

## Vom BVWP 2003 zum Bundesmobilitätsplan

# Den Bundesverkehrswegeplan aufs richtige Gleis setzen

Kommunal- und Bundespolitiker wie auch Bürgerinitiativen, Umweltverbände und andere Interessenvertreter verbinden mit dem Wort Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zumeist die Planung einer Ortsumfahrung in unmittelbarer Umgebung. Zu Recht, denn der BVWP aus dem Jahr 2003 ist im Wesentlichen ein Sammelsurium von vergleichsweise kleinen Straßenprojekten. Darüber hinaus findet man zahlreiche Schienengroßprojekte und überdimensionierte Wasserstraßenbauvorhaben in diesem Planwerk.

Er spiegelt die „Gefechtslage“ zur rotgrünen Regierungszeit. Die Landesregierungen setzten viele ihrer Wünsche durch. Abgeordnete brachten Ortsumfahrungen aus „ihrem“ Wahlkreis im BVWP unter. Der damalige Kanzler Gerhard Schröder setzte die „Kanzlerautobahn“ fest und die Grünen konnten zumindest Prüfaufträge und Bedingungen für einzelne Projekte verankern.

Dem BVWP fehlt eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, wie sie eine Strategische Umweltprüfung erfordert hätte. Die Kohlendioxidbilanz des Verkehrs wird in den einzelnen Projektplanungen wie auch in der Bundesverkehrswegeplanung noch völlig ignoriert, obwohl gerade der Verkehr das Sorgenkind des Klimaschutzes ist. Die volkswirtschaftlichen Aussagen im Rahmen des BVWP muss man kritisch betrachten. Einerseits sind die Grundlagendaten zu den Verkehrsbelegungen nicht zugänglich, so dass die Nutzen-Kosten-Rechnung einer Black Box gleicht. Andererseits sind methodische Fehler bekannt. Beispielsweise ist der induzierte Verkehr auf der Kostenseite nicht ausreichend berücksichtigt. Darüber hinaus wird der so genannte besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag, auch als „Ökosternchen“ [1] bezeichnet, für Vorhaben in besonders sensiblen Naturräumen nur formal abgearbeitet und hat nur geringe Relevanz für die weitere Projektplanung.

Der BVWP ist völlig unterfinanziert. Die jährlichen Investitionen sinken sogar leicht. Für Neu- und Ausbau im Fernstraßennetz sowie zu dessen Unterhaltung stehen etwa fünf Milliarden Euro jährlich zur Verfügung. Dabei wird allein

der Unterhaltungsbedarf auf dreieinhalb Milliarden Euro geschätzt. Allein die Neu- und Ausbauprojekte im Vordringlichen Bedarf des BVWP machen nach einer Kostenschätzung von 2001 47 Milliarden Euro aus; Kostensteigerungen nicht inbegriffen. Für die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stellt sich die Situation noch dramatischer dar.

Eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung auf Bundesebene ist längst überfällig. Spätestens wenn der aktuelle BVWP im Jahr 2015 ausläuft, sollte eine Bundesmobilitätsplanung an seine Stelle treten. Und die müsste sich deutlich von dem bisherigen Bundesverkehrswegeplan unterscheiden. Sie darf nicht mehr die alten Projektlisten weiterführen und hoffnungslos haushalterisch überzeichnet sein. Außerdem muss sie stärker auf Umweltbelange eingehen und die Öffentlichkeit einbeziehen.

## Prioritäten setzen

Diesmal sind Prioritäten zu setzen. Sinnvoll wäre beispielsweise, den wesentlichen Anteil der Mittel für Erhalt und Neubau von Fernstraßen auf ein Kernnetz zu konzentrieren. Denn der Fernverkehr wird vor allem auf wenigen Autobahnen abgewickelt. Die meisten der über eintausend Ortsumfahrungen des bisherigen Bundesverkehrswegeplanes dagegen würden im Wesentlichen Regionalverkehr tragen. Doch das ist keine originäre Aufgabe des Bundes. Priorität müssen künftig die „Flaschenhälse“, nicht die Prestigeprojekte, erhalten. Engpässe sind im Schienenverkehr beispielsweise die Knoten, die dringend ausgebaut werden müssen. Nicht länger können wir uns die bisher

verfolgte Neu- und Ausbaustrategie leisten. Vielmehr muss die bröckelnde Infrastruktur erhalten werden. Und die Umwidmung von Verkehrsachsen, die keine wichtige Fernverkehrsfunktion haben, darf kein Tabu sein.



Bagger bei Baupause an der Ortsumfahrung Michendorf (Foto: Rüdiger Herzog)

## Ehrlich finanzieren

Selbstverständlich sollte auch die Finanzierbarkeit eines künftigen Mobilitätsplanes sein. Entsprechend „ehrlich“ muss die Projektliste werden. Auch das schafft Planungssicherheit vor Ort und in den Regionen, denn Betroffene, Umweltverbände, Kommunal- und BundespolitikerInnen und Gewerbetreibende sollen Gewissheit haben, ob ein Verkehrsprojekt überhaupt gebaut werden kann. Wir müssen also weg von den unrealistischen „Wünsch-dir-was-Listen“ der bisherigen Bundesverkehrswegepläne.

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) gelten für das Verkehrsministerium als zukunftsträchtiges Instrument, Autobahnen auszubauen oder Tunnel zu sanieren. Tatsächlich können mit ÖPP zusätzliche Verkehrsprojekte in einer Legislaturperiode angepackt werden; allerdings voraussichtlich mit höheren Kosten für die öffentliche Hand und unter Belastung künftiger Bundeshaushalte. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für ÖPP sowie sämtliche Verträge bleiben der Öffentlichkeit verborgen. Von den herkömmlichen ÖPP-Konstruktionen sollten wir uns daher dringend verabschieden. Bislang ist nicht absehbar, ob es überhaupt wirtschaftliche und transparente ÖPP im Verkehrsbau in Deutschland geben kann.

Immerhin sind Effizienzsteigerungen in den Auftragsverwaltungen der Länder möglich. Mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) wären die Kosten für Straßenbaumaßnahmen, zunächst Erhaltungsmaßnahmen, in den Ländern transparent und vergleichbar. Das würde den Wettbewerb zwischen den Straßenbauverwaltungen bzw. -betrieben fördern und den Mitteleinsatz wirtschaftlicher machen. [3]

## Öffentlichkeitsbeteiligung

Am Anfang der Verkehrswegeplanung muss transparent ermittelt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse überhaupt existieren. Die Formulierung der Ziele, die der Bundesverkehrswegeplanung zugrunde liegen, gehört in die Öffentlichkeit. Neben der Gewährleistung von Erreichbarkeiten sollten dies beispielsweise ambitionierte Ziele zu Klimaschutz, Flächenverbrauch, Verkehrssicherheit etc. sein. Das erfordert auch die Offenlegung sämtlicher Basisdaten. Verkehrsbelegungen und Prognosen dürfen nicht länger Betriebsgeheimnisse sein.

Wir brauchen bereits eine Beteiligung der Öffentlichkeit an der Methodik zur Nutzen-Kosten-Rechnung. Die Methodik muss offen diskutiert und bewertet werden, nicht in Hinterzimmern von Verkehrsministerien. Und das gilt selbstverständlich auch in der Diskussion um die konkreten Verkehrsprojekte. Transparenz und Bürgerbeteiligung sichert Akzeptanz für Verkehrsprojekte [2].

Das erspart Verzögerungen in späteren Planungsschritten. Schließlich erhöht sich die Planungsqualität, wenn die Öffentlichkeit frühestmöglich und ernsthaft einbezogen wird. Denn Bürgerinnen und Bürger wie auch Nichtregierungsorganisationen bereichern Planungsprozesse durch außergewöhnliche Spezialkenntnisse und unkonventionelle Anregungen.

## Umweltauswirkungen prüfen

Eine besondere Rolle bei der Aufstellung des Bundesmobilitätsplans sollte die Diskussion der Umweltbelange spielen. Das rechtliche Instrument dafür existiert bereits – die Strategische Umweltprüfung, selbstverständlich mit Öffentlichkeitsbeteiligung. Teil dieser Prüfung ist zunächst die Fragestellung, welcher Verkehrsträger für welche Bedarfe in Frage kommt. Ist für eine mögliche Bedarfssteigerung auf der Relation zwischen A und B Straße, Schiene oder Wasserstraße der geeignetste Verkehrsträger?

Unabdingbar ist außerdem eine Verzahnung der Verkehrswegeplanung des Bundes mit der Wiedervernetzung von Wildlebensräumen. Wertvolle naturschutzfachliche Grundlage wurden vom Bundesamt für Naturschutz und dem NABU gelegt. Wir kennen längst die Konfliktbereiche, in denen Wildwege durch Autobahnen oder auch Schienenstränge durchtrennt wurden. Entsprechend sind im BVWP bzw. Maßnahmen zur Wiedervernetzung vorzusehen, d.h. in der Regel Grünbrücken oder auch Wanderungshilfen unter Brücken entlang von Flussläufen.

## Was macht die Bundesregierung?

Die Bundesregierung bekennt sich tatsächlich zu mehr Transparenz und Bürgerbeteiligung in der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes. Inwieweit dies Lippenbekenntnisse sind, wird sich zeigen. Zweifel an der Ernsthaftigkeit sind durchaus berechtigt, wenn man die Sonntagsreden zur Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Initiativen der Bundesregierung abgleicht. Das Planungsvereinheitlichungsgesetz von Innenminister Friedrich zementiert nur den unzulänglichen Status Quo, beispielsweise die Möglichkeit auf einen Erörterungstermin im Planfest-

stellungsverfahren zu verzichten. Das Handbuch Bürgerbeteiligung von Verkehrsminister Ramsauer ist nur ein Sammelsurium von Möglichkeiten, wie kritische Großprojekte den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern schmackhaft gemacht werden sollen. Und die Novellierung des Umweltrechtsbehelfsgesetz durch Umweltminister Altmaier ist in Sachen Bürger- und Verbandsbeteiligung eine Rolle rückwärts.

Eins ist jetzt schon klar. Die „Wünsch-dir-was-Mentalität“ wird durch die Bundesregierung gefüttert. Sie forderte die Bundesländer auf, Wunschlisten ihrer Lieblingsstraßenprojekte zu erstellen. Noch bevor Verkehrsszenarien erstellt und Ziele für eine nachhaltige Mobilität formuliert wurden, sollen die Länder schon ihre Wünsche bis zum Sommer 2013 äußern. Damit liegen kurz vor der Wahl bereits endlose Listen vor, die politisch schwer von der künftigen Bundesregierung wieder abzuräumen sind. Offenbar will Verkehrsminister Ramsauer noch kurz vor der Wahl politisches Kapitel aus diesen Meldungen schlagen. Höchste Zeit, sich als Bürgerinnen und Bürger, Verbände und Fraktionen in die Bundesverkehrswegeplanung einzumischen. ☞

Dr. Anton Hofreiter ist Verkehrsausschussvorsitzender des Bundestages (Fraktion Bündnis 90/Die Grünen).

Rüdiger Herzog ehrenamtlicher Vorsitzender der NaturFreunde Brandenburg und hauptamtlich Büroleiter von Anton Hofreiter.

## Info und Quellen:

- [1] Artikel zu Ökosternenchen in *mobilogisch!* 3/2007
- [2] Artikel zur Öffentlichkeitsbeteiligung in *mobilogisch!* 3/2012 von Reinhard Nake und in *mobilogisch!* 4/2012 von Toni Hofreiter und Rüdiger Herzog
- [3] Artikel zur LuFV Straße in *mobilogisch!* 2/2011

## In Kürze

Der Bundesverkehrswegeplan 2015 steht an. Wenn der künftige Plan effizienter, umweltverträglicher und transparenter werden soll als der bisherige, stehen die Bundesregierung wie auch alle zu beteiligende Institutionen vor einer anspruchsvollen Aufgabe. Ein guter Grund für Betroffene, Verbände und Fraktionen sich jetzt einzumischen.