

BUND-Eckpunkte für eine zukunftsfähige Verkehrsinvestitionspolitik

Diskussionspapier des BUND vom 27.2. 2002

1. Herausforderungen für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik

1.1. Eine Fortsetzung der derzeitigen Verkehrspolitik ist weder umweltpolitisch ...

Die Verkehrspolitik steht in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Die Verkehrsprognosen des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für das Jahr 2015 zeigen aus ökologischer Sicht ein düsteres Bild. Nach dem Integrationsszenario, welches die Umsetzung der von der Bundesregierung geplanten verkehrspolitischen Maßnahmen beinhaltet, wird

- der Güterverkehr – bezogen auf alle Verkehrsträger – insgesamt um 64 % ansteigen,
- der Anstieg der gesamten Personenverkehrsleistung demgegenüber mit 20% fast moderat ausfallen,
- der Luftverkehr sich verdoppeln, wobei der Anstieg selbst bei einem Szenario, das von deutlichen Kostensteigerungen ausgeht, kaum geringer ausfällt.

Unabhängig von den Anforderungen an die Verkehrssysteme wären mit diesem Verkehrsanstieg auch zunehmende, nicht akzeptable Belastungen für Mensch, Umwelt und Klima verbunden. Die klassischen Luftschadstoffe wie Stickoxide und Kohlenmonoxid gehen aufgrund technischer Verbesserungen der Fahrzeuge in den nächsten Jahren zwar deutlich zurück. Wenn aber die Verkehrsprognosen zutreffen:

- werden die CO₂-Emissionen des Verkehrs um weitere 8-10% steigen
- wird der Flächenverbrauch unvermindert weiter gehen und
- wird die Lärmbelastung vielerorts noch unzumutbarer, als sie heute vielfach bereits ist.

Die Folge: die Klimaschutzziele werden verfehlt, die Umwelt- und die Lebensqualität – gerade in den Städten – nimmt weiter ab. **Für den BUND ist die Schlussfolgerung aus den Verkehrsprognosen, dass die Fortsetzung unseres heutigen Mobilitätsmodells weder global noch gegenüber nachfolgenden Generationen vertretbar ist.**

1.2. ... noch aus finanzpolitischen Gründen fortsetzbar

Schätzt man den finanziellen Spielraum des neuen Bundesverkehrswegeplanes 2003 ab, ist festzustellen: Mindestens zwei Drittel der bis 2015 zur Verfügung stehenden Mittel werden für den nicht nur auf der Schienen, sondern auch auf der Straße und Flüssen und Kanälen vernachlässigten Bestandserhalt benötigt. Ein Großteil der restlichen Investitionsmittel wären bei einem konsequenten Weiterbau der bereits in Bau befindlichen Projekte gebunden.

Für neue Investitionsvorhaben stehen damit nur vergleichsweise geringe Finanzvolumina zur Verfügung.

An dieser Situation ändert sich nach Ansicht des BUND grundlegend auch nichts durch die Bemühungen des Bundesverkehrsministers, neue Finanzierungsquellen für Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu erschließen (Lkw-Maut, Privatfinanzierung etc.). Diese Mittel bedeuten im Verhältnis zu den allgemeinen Haushaltsmitteln auf lange Sicht nur eine geringe Ausweitung des zur Verfügung stehenden Finanzvolumens.

Statt weiterhin die alten, investitionsorientierten Konzepte in der Verkehrspolitik um jeden Preis weiter zu verfolgen und unter dem Deckmantel einer integrierten Verkehrspolitik das altbekannte Gießkannenprinzip weiter zu führen, sollte die Bundesregierung ihrer zu Regierungsantritt verkündeten „neuer Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik“ endlich Taten folgen lassen. **Die angespannte finanzielle Haushaltslage sollte dabei nicht als Beschränkung, sondern als Chance für einen echten Neuanfang gesehen werden. Dazu bedarf es nach Auffassung des BUND keiner zusätzlichen Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur, sondern vielmehr eine effizientere Verwendung der vorhandenen Investitionsansätze für den Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems (s.u.).**

2. Strategische Ansätze einer nachhaltigen Mobilitätspolitik

Ziel einer nachhaltigen Mobilitätspolitik muss es sein, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und den Transportbedarf einer arbeitsteiligen Wirtschaft effizient, d.h. mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und Kosten, zu befriedigen und die damit verbundenen Beeinträchtigungen und Gefährdungen für Umwelt und Menschen langfristig abzusenken.

Um dieses Ziel zu erreichen, sind folgende strategische Ansätze umzusetzen:

Einsparen von Verkehr: Ziel einer Verkehrseinsparpolitik muss es sein, durch eine stärkere regionale Orientierung von Wirtschaft und Gesellschaft den Verkehrsaufwand insgesamt zu senken. Gespart wird Verkehrsaufwand, die Mobilität bleibt erhalten. Eine Entkopplung von der Wirtschaftsentwicklung allein genügt nicht, denn es kommt letztlich auf die absolute Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauches an. Neben einer konsequenten Raumordnungs-, Städtebau- und Wirtschaftspolitik bedarf es dazu insbesondere der verursachergerechten Anlastung von internen und externen Kosten des Verkehr (Fortführung der Ökologischen Steuerreform und Weiterentwicklung der Lkw-Maut) sowie des Abbaus bzw. Umbaus ökologisch kontraproduktiver Subventionen (z.B. Entfernungspauschale, Subventionierung von „Agrartourismus“ etc.). Alle Maßnahmen sollten darüber hinaus in ein Gesamtkonzept eingebettet werden und nicht (weiter) isoliert betrachtet werden.

Verkehrsverlagerung i.S. von kunden- und umweltgerechter Gestaltung von Mobilitätsketten im Personen- und Güterverkehr auf den Umweltverbund durch Ausbau innovativer Mobilitätsdienstleistungen (vgl. unten)

Optimierung des Verkehrs durch effizientere Auslastung der Verkehrsmittel, z.B. durch höhere Besetzungsgrade der Pkw, Bahn sowie Flugzeug oder Tourenoptimierung beim Güterverkehr.

Optimierung der Verkehrsmittel mit dem Ziel der Reduktion der spezifischen Umweltbelastungen von Autos, Schienenfahrzeugen, Flugzeugen und Schiffen. Neben der Senkung der Schadstoff- und CO₂- sowie des Energieverbrauches muss insbesondere der Verkehrslärm auf gesundheitsverträgliche Werte gesenkt werden. Bei der Optimierung der Antriebe müssen alle Innovationspotentiale genutzt werden, mit dem Ziel die jeweilige Ökobilanz der Verkehrsmittel deutlich zu verbessern.

3. Chancen für die Gestaltung eines nachhaltigen Mobilitätssystems nutzen

So wie in der Nachkriegszeit die Entscheidung dafür getroffen wurde, die Priorität in den Aufbau und Ausbau des Straßenverkehrssystems zu legen, muss in Zukunft der Aufbau eines nachhaltigen Mobilitätssystems betrieben werden. Uns ist dabei bewusst, dass 50 Jahre autozentrierter Verkehrsplanung in Deutschland nicht von heute auf morgen umgekehrt werden können.

Eine Verlagerung von Verkehrsanteilen in einem größeren Umfang ist nach Auffassung des BUND erst dann erreichbar, wenn den Menschen zur Befriedigung ihrer gesamten Mobilitätsbedürfnisse eine echte Alternative zum privaten Pkw zur Verfügung steht. Der BUND setzt sich deshalb für eine intelligente Nutzung des Pkw unter dem Motto "Nutzen statt Besitzen" ein. Die bisherigen Erfahrungen mit CarSharing Nutzern zeigen, dass sie die Vorreiter einer umweltfreundlichen Mobilität sind. Der Pkw ist ein Element ihrer persönlichen Mobilität, den sie mit dem öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr kombinieren. Ihre Fahrleistung mit dem Auto liegt dabei deutlich unter der von Pkw-Besitzern und führt zu einer deutlichen Verringerung der gesellschaftlichen Belastungen von Umwelt und Mitmenschen.

Das Potential an CarSharing-Kunden wird vom Bundesverkehrsministerium auf über zwei Millionen geschätzt, andere Studien gehen von bis zu sieben Millionen Kunden aus. **Werden bis 2015 nur Teile dieses Potentials erreicht, wird nach Einschätzung des BUND der weitere Ausbau des Straßennetzes überflüssig.**

Im Mittelpunkt einer nachhaltigen Mobilitätspolitik sollte daher die konsequente Verknüpfung von Fernverkehr auf der Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad, zu Fuß Gehen, Taxi und CarSharing sein. Damit der mobile Mensch von morgen die verschiedenen Verkehrsmittel ebenso einfach und bequem benutzen kann wie heute das Auto – mit einer Mobilitätskarte als Zugangsschlüssel und einem kundenfreundlichen Informationssystem.

Im Güterverkehr müssen konsequent die Chancen genutzt werden, unter Nutzung aller technischen Innovationspotentiale die Logistikketten so zu optimieren, dass bis zum Jahr 2015 mehr als die angestrebte Verdoppelung im Schienengüterverkehr erreicht werden kann. Zwischen allen verkehrspolitischen Akteuren ist unstrittig, dass die Schiene zumindest ab einer Entfernung von 300 – 500 km konkurrenzfähig sein müsste – wobei der BUND davon ausgeht, dass dies auch auf kürzeren Entfernungen der Fall ist. Der BUND fordert daher alle verkehrspolitischen Akteure auf, ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten, wie wir bis 2015 mindestens 80 % der Transporte über 300 km – insbesondere der Transit- und der grenzüberschreitende Verkehr - auf die Schiene bringen können.

Insgesamt geht der BUND davon aus, dass mit einer konsequenten Umsetzung der Handlungsstrategien einer nachhaltigen Mobilitätspolitik der Zuwachs des Verkehrs auf den Straßen deutlich abgebremst, mittel- bis langfristig das Straßenverkehrsaufkommen gegenüber heute sogar gesenkt werden kann. Insbesondere ist zu erwarten, dass sich durch den Aufbau von innovativen Mobilitätsangeboten die Spitzenbelastungen der heutigen Straßenkapazitäten vermindern lassen. Durch die Einführung lärm- und schadstoffarmer Fahrzeuge kann außerdem die Belastung von innerörtlichen Verkehrswegen so weit gesenkt werden, dass die Immissionsgrenzwerte weitgehend flächendeckend unterschritten werden.

4. Intelligenz statt Beton – Neue Wege in der Verkehrsinvestitionspolitik

Für die Verwirklichung eines zukunftsfähigen Verkehrssystems muss die Investitionspolitik auf den Auf- und Ausbau innovativer und umweltverträglicher Mobilitätsangebote ausgerichtet werden und nicht mehr auf die ausschließliche Förderung des Infrastrukturausbaus. Statt wie bisher jeden Verkehrsträger für sich auszubauen, sind unter dem Motto „Intelligenz statt Beton“ gezielte verkehrspolitischen Handlungsstrategien für Ballungsräume, ländliche Räume, Ostdeutschland, Güterfernverkehr und Güternahverkehr zu entwickeln und umzusetzen.

Für die zukünftige Verkehrspolitik bedeutet dies im Einzelnen:

- Prinzipiell muss gelten: **Erhaltung vor Ausbau vor Neubau!** Bei der Mittelvergabe müssen die Investitionsprioritäten auf der Sanierung und Optimierung der bestehenden Verkehrsnetze sowie der Verbesserung des Ausnutzungsgrades der vorhandenen Kapazitäten (sofern diese nicht umwelt- oder verkehrspolitisch kontraproduktiv sind)
- Gezielte **Förderung neuer Mobilitätsangebote**, zügige Entwicklung und Markteinführung einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskarte und eines kundenorientierten Verkehrsinformationssystems, Verbesserung der Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern etc.
- **Schieneinfrastruktur:** Um die Schiene als Rückgrat eines umweltverträglicheren Verkehrssystems auszubauen, muss eine Investitionsoffensive für die Modernisierung der Schieneinfrastruktur gestartet werden! Vorrangig dabei ist, dass der Bestand des in weiten Teilen maroden Schienennetzes saniert und modernisiert wird. Auf Prestige-Projekte wie die ICE-Trasse Nürnberg-Erfurt-Halle oder Stuttgart 21 ist dagegen zu verzichten. Die dafür vorgesehenen Investitionsmittel sind in der flächendeckenden Verbesserung des bestehenden Schienenangebotes in den jeweiligen Regionen sinnvoller angelegt.
- **Straßeninfrastruktur:** Verglichen mit der Qualität des Schienennetzes ist die Qualität des Fernstraßennetzes um ein Vielfaches besser und die Netzdichte wesentlich größer. Die realisierten Verbindungsqualitäten und Reisezeiten sind in der Regel so gut, das auch aus gesamtverkehrlichen Gesichtspunkten die Fortsetzung des bisherigen Neu- und Ausbaus – mit Ausnahme angepasster und umweltgerechter Lösungen in Ostdeutschland - nicht mehr erforderlich ist. Neue Ortsentlastungsstraßen bringen nur in wenigen Ausnahmefällen eine Entlastung für Mensch und Umwelt. Grundsätzlich erfordert aber jeder Neubau eine Rückstufung, den Rückbau und die konsequente Verkehrsberuhigung der alten Ortsdurchfahrt.
- **Wasserstraßen:** Der Neubau von Wasserstraßen und weitere Ausbau von Flüssen ist sowohl ökologisch als auch ökonomisch nicht nachhaltig (insbesondere Elbe, Donau, Oder, Havel und Saale). Unterhaltungsmaßnahmen sind so durchzuführen, dass sie die natürliche Flussdynamik so weit wie möglich erhalten wird und die biologische Durchgängigkeit gewährleistet ist. Wo die Durchgängigkeit nicht vorhanden ist, muss sie wiederhergestellt werden. Die Binnenschifffahrt muss, wo immer möglich, von den Flüssen auf bestehende Kanäle verlagert werden. Die dadurch nicht mehr benötigten Wasserstraßen sollen von der Güterschifffahrt entwidmet und renaturiert werden (z.B. Untere Havel).

- Zur **Förderung des Fahrradverkehrs** muss im Rahmen der Bundesverkehrsplanung eine Strategie zur Förderung des Radverkehrs entwickelt und die notwendigen Investitionsmittel für deren Verwirklichung bereitgestellt werden. Die Umsetzung der nationalen Radverkehrsstrategie sollte innerhalb des Bundesministeriums institutionell abgesichert werden.
- Der **Transrapid** ist kein Beitrag für eine nachhaltige Mobilität. Angesichts der knappen Finanzen ist es für Mensch und Umwelt weitaus sinnvoller, die Attraktivität des vorhandenen Schienenverkehrs zu steigern
- **Flugverkehr:** In der Bundesverkehrswegeplanung müssen zur Reduktion der Belastungen für Klima, Umwelt und Menschen insbesondere Maßnahmen für die Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn berücksichtigt werden.
- Die Setzung eines Investitionsschwerpunkts für **Lärm-, Umwelt- und Naturschutzmaßnahmen** an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur

5. Ökologische Ausgestaltung des Bundesverkehrswegeplanes 2003

Zentrales Instrument für eine zukunftsfähige Verkehrsinvestitionspolitik ist der für das Jahr 2003 geplante Bundesverkehrswegeplan. Bei dieser Rahmenplanung für die Verkehrsinvestitionen bis zum Jahr 2015 lassen sich zwei Entscheidungsebenen unterscheiden:

1. Entscheidung über die Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems in Deutschland: Wie viele Straßen, Schienen und Wasserwege braucht/will Deutschland?
2. Entscheidung über die Verwendung knapper staatlicher Finanzmittel für Bau, Unterhaltung und Sanierung der Bundesverkehrswege: Welche Straßen-, Schienen- oder Wasserstraßenprojekte werden realisiert?

5.1. Gestaltung des zukünftigen Verkehrssystems in Deutschland

Die zentrale Weichenstellung für oder gegen die Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätssystems erfolgt im Rahmen der globalen Aufteilung der im Planungszeitraum bis zum Jahr 2015 zur Verfügung stehenden Finanzmittel auf die einzelnen Verkehrsträger.

Das Umweltbundesamt hat vor Beginn der Überarbeitung des alten BVWP von 1992 einen umfassenden Vorschlag zur grundlegenden Neuorientierung des Verfahrens vorgelegt (vgl. Umweltbundesamt (Hrsg., 1998): Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte vorgelegt), der von den Umweltverbänden grundsätzlich unterstützt wurde.

Diesem Ansatz einer Optimierung des Bundesverkehrsplanes in Bezug auf die Ziele einer nachhaltigen Mobilität ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen nicht gefolgt. **Statt auf eine verkehrsträgerübergreifende Optimierung und Gestaltung des Verkehrssystems unter ökologischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten konzentriert sich die Weiterentwicklung des Verfahrens auf die Optimierung der Einzelprojektbewertungen.** Die Projekte werden weiterhin einzeln und nicht in einem ausreichendem Maße verkehrsträgerübergreifend bewertet. Mit der verbesserten Methodik können zwar gegebenenfalls die Projekte identifiziert werden, die die größten negativen Auswirkungen auf die Umwelt haben. Wenn diese aus Umweltgründen abgestuft werden, bedeutet dies aber lediglich, dass mit den frei werdenden finanziellen Mitteln andere Projekte – evtl. in anderen Regionen - finanziert werden. Geldmittel für die Realisierung alternativer Verkehrsprojekte innerhalb des betroffenen Verkehrskorridors stehen dann dagegen nicht automatisch zur Verfügung. **Eine grundlegende Neuorientierung der Bundesverkehrswegeplanung erfolgt damit nicht.**

Der BUND fordert daher, dass der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans einer **netzbezogene Umweltfolgenabschätzung** unterzogen wird. Bei dieser müssen die Umweltbe- und -entlastungen durch die Realisierung der geplanten Neu- und Ausbauprojekte für Straße, Schiene und Wasserwege insgesamt dargestellt werden. Als Alternative zum herkömmlichen Ansatz der BVWP sollte außerdem ein **ökologisches Investitionsszenario** vorgelegt werden, bei dem die Investitionsprioritäten auf dem Ausbau des Umweltverbundes und der Bestandssanierung im Straßenbau im Sinne der oben genannten Eckpunkte liegen. Auf dieser Informationsbasis kann dann das Parlament entscheiden, ob mit einem neuen BVWP dem vermeintlichen Verkehrsbedarf hinterhergebaut werden soll, oder ob mit einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik ein umwelt- und menschengerechtes Mobilitätssystem entwickelt wird.

Überflüssig wird der Bundesverkehrswegeplan 2003, wenn jetzt bereits festgelegt wird, wie viele Autobahnen auf 6 Spuren ausgebaut und wie viele Ortsumgehungen neu gebaut werden sollen. Der BUND lehnt daher die Verabschiedung von neuen Investitionsprogrammen vor der Beschlussfassung über den neuen Bundesverkehrswegeplan ab, fordert vielmehr die vollständige Überprüfung aller Baumaßnahmen, mit deren Bau noch nicht begonnen wurde. Dies gilt auch für Teilabschnitte bereits im Bau befindlicher Verkehrsprojekte einschließlich der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (z.B. A 20östl. von Rostock, A 71/73, A 38, A 143 etc.). Für diese Projekte hat der BUND jeweils kostengünstigere, umweltschonendere und auch schneller realisierbare und damit schneller verkehrswirksam werdende Lösungen vorgelegt, die im Rahmen der Planungsverfahren jedoch nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

5.2. Regionale Verkehrsprobleme auf regionaler Ebene lösen

Die zweite Entscheidungsebene der Bundesverkehrswegeplanung betrifft weiterhin das Zusammenstutzen der Wunschzettel von Ländern und Kommunen, DB Netz AG und Wasserstraßenverwaltung für neue Straßenbau-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte. Länder und Kommunen haben alleine 1.770 neue Straßenbauprojekte mit einem geschätzten Finanzbedarf von ca. 122 Mrd. DM für die Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet. Mit den Projekten, die bereits in Bau sind oder deren Baubeginn kurz bevorsteht, würden über 170 Mrd. DM benötigt, um alle Straßenbauwünsche zu befriedigen. Bei den heute pro Jahr zur Verfügung stehenden Mitteln würde es weit über 40 Jahre dauern, um die Wunschlisten zu realisieren. Nicht dabei berücksichtigt: die notwendigen Sanierungs- und Unterhaltungsmittel für das bestehende Straßennetz.

Aus den Fehlern der Vergangenheit hat die DB AG gelernt: Die Investitionsmittel sollen überwiegend in die Sanierung des Bestandsnetzes fließen. Entsprechend bescheiden fallen daher die Anmeldungen für Schienenprojekte aus: Während die Länder hier insgesamt 140 Projekte gemeldet haben (u.a. wieder verkehrspolitisch unsinnige Prestigeobjekte wie die ICE-Strecke Nürnberg-Erfurt-Halle), beschränkt sich die Deutsche Bahn in ihrer Prioritätenliste auf 29 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 18 Mrd. DM. Ein Problem bleibt aber: Die regionalen Strecken bleiben bei der Bundesverkehrswegeplanung weitgehend außen vor. Bei der laufenden Diskussion um die Neuordnung des Schienennetzes fordert der BUND daher insbesondere eine Strategie ein, wie regionale Schienennetze modernisiert und stillgelegte Strecken reaktiviert werden können.

Ebenfalls nach diesem Verfahren werden die neun von der Bundeswasserstraßenverwaltung gemeldeten neun Ausbauprojekte bewertet.

Alle gemeldeten Projekte müssen vom BMVBW geprüft werden, wobei wirtschaftliche, soziale und ökologische Kriterien berücksichtigt werden. Die Ergebnisse dieser Bewertung dienen dann als Grundlage für die Bund-Länder-Gespräche über die Aufnahme und Ab-

lehnung von Projekten im neuen BVWP. Die Entscheidung fällt dann faktisch auf der Grundlage regionaler Investitionsschlüssel und politischer Aushandlungsprozesse.

Hinsichtlich der Bundesfernstraßen bemängelt der BUND an diesem Verfahren grundsätzlich, dass im Rahmen der Einzelprojektbewertung als Alternative zur Lösung eines regionalen Verkehrsproblems, wie das Auftreten von Verkehrsengpässen oder verkehrsbedingte Umweltbeeinträchtigungen insbesondere in Ortschaften, nur der Neu- oder Ausbau einer Straße überprüft wird.

Eine nachhaltige Mobilitätspolitik löst die vorliegenden Verkehrsprobleme dagegen mit einem verkehrsträgerübergreifenden Handlungsansatz. Grundsätzlich ist demnach zu prüfen, ob das Verkehrsproblem eine bauliche Kapazitätserweiterung erfordert oder ob mit ordnungsrechtlichen, organisatorischen und ökonomischen Maßnahmen eine Entlastung erreicht werden kann. Für den Fall eines geplanten Straßenausbaus muss mit Hilfe von verkehrsträgerübergreifenden Korridoruntersuchungen geprüft werden, ob eine Verbesserung der Verkehrs- und Umweltsituation erreicht werden kann durch:

- Ausbaualternativen im Umweltverbund – z.B. durch den Ausbau einer bestehenden parallelen Schienenstrecke oder eine Optimierung des Angebotes,
- einen reduzierten Ausbau der Straße, ggf. in Kombination mit der Verbesserung des Umweltverbundes.

Die Projektbewertungsergebnisse bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 stellen für den BUND daher lediglich eine Orientierungsmarke für die Handlungsnotwendigkeit für Lösung eines regionalen Verkehrsproblem dar. Nicht daraus ableiten lässt sich, ob der Straßenausbau für dieses Verkehrsproblem eine effiziente Problemlösung darstellt.

Die „Bedarfsentscheidung“ durch die jeweiligen Ausbaugesetze kann daher nach Ansicht des BUND nur für die notwendige Lösung eines konkreten Verkehrsproblems bestimmt werden, nicht aber für die Umsetzung eines bestimmten Lösungsvorschlages. **Erst in den nachgeordneten Planungsverfahren ist es möglich, detailliert die Ausbaualternativen zu untersuchen und auf dieser Basis Entscheidungen für regional sinnvolle Lösungen zu treffen. Entsprechend müssen die im Bundesverkehrswegeplan für die jeweiligen Projekte vorgesehenen Investitionsmittel für die Realisierung von verkehrsträgerübergreifenden Maßnahmebündeln in den Regionen zur Verfügung gestellt werden.**

Die Erfahrung mit der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes 2003 sollte außerdem Anlass dafür geben, die Planungs- und Finanzierungsstruktur von Bundesverkehrswegen zu überdenken. Durch die derzeitige Ausgestaltung der Bundesverkehrswegeplanung besteht für Länder und Kommunen der Anreiz, beim Bund den vollfinanzierten Neubau von Straßenbauprojekten einzufordern, statt sinnvolle regionale Alternativen für die Lösung der Verkehrsprobleme vor Ort zu suchen. So ist es nicht erstaunlich, dass die Länder ihre Projekte ohne Beachtung aller finanziellen Restriktionen und ohne Prioritätensetzung angemeldet haben. **Diese Tendenz kann nur dadurch aufgehoben werden, dass die Regionen finanziell mit in die Verantwortung für die Verkehrsplanung genommen werden.** Dies kann mittelfristig nur erreicht werden durch eine generelle Neugestaltung der Systematik der Verkehrswegefinanzierung und unter Einbeziehung aller anderen Verkehrsinvestitionsfördertöpfe wie das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

6. BUND-Position zu neue Finanzierungsinstrumente und Organisationsformen für die Verkehrsinfrastruktur

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der finanziellen Engpässe des Bundeshaushalts werden verstärkt Konzepte zur Nutzerfinanzierung im Verkehr verfolgt. Vor diesem Hintergrund sind die Bestrebungen des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu sehen:

1. die Einnahmen aus der geplanten Lkw-Maut für die Unterhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur heranzuziehen und
2. eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu gründen.

6.1. Verwendung der Mittel aus der Lkw-Maut für Erhalt der Infrastruktur

Mit der Erhebung der Lkw-Maut erfolgt der Einstieg in die Umstellung der bisherigen Haushaltsfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf eine Nutzerfinanzierung. Das mit ihrer Einführung verbundene Ziel ist für den BUND die verursachergerechte Anlastung der bisher von der Allgemeinheit getragenen Infrastrukturkosten, um dadurch mehr Kostenwahrheit im Verkehr herzustellen und faire Wettbewerbsbedingungen zum Schienengüterverkehr zu schaffen. Dagegen wird vom BUND die Schaffung eines zusätzlichen Finanzierungsinstrumentes zur Erhöhung der Investitionsansätze abgelehnt. Mit der Zweckbindung der Mauteinnahmen für den Verkehrsbereich kann allerdings – bei gleichzeitiger Entlastung des Bundeshaushaltes und damit der Steuerzahler von Verkehrsinfrastrukturkosten – eine haushaltspolitische Planungssicherheit für eine nachhaltige Investitionspolitik geschaffen werden.

Die Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut muss dabei in die gesamte Investitionsstrategie des Bundes für eine effiziente und umweltgerechte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur eingebunden werden.

Wird der Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut im Rahmen der Gesamtinvestitionen eine eigenständige Funktion zugeordnet, sollten diese insbesondere für den Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur verwendet werden, zumal hier aktuell der größte Finanzbedarf herrscht. Die Verteilung der Mittel auf die verschiedenen Verkehrsträger sollte dabei nach Ansicht des BUND auf Basis der Wegekostenrechnung wie in Tabelle 1 dargestellt erfolgen.

Tabelle 1: BUND-Forderungen zur Verwendung der Mittel aus der Lkw-Maut:

| Verwendung für: | Finanzierung aus: |
|--|--|
| die Unterhaltung, den Erhalt und die Sanierung der Straßeninfrastruktur, | → Wegekostenanteil laufende Kosten Straßeninfrastruktur |
| die Unterhaltung, den Erhalt und die Sanierung der Schieneninfrastruktur, von Wasserwegen, den Ausbau des Kombinierten Verkehrs und die Wiederherstellung bzw. Neuerrichtung von Gleisanschlüssen, | → Wegekostenanteil aus Refinanzierung Kapitalkosten für Neu- und Ausbau der vorhandenen Straßeninfrastruktur |
| Sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen entlang der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. | → in der Wegekostenrechnung zu berücksichtigen |

Der Vorwurf einer Quersubventionierung der umweltverträglicheren Verkehrsmittel kann aus dieser Mittelaufteilung nicht abgeleitet werden, da der Straßengüterverkehr mit einem Teil der Lkw-Maut die vom Steuerzahler aufgebrauchten Investitionen der Vergangenheit zurückbezahlt. Diese stehen neu zur Disposition des Gesetzgebers und

können zur Verbesserung umweltverträglicherer Transportangebote und der Reduzierung von Umweltbelastungen verwendet werden.

Eine Zweckbindung des Aufkommen aus der Lkw-Maut für den Verkehrsträger Straße (z.B. in Form einer Autobahnfinanzierungsgesellschaft) lehnt der BUND ab, da dies dem Ziel zuwider läuft, eine verkehrsträgerübergreifende Strategie zur umweltgerechten Gestaltung des Güterverkehrs umzusetzen. Ebenso wendet sich der BUND gegen die Verwendung von Mitteln aus der Lkw-Maut für den Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur. Die mit der gerechten Wegekostenanlastung verfolgten Ziele der Einsparung und Verlagerung von Güterverkehr würden hierdurch unterminiert oder gar ins Gegenteil verkehrt werden.

6.2. Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nur für klar definierte Aufgaben

Aufgabe der geplanten Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG mbH) soll es sein, Aufgaben der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie Neubau, Ausbau und Unterhaltung des Schienennetzes des Bundes zu übernehmen. Der BUND lehnt den Gesetzentwurf für ihre Errichtung grundsätzlich ab, auch wenn der verkehrsträgerübergreifende Ansatz der geplanten VIFG mbH vom BUND grundsätzlich begrüßt wird. Nach dem vorliegenden Entwurf übernimmt die VIFG mbH keine eigenständige Funktion bei der Infrastrukturfinanzierung, sondern stellt lediglich eine kostenaufwendige Parallelstruktur zur bisherigen Haushaltsfinanzierung dar. **Einen Sinn würde die Gesellschaft lediglich dann haben, wenn ihr vom Gesetzgeber eine eigenständige Managementfunktion für den Erhalt der Infrastruktur zugewiesen werden würde.** Wenn das Konzept der VIFG mbH weiter verfolgt wird, fordert der BUND:

- Beschränkung der VIFG mbH bei ihren Investitionen auf die Maßnahmen, die zu einer umweltgerechteren Gestaltung des Verkehrssystems beitragen. Ziel der Infrastrukturgesellschaft muss es insbesondere sein, durch ihre Investitionspolitik zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene beizutragen.
- Beschränkung der Zuständigkeit der Gesellschaft ausschließlich auf die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Dies bedeutet, dass sie die ihr zustehenden Finanzmittel ausschließlich für die Modernisierung, den Erhalt, den Betrieb und die Unterhaltung der Verkehrsinfrastruktur sowie von Schnittstellen des kombinierten Verkehrs verwenden darf. Der Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur darf dagegen explizit nicht zu den Aufgaben der VIFG mbH gehören.
- Ein Teil der Investitionsmittel müssen für Lärm-, Umwelt- und Naturschutzmaßnahmen an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur bereitgestellt werden.

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Referat Verkehrspolitik

Tilmann Heuser/Gerrit Schrammen

Am Köllnischen Park 1

10179 Berlin

Tel.: 030-275864-35 / -82

Fax: 030-275864-40

Email: tilmann.heuser@bund.net; gerrit.schrammen@bund.net