optimierung der gesamten Investitionsstrategie des Bundes, dazu Vergleich unterschiedlicher Investitionsstrategien im Hinblick auf ihre ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen.

Problem: SUVP bei derzeitigem Verfahrensstand nur mit deutlicher Zeitverzögerung des Gesamtverfahrens durchführbar, dies würde dazu führen, dass weiterhin der alte BVWP von 1992 als Entscheidungsgrundlage für Investitionsentscheidungen und die Einleitung von Planungsverfahren dient.

Problemlösung: Umweltfolgenabschätzung für BVWP, damit Schaffung einer Entscheidungsgrundlage für die parlamentarische Diskussion der Prioritätensetzung bei den Verkehrsinvestitionen bzw. der Ausbaugesetze für die Verkehrsträger.

2. Vorrang der Erhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen

Ziel: Erhalt und Modernisierung der Bestandsnetze (diese sind bisher deutlich unterfinanziert, vgl. DIW-Studie, Straßenbaubericht des BMVBW).

Problem: Erhaltung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur wird als reine Verwaltungsaufgabe angesehen, Thema mangels Spatenstiche und Eröffnungen kaum politisch attraktiv.

Problemlösung: Erarbeitung gezielter Erhaltungs- und Modernisierungskonzepte incl. Lärmsanierungsstrategien an und auf Bundesverkehrswegen und deren Verabschiedung durch den Bundestag. Stärkere Kommunikation des Themas.

3. Angleichung der Investitionen von Schiene und Straße

Ziel: Verstetigung und Ausweitung der Investitionsmittel für Schienenwege

Problem: schleppender Aufbau von Planungs- und Baukapazitäten bei der DB Netz AG, Verwendung von Investitionsmitteln für verkehrspolitisch unsinnige Prestigeobjekte (Stuttgart 21, ICE-Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt – Halle)

Problemlösung: Festlegung eines festen Erhöhungspfades für die Schieneninvestitionen des Bundes und deren Differenzierung nach Verwendungszwecken für Bestandserhalt/Modernisierung Hauptstrecken (Fortschreibung UMTS-Mittel), Ausbau Hauptstrecken (Konzentration auf zügige Fertigstellung wichtiger Netzergänzungen wie z.B. Frankfurt – Mannheim) sowie Investitionsoffensive für regionale Netze (Gemeinschaftsinitiative von Bund und Ländern, ggf. Planung der Maßnahmen durch regionale Verkehrsverwaltungen).

Integrierte Verkehrsplanung auf regionaler Ebene

Ziel: Realisierung zukunftsfähiger Verkehrskonzepte auf regionaler Ebene, Verhinderung von umweltunverträglichen Straßenbauprojekten.

Problem: Im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung wird über Bau oder Nicht-Bau von Straßenbauprojekten entschieden. Bei Verzicht auf ein Bundesfernstraßenprojekt werden keine Finanzmittel für die Realisierung alternativer Problemlösungen (Ausbau Schiene und ÖPNV, Optimierung des nachgeordneten Straßennetzes, Lärmsanierung an Durchgangsstraßen etc.) bereitgestellt. Damit sind Anreize für regionale Entscheidungsträger gegeben, den Neu- oder Ausbau eines Bundesfernstraßenprojektes zu fordern statt eine integrierte Verkehrsplanung zu betreiben.

Problemlösung bei BVWP 2003: bei Aufnahme von Straßenbauprojekten mit mittlerem bis sehr hohem Umweltrisiko in den vordringlichen Bedarf wird Planungsauftrag für die nachfolgenden Planungsstufen für die Erstellung eines integrierten Verkehrskonzeptes erteilt (nicht hingegen für Realisierung eines festgelegten Straßenbauprojektes). Beteiligung des BMU und der Umweltverbände bei der Entscheidungsfindung.

Langfristige Problemlösung: Änderung der durch Planungs- und Finanzierungssystem gegebenen Anreize für regionale Entscheidungsträger (in Verbindung mit der Novellierung des GVFG, welches ebenfalls Anreize für Neu- und Ausbau statt Sanierung der Infrastruktur gibt).

III. Weitere zentrale Forderungen des BUND für den BVWP 2003:

1. Der neue Bundesverkehrswegeplan muss sich an einem realistischen Finanz- und Zeitrahmen orientieren, der Planungszeitraum darf nicht über das Jahr 2015 hinaus verlängert werden, um damit Spielraum für die Aufnahme weiterer Projekte in den vordringlichen Bedarf zu schaffen.
2. Keine neuen Investitionsprogramme vor Verabschiedung des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2003. Aussetzen von Planfeststellungsverfahren bei Bundesfernstraßen.
3. Auf den Prüfstand der Bundesverkehrswegeplanung müssen alle Verkehrsprojekte – bei Großprojekten alle Bauabschnitte -, mit deren Bau bisher noch nicht begonnen wurde. Zu den naturzerstörenden Projekten, für die der BUND umweltschonende und kostengünstiger Alternativlösungen entwickelt hat, gehören insbesondere die Autobahnen A 94, A 44, A 38, A 14, die Rügenanbindung, die ICE-Neubaustrecke Halle – Erfurt – Nürnberg, das Bahnhofsprojekt Stuttgart 21, sowie das Wasserstraßenprojekt VDE 17.
4. Bei Schienenneubauprojekten müssen umweltgerechte und kostensparende Alternativlösungen (z.B. zur Y-Trasse, Spessart-Trasse, Frankfurt-Mannheim) in die Prüfung einbezogen werden, ggf. Planungsauftrag an die nachgeordneten Planungsverfahren und Einbeziehung von BMU und Umweltverbänden in die weitere Entscheidungsfindung.
5. Verzicht auf die geplanten Transrapid-Projekte in München und Nordrhein-Westfalen (bzw. Formulierung klarer Entscheidungskriterien und umfassende Prüfung des alternativen Ausbaus des Schienenverkehrs).
6. Stärkere Verknüpfung der Infrastruktur mit dem Ziel einer frühestmöglichen Verlagerung von Luft- und Straßenverkehr auf die Schiene sowie Verzicht auf Investitionen in Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße oder den Luftweg nach sich ziehen.
7. Förderprogramm für die Neueinrichtung und Modernisierung privater Gleisanschlüsse im Schienengüterverkehr.

8. Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplanes mit dem Ziel, den Fahrradverkehr bis 2010 zu verdoppeln.
9. Integration eines Förderprogramms für innovative Mobilitätsdienstleistungen (Einführung einer intermodalen MobilCard, verstärkter Einsatz von kundenorientierten Informations- und Kommunikationssystemen, Aufbau von Mobilitätszentralen, Förderung von CarSharing und Fahrradverleihsystemen).

Berlin, 4.10.2002

Tilman Heuser

Referat Verkehrspolitik

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel.: 030-27586-435
Fax: 030-27586-460
email : tilmann.heuser@bund.net