





Bundesverkehrsministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Rudl-Dutschke-Straße 9
10969 Berlin · www.vcd.org
mail@vcd.org
Fon 030/280351-0
Fax 030/280351-10

 Berlin Friedrichstraße &
 Friedrichstraße &
 Kochstraße/
Checkpoint Charlie U6 &
 Charlottenstraße M 29 &

Berlin, im März 2013

Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Stellungnahme des VCD

Sehr geehrter Damen und Herren ,

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat zu Beginn dieses Jahres seinen Entwurf für eine Grundkonzeption für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2015 vorgestellt. Der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) als verkehrsträgerübergreifender Umwelt- und Verbraucherverband nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Der vorliegende Entwurf ist in vielen Punkten ein Fortschritt gegenüber bisherigen Infrastrukturplanungen und als Diskussionsgrundlage zu begrüßen. Viele Defizite vorheriger Bundesverkehrswegepläne sind erkannt und sollen durch veränderte Planungsgrundsätze behoben werden, so zum Beispiel die stärkere Fokussierung auf den Erhalt vorhandener Infrastrukturen, die Beseitigung von Engpässen, die stärkere Priorisierung auf überregionale Verkehrsachsen sowie die stärkere Betrachtung möglicher Alternativen.

Erster Schritt „Bundesmobilitätsplan“

Die zentrale Frage der Verkehrspolitik des 21. Jahrhunderts ist: Wie kann zukünftig eine bezahlbare Mobilität für alle Menschen mit weniger schädlichem Verkehr sichergestellt werden? Auf diese Frage gibt der Entwurf keine Antwort.

Die Fortschreibung bisher vorrangig infrastrukturorientierter Verkehrspolitik mit dem Fokus auf weiter steigende Verkehrsleistungen gibt keine Antworten auf die zentralen Herausforderungen: Begrenztheit finanzieller Ressourcen (Schuldenbremse), demographischer Wandel in allen Facetten, Klimawandel oder auch Steigerung der Lebensqualität.

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
Nr. 100 865 826
IBAN
DE53 3706 0590 0100 8658 26
Geschäftskonto:
Nr. 865 826
IBAN
DE09 3706 0590 0000 8658 26
Sparda Bank West eG
BLZ 370 605 90
BIC GENODED1 SPK
USt-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177 B

Aus Sicht des VCD ist als erster Schritt die Entwicklung eines Bundesmobilitätsplans notwendig. Es müssen Antworten gefunden werden auf unter anderem folgende Fragen:

- Wie kann die Infrastruktur effizienter genutzt werden (Beispiel „Deutschland-Takt“ beim Verkehrsträger Schiene)?
- Wie kann sie finanziert werden, womöglich auch durch stärkere Nutzerfinanzierung?
- Welche Auswirkungen hat beispielsweise die Einführung einer „intelligenten“ Maut auf allen Straßen auf das Verkehrsaufkommen?
- Wie soll Intermodalität stärker als bisher ermöglicht werden und welche verkehrsträger-übergreifenden Infrastrukturen sind dazu nötig?

Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur Straße

Knapp 70 Jahre nach Ende des zweiten Weltkriegs hat Deutschland eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur (insbesondere Straßen) als Rückgrat eines starken und dynamischen Wirtschaftsstandortes sowie als Voraussetzung für Wachstum und Beschäftigung! Wie die Verfasser der Grundkonzeption zutreffend für die Straße schreiben, verfügt Deutschland über eines der am besten ausgebauten Verkehrsnetze weltweit. Es gibt keine wesentlichen Erreichbarkeitsdefizite.

Ein weiterer massiver Ausbau von Straßeninfrastruktur macht aus Sicht des VCD daher keinen Sinn und ist auch dauerhaft nicht finanzierbar. Abgesehen von notwendigen Engpassbeseitigungen auf überregionalen Verbindungen, müssen die sehr begrenzt vorhandenen Investitionsmittel zum weit überwiegenden Teil in den Erhalt notwendiger Infrastrukturen investiert werden.

Leistungsfähige Infrastruktur Schiene

Das Schienennetz wurde in den vergangenen Jahrzehnten hingegen stark reduziert, insbesondere aber ist die Leistungsfähigkeit gesunken, zum Beispiel durch den Rückbau von Überholgleisen. Angesichts der Zuwächse im Güter- und auch Personennahverkehr ist ein intensiver Ausbau der Infrastruktur aus Sicht des VCD prioritär, insbesondere an verkehrlichen Engpässen wie den Bahnknoten.

Infrastrukturpolitik als Teil der Energiewende

Um die Klimaschutzziele der Bundesregierung beziehungsweise der Europäischen Union erreichen zu können, ist neben einer höheren Kraftstoffeffizienz auch eine Neupriorisierung der Investitionen nach Verkehrsträgern zwingend erforderlich. Eine stärkere Verlagerung beispielsweise des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wird scheitern, wenn - wie bisher - einerseits die Straßeninfrastruktur flächendeckend ausgebaut wird, während im Bereich der Schiene die Investitionen auf wenige große Einzelprojekte vorrangig für den Personenfernverkehr reduziert bleiben.

Verkehrsverlagerung und Infrastruktur

Der VCD widerspricht der These der Grundkonzeption, dass ein Investitionsvolumen von 26 Milliarden Euro für Schieneninfrastrukturprojekte nur sehr geringe Auswirkungen auf eine mögliche Verlagerung hätte. Die Höhe der Investitionsvolumina ist wenig aussagekräftig, da bis dato gar nicht bekannt ist, welche Infrastrukturprojekte gebaut werden sollen. Durch Investitionen in beispielsweise die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm werden weniger Lkw von der Straße auf die Schiene verlagert werden als der zeitnahe Aus-/Neubau der Strecke Karlsruhe-Basel. Der Anschluss Wiesbadens an die Neubaustrecke Köln-Frankfurt mit zwei Zugpaaren werktags zeigt

auch für den Personenverkehr auf, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur allein nicht ausreichend sind, um Verkehre zu verlagern.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss selbstverständlich mehr geschehen, als Geld bereit zu stellen. Ohne die zeitnahe Beseitigung infrastruktureller Engpässe auf der Schiene ist eine Verlagerung nicht möglich. Eine wesentliche Steigerung des Anteils weniger umweltschädlicher Verkehrsarten am Modal-Split bleibt für die Erreichung der klimapolitischen Ziele der Bundesregierung notwendig. Die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan muss das entsprechend berücksichtigen.

Netzstrategie „Deutschland-Takt“

Die Schaffung getrennter Schienennetze für Güter- und Personenverkehr ist nicht finanzierbar und im dichtbesiedelten Deutschland auch nicht umsetzbar. Ein weiterer Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes bringt - auch wegen der Siedlungsstruktur Deutschlands - für die Reisenden allenfalls geringe Zeitvorteile. Aber die schon heute überlasteten Knoten reduzieren weitreichende Vorteile wie auch die Gesamtkapazität des Netzes. Nennenswerte Verlagerungseffekte im Personenfernverkehr konnten trotz hoher Investitionen bundesweit nicht erreicht werden.

Eine Prioritätensetzung der Bundesverkehrswegeplanung vorrangig auf Güterverkehrskorridore wäre gleichermaßen nicht ausreichend. Um eine flächendeckende Optimierung des Güter- wie auch des Personenverkehrs insgesamt zu erzielen, muss die Infrastrukturplanung zukünftig fahrplanbasiert nach Vorbild der Schweiz erfolgen. Der Ansatz des Deutschland-Taktes sollte vorrangig vorangetrieben werden. Viele kleinteilige Maßnahmen sind dabei einfacher und zügiger umsetzbar als neue Großprojekte und können die Gesamtkapazität des Netzes, wie auch die Zuverlässigkeit der darauf fahrenden Züge, optimieren.

Weitere Anmerkungen

Der VCD begrüßt das Ziel, die Anzahl indisponibler Projekte zu begrenzen. Aufgrund der Erfahrungen aus dem vorherigen Bundesverkehrswegeplan sollten sämtliche Projekte, mit deren Bau bis heute nicht begonnen wurde, einer aktualisierten Bewertung und Neupriorisierung unterzogen werden. Bereits im Bau befindliche Projekte binden schon heute die zur Verfügung stehenden Investitionsmittel weit über das Jahr 2015 hinaus. Es erscheint daher nicht sinnvoll, neue Projekte ohne aktuelle Bewertung mit einem Spatenstich bis Dezember 2015 zu beginnen und sie damit in den Bundesverkehrswegeplan zu retten.

Der VCD begrüßt die deutliche Priorisierung der Infrastrukturprojekte im Bereich Straße auf jene mit bundesweiter beziehungsweise europäischer Bedeutung. Eine Quote von 30 Prozent für "regional" bedeutsame Vorhaben der Bundesländer ist auch mangels begrenzter Investitionsmittel in dieser Höhe nicht nachvollziehbar. Wenn der weitere Aus- und Neubau lokaler wie regionaler Straßeninfrastrukturen, trotz festgestellter Erreichbarkeitsdefizite, seitens der Länder und Kommunen gewünscht wird, sollten diese an der Finanzierung des Baus wie des Erhalts zunehmend beteiligt werden.

Die Einführung einer neuen Kategorie VB+ (Vordringlicher Bedarf mit zeitnaher Realisierungsnotwendigkeit) erscheint zunächst konsequent, da hier eine nochmalige zusätzliche Priorisierung stattfindet. Bedingt durch den Überhang vieler sich im Bau befindlicher Infrastrukturen sind die Freiräume ohnehin stark reduziert. Aus den Erfahrungen bisheriger Bundesverkehrswegepläne macht die Kategorie "weiterer Bedarf" dann noch weniger Sinn. Eine Realisierung der darin enthaltenen Projekte ist bis 2030, aber auch über den Zeitraum des neuen Bundesverkehrswegeplans hinaus, unwahrscheinlich.

Zu den Verkehrsprognosen, deren Annahmen und Szenarien hat sich der VCD wie auch die anderen Umweltverbände bereits in der Vergangenheit kritisch geäußert. Insbesondere die Annahmen bezüglich der Entwicklung der Kosten der Mobilität werden nicht geteilt. Es sei an dieser Stelle auch noch einmal darauf hingewiesen, dass allein aufgrund der demographischen Entwicklung sich die Verkehrsmengen wie auch die Mobilitätsbedürfnisse in den kommenden Jahrzehnten massiv verändern werden. Infrastrukturen werden aber nicht nur für ein Zieljahr gebaut, in diesem Fall 2030, sondern für viele Jahrzehnte. Die Grundkonzeption deckt die langfristige Entwicklung nur ungenügend ab.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink that reads "Michael Ziesak". The signature is written in a cursive, flowing style.

Michael Ziesak
Bundesvorsitzender