

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Christine Ostrowski, Carsten Hübner,  
Dr. Uwe-Jens Rössel, Dr. Gregor Gysi und der Fraktion der PDS**

### **Für eine sozial, finanziell und ökologisch nachhaltige Bundesverkehrs- wegeplanung**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist wegen Fristablaufs des BVWP 92 überfällig.

Die Geltungsdauer der Bundesverkehrswege-Bedarfsplanung ist um Jahre überschritten. Gemäß §§ 4 und 5 des Fernstraßenausbaugesetzes sind Fünfjahrespläne für eine dem Bedarf gerechte Ausbauplanung aufzustellen. Das Gesetz verpflichtet die Bundesregierung, nach Ablauf einer Fünfjahresfrist den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen der aktuellen Entwicklung anzupassen. Eine dementsprechende zeitliche Verpflichtung ist auch in den Regelungen zum Ausbau der Bundesschienenwege vorgesehen worden. Es wurde zunächst ein Dreijahresplan für den Zeitraum 1995 bis 1997 vorgesehen mit der Festlegung, anschließend Fünfjahrespläne im Rhythmus der Fernstraßenausbauplanung aufzustellen.

2. Der Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP 92) genügt nicht dem Infrastrukturerhalt.

Den „Vorrang der Schiene“ oder ein „ausgewogenes Miteinander von Schiene und Straße“ haben Abgeordnete aller im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien gefordert. Tatsächlich sind im Bundesverkehrswegeplan 1992 Steigerungen des Schienenpersonenverkehrs und des Schienengüterverkehrs vorgesehen. In Wirklichkeit stagniert der Personenverkehr auf der Schiene und der Güterverkehr auf der Schiene verbucht massive Einbrüche. Gleichzeitig kam es im Straßengüterverkehr und im Luftverkehr zu massiven Verkehrssteigerungen, die über dem „Plan“ liegen. Dem entspricht die Entwicklung der Verkehrswege: Das Netz der überörtlichen Straßen ist im Zeitraum von 1991 bis 1996 um rund 4 800 Kilometer gewachsen. Stilllegung oder Rückbau sind hier nicht bekannt. Im gleichen Zeitraum aber wurden 2 258 Kilometer Schienenstrecken stillgelegt, und in den Jahren 1997 und 1998 kam die Stilllegungsgenehmigung für weitere 1 112 Kilometer Eisenbahnstrecken hinzu. Als Schienenneubaustrecken wurden von 1990 bis 1998 rund 700 Kilometer in Betrieb genommen. Allerdings sind nahezu zwei Drittel dessen (447 Kilometer) Schnellfahrstrecken. Sie dienen mehr

dem Fernverkehr und bringen trotz hoher Investitionskosten für den Verkehr in und zwischen den Regionen nur wenige Trassen mit Ausweitungen des Angebots, aber keinerlei Erschließung der Fläche. Hingegen bedeuten die vielen stillgelegten und stilllegungsbedrohten Schienenstrecken mindestens ein Drittel mehr Zugangspunkte zum Eisenbahnnetz, mit denen der Eisenbahnverkehr bundesweit deutlich mehr Verbindungen gewährleisten kann – weit mehr Verbindungen als entlang der wenigen Schnellfahrstrecken, die mit wenigen Zughalften nur wenig Zugangsmöglichkeiten zum Bahnnetz bieten.

3. Der BVWP 92 genügt nicht dem Erkenntnisstand.

Der BVWP 92 bewirkt zusätzliche Straßenkapazitäten, obwohl bereits das bestehende Gesamtsystem Straße einen mannigfachen immanenten Korrekturbedarf hat. Trotz aller technischen Reduktionsmaßnahmen und trotz aller Gewinne an fahrzeugspezifischer Effizienz während der 90er Jahre bedeutet Straßenverkehr weiterhin erhebliche Folgekosten, Schadstoffbelastungen, Lärmbelastigungen, den unter allen Verkehrsträgern größten Energiebedarf, Schäden an Wäldern und Gebäudesubstanz, Flächenverbrauch, Bodenversiegelung, Landschaftsveränderung und vor allem auch erhebliche Risiken für Leib und Leben. Die Nutzen-Kosten-Analyse, die derzeit über die Einstufung der Bundesfernstraßenprojekte entscheidet, ermittelt mit den Bewertungsziffern keine schlüssigen Resultate. Die Auswahl der Projekte ist in der Vergangenheit nicht genügend von Netzbetrachtungen oder von verkehrsträgerübergreifenden Planungen ausgegangen. In den einzelnen Projektdarstellungen der Bedarfsplanung ist die raumordnende Komponente überhaupt nicht nachvollziehbar. Die Bewertung von Rückkopplungseffekten auf bestehende Wirtschaftsgefüge, auf andere Verkehrsarten, auf bestehende Bau- und Siedlungsstrukturen oder auf die Induktion von zusätzlichem Verkehr ist nicht ersichtlich. Insbesondere die fehlende Bewertung von verkehrsbedingten Schäden an örtlicher Bausubstanz erweist sich als folgenschwerer Mangel. Nachdem die Bundesregierung die Ressorts Bauen/Wohnen und Verkehr zusammengelegt hat, sollte sie auch einen integrierten Ansatz verfolgen und die Rückwirkungen des Verkehrs auf Menschen, Städte und Siedlungen berücksichtigen. Durch massive, aber oft nur abschnittsweise vorgenommene Fernstraßenbauten sind vielerorts Engpässe entstanden. Ein neuer Bundesverkehrswegeplan muss geeignet sein, diese Engpässe in integrierter Bewertung von Verkehrsfolgewirkungen zu beseitigen.

4. Der BVWP 92 genügt nicht dem Verkehrsweegeerhalt.

Die kommenden Jahre werden einen steigenden Bedarf an Ersatz- und Erhaltungsinvestitionen bringen. Dies ergibt sich allein schon aus der Altersstruktur der vorhandenen Vielzahl an Verkehrsbauten. Die Folge unterlassener Instandhaltung zeigt sich nicht zuletzt in den Eisenbahn-Streckenstilllegungen aus technischen Gründen. Insbesondere aber verursacht der stetig zunehmende Schwerlastverkehr auf den Straßen erhebliche Schäden: Bereits ein einziger 40-Tonnen-Lkw belastet den Straßenoberbau ebenso stark wie 100 000 Pkw. Die Erweiterung der zulässigen Achslasten auf 11,5 (bisher 10) Tonnen wird Fahrbahnschäden nochmals steigern. Ein weiteres Problem im Bereich der Erhaltungsinvestitionen sind die zahlreich vorhandenen Bauwerke aus Spannbeton, deren Konstruktionsweise in der Fachwelt umstritten ist. Dies wird deutlich an der in den 80er Jahren erbauten Bahnstrecke Würzburg–Fulda, bei der bereits jetzt umfangreiche Sanierungen vorgenommen werden müssen.

Im Bereich der Bundesfernstraßen ist allein zum Erhalt von Brücken ein jährlicher Finanzbedarf von rund 500 Mio. DM vonnöten.

Eine zeitgemäße Verkehrswegeplanung muss daher die Bestandssicherung beinhalten. Infrastruktursicherung ist Gemeinwohlverpflichtung des Bundes. Deshalb ist es das wichtigste Gebot, in den Erhalt der Flächenerschließung durch die Eisenbahn zu investieren. Das jetzige System der Trassenpreise gewährleistet in keiner Weise den Erhalt der Flächenerschließung. Es müssen Kriterien aufgestellt werden, damit die Erlöse aus den Trassenpreisen und aus dem Stations- und Servicebereich der Bahn für eine solche Verkehrspolitik eingesetzt werden. Inwieweit hier mit der Neufassung der Bundesverkehrswegeplanung Finanzen akquiriert werden können, bedarf der näheren Untersuchung.

5. Das Verkehrswege-Investitionsprogramm 1999 bis 2002 genügt nicht den Anforderungen, die an einen neuen Bundesverkehrswegeplan zu stellen sind.

Das Anfang November 1999 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vorgelegte Verkehrswege-Investitionsprogramm übernimmt im Wesentlichen rund 1000 Projekte aus dem Bundesfernstraßen- und dem Schienenwegeausbauprogramm, denen wiederum der Bundesverkehrswegeplan 1992 zugrunde liegt. Es stellt eine Reihe von umstrittenen Bauprojekten nicht sofort auf den Prüfstand, sondern verschiebt die erforderlichen Überprüfungen bis an das Ende dieser oder bis in die nächste Wahlperiode. Ein aufgrund überarbeiteter Projektbewertungsverfahren neu aufgestellter Bundesverkehrswegeplan und die daraus abzuleitenden gesetzlichen Regelungen für den Straßen- und Schienenwegeausbau sind von der Bundesregierung erst ab Ende des Jahres 2002 zu erwarten. Bis dahin würden weiterhin Verkehrsbauprojekte realisiert, die bei Anwendung zeitgemäßer Bewertungsverfahren nicht mehr zur Realisierung kämen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

umgehend einen neuen Bundesverkehrswegeplan aufzustellen, der die nachstehenden Maßgaben berücksichtigt:

1. Bewertungsverfahren

- 1.1 Umweltpolitische Kriterien

Ökologische und verkehrswissenschaftliche Bewertungen sind neu in Einklang zu bringen. Deshalb sind insbesondere Maßnahmen zum Vermeiden bzw. zum Ausgleich von Bodenversiegelung, Kohlendioxid-Emission, Flächenverbrauch, Gefahrenpotenzialen, induziertem Verkehr, induzierten Folgeausbauten, Lärmentwicklung, Nachteilen für andere Verkehrsarten, Landschaftsveränderung und Zersiedlung exakt zu benennen und zu bewerten. Der notwendige Rahmen, in dem der Bedarf von einzelnen Verkehrswegeplanungen untersucht werden kann, ist die präzise Begründung von detaillierten Projektvorgaben, die den umweltpolitischen Zielen dienen, z. B.:

- a) die Minderung von Umweltkosten (externer Kosten) von Transport und Verkehr,
- b) der vordringliche Erhalt und die Nutzung der Infrastruktur des Schienennetzes,
- c) die Bewahrung von Bausubstanz, Gebäude- und Siedlungsstrukturen und
- d) die Stärkung des Umweltverbundes (Fußgänger, Fahrrad, Schiene, ÖPNV).

Bei der Bewertung von schadensmindernden Verkehrsausbaumaßnahmen, insbesondere zum Erhalt von Bausubstanz, sind Planungen von Ortsumgehungen so zu gestalten, dass weder zusätzlicher Verkehr induziert noch eine stärkere Nutzung von Ortsdurchfahrten (so genannte Schleichwege) bewirkt werden.

## 1.2 Verkehrswissenschaftliche Kriterien

Weder möglichst viele gefahrene Kilometer noch möglichst hohe Fahrgeschwindigkeiten sind zeitgemäße Ansatzpunkte der Verkehrswegeplanung, sondern einzig die Maßgabe, mit möglichst wenig Aufwand den Verkehrsbedarf zu decken. Verkehr sollte möglichst vermieden oder verlagert, Wege sollten verkürzt werden: Jeder Weg, der nicht zurückgelegt werden muss oder der verkürzt werden kann, ist Ansatz für eine gute Verkehrspolitik. Flugverkehr, der auf die Schiene oder Autoverkehr, der auf nichtmotorisierten Verkehr verlegt werden kann, entspricht dem Vorrang der Schiene bzw. der Stärkung des Umweltverbundes. Deshalb ist das Hauptkriterium einer Projektbewertung der Verkehrswegebedarfsplanung die präzise, verständliche, für Dritte nachvollziehbare Beschreibung der Probleme und ihrer Lösung. Dabei sind zu berücksichtigen:

- a) die differenzierte mehrdimensionale Analyse der örtlichen Verkehrspotenziale,
- b) das Bewirken besserer Erreichbarkeit in definierten Nahbereichen, unmittel- und mittelbar,
- c) das Beseitigen und Regulieren von Schäden und Folgewirkungen des Verkehrs,
- d) die Erarbeitung und Darstellung kostengünstiger Lösungsvarianten und
- e) die Stärkung regionaler Beschäftigungsstrukturen.

Bei der Untersuchung von Verkehrspotenzialen und Erreichbarkeitsverbesserungen sind Schienen-, Straßen-, Orts-, Quell-/Ziel-, Durchgangs-, Nah- und Fernverkehr hinsichtlich Wirtschafts-, Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr quantitativ zu bewerten. In zunehmendem Maße sind die verschiedenen Varianten des Freizeitverkehrs zu berücksichtigen, denn touristische Ziele können mit neuen Verkehrswegen nicht nur erreicht, sondern auch erheblich beeinträchtigt werden. Zerschnittene, verlärmte und anderweitig gestörte Erholungsgebiete verlieren an Aufenthaltsqualität und induzieren in aller Regel weiteren Freizeitverkehr. Demgegenüber ist die Schienenanbindung solcher Gebiete oft schlecht. Die Planungspriorität soll hier helfen, verlorene Nähe zurückzugewinnen.

## 2. Vorgaben für Schiene und Straße

Es ist ein qualifiziertes Auslaufen der bisherigen Bundesverkehrswegeplanung zu gewährleisten. Inwieweit noch nicht begonnene oder in Teilen begonnene Projekte bis zu möglichen Anschlussstellen weitergeführt werden sollen, bedarf besonderer Untersuchungen und genauer Übergangsregelungen. Dabei ist zu prüfen, wie weit frei werdende Investitionsmittel, ggf. in Teilen, in Programme für Erhaltungsinvestitionen und insbesondere für die flächenerschließende Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes einzusetzen sind. Diese Programme müssen geeignet sein, auch den lokalen Eisenbahnunternehmen, den potentiellen Gleisanschließern, den Anbietern von Eisenbahn-Transportleistungen sowie den Bestellern von Verkehrsleistungen Einfluss- und Gestaltungsspielräume zu eröffnen, z. B. hinsichtlich Streckenertüchtigung, Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte, anderer zusätzlicher Erschließungsmaßnahmen, Elektrifizierung oder gemischten Verkehren.

### 3. Vorgaben für den Ausbau von Wasserstraßen

In der Wasserstraßen-Verkehrspolitik gilt es künftig wieder, die Schiffe den Flüssen anzupassen statt umgekehrt. Der Trend der Binnenschifffahrt zu immer größeren Schiffen (1 350 Tonnen und mehr) erfordert erheblichen Investitionsaufwand. Dieses Finanzvolumen ist nicht akzeptabel. Darüber hinaus werden damit viele Arbeitsplätze auf kleinen Binnenschiffen (Partikuliere) zerstört.

### 4. Vorgaben für den Flugverkehr

Angesichts der besonders schädlichen Umweltauswirkungen des Flugverkehrs gilt auch hier das Primärziel der Verkehrsvermeidung. Eine weitere extensive und das Reiseverhalten prägende Expansion widerspricht dem Ziel einer nachhaltigen sozialen und umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung. Weil der Eisenbahnverkehr allmählich zwar Inlandspotenziale des Flugverkehrs übernimmt, die frei werdenden Start- und Landekapazitäten aber verstärkt für internationale Flüge und für vermehrte Inlandsflüge über längere Distanzen nutzbar gemacht werden, sind Flughafen- oder Luftverkehrskonzepte so in den Rahmen der Planung von Bundesverkehrswegen zu integrieren, dass Flugbewegungen reduziert, auf die Schiene verlagert oder vermieden werden. Die Tendenz, den Großflugverkehr zu entlasten, ist zu überwinden.

### 5. Vorgaben für den nichtmotorisierten Verkehr

Ein Schattendasein in der Bundesverkehrswegeplanung führte bisher der nichtmotorisierte Verkehr. Innerorts von je her spielt er seit Beginn der Renaissance des Fahrrads auch überorts eine nicht mehr zu vernachlässigende Rolle.

Bei künftigen Verkehrswegeplanungen ist deshalb Wert darauf zu legen, dass die Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs nicht verschlechtert, sondern verbessert werden. Dabei dürfen dann auch Zufußgehen oder Inline-Skating auf ortsverbindenden Straßen nicht länger ein Risiko für die körperliche Unversehrtheit sein.

### 6. Vorgaben für Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Durch die innerdeutsche Grenzziehung wurde in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg das Eisenbahnnetz an insgesamt 55 Stellen zwischen den damaligen Westzonen und der Sowjetischen Besatzungszone (SBZ) bzw. zwischen den damaligen beiden deutschen Staaten unterbrochen. Rund um Westberlin wurde in den 50er Jahren und 1961 das Bahnnetz an insgesamt 16 Stellen unterbrochen, wovon elf S-Bahnstrecken und zehn sonstige Bahnstrecken betroffen waren, abgesehen von einer Reihe attraktiver Straßenbahnverbindungen. Bis heute, zehn Jahre nach der Maueröffnung, sind davon lediglich sechs innerdeutsche Bahnstrecken und im Berliner Raum acht S-Bahnstrecken sowie eine zusätzliche Fernbahnstrecke wiederhergestellt worden. Dutzende weiterer wichtiger Ost-West-Verbindungen warten noch immer auf ihre Wiederherstellung.

Die bisherigen Projekte Deutsche Einheit (VDE) sind, auch bedingt durch den technischen Wandel der Eisenbahntechnik, auf ihre Zweckmäßigkeit hin zu prüfen. Bereits heute stellt die Einführung von Neigetechnikzügen, auch für ICE-Verbindungen, eine Reihe von teuren Trassenausbauten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr infrage. Gegebenenfalls ist ein neu zu benennendes Programm aufzustellen, das speziell die Wiederherstellung von noch immer unterbrochenen und die Fläche erschließenden Verbindungen zwischen den Bundesländern und zu den Nachbarstaaten gewährleistet.

## 7. Vorgaben für Folgegesetze

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend eine Überarbeitung der Regelwerke für den Verkehrswegebau in Gang zu setzen, um einen mit den Zielen des neuen BVWP konformen Ausbau der Verkehrswege zu ermöglichen. Insbesondere die Förderkriterien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bedürfen einer Überprüfung, um gemäß der o. g. Kriterien in Kreisen, Städten und Gemeinden die Verkehrsverhältnisse künftig nachhaltiger zu verbessern.

Im technischen Bereich ist einerseits das in den Richtlinien für den Straßenbau festgehaltene System von Fahrbahnbreiten den künftigen Aufgabenstellungen gemäß zu überarbeiten. Andererseits sind die Bau- und Betriebsvorschriften bei der Eisenbahn dahin gehend zu entwickeln, dass ein ausreichend differenziertes Regelwerk vorliegt, das dem jeweils spezifischen Bedarf auf Strecken unterschiedlicher Kategorien entspricht.

Berlin, den 1. Dezember 1999

**Dr. Winfried Wolf**  
**Christine Ostrowski**  
**Carsten Hübner**  
**Dr. Uwe-Jens Rössel**  
**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

## Begründung

### I. Allgemein

Wasserleitungen im Haushalt sind bekanntlich nicht dafür gedacht, möglichst große Mengen an Wasser durchzuleiten, sondern dazu, eine weitgehend konstante Zahl von Wasch-, Spül- und Kochvorgängen zu ermöglichen. So gesehen sollten auch Verkehrswege nicht dazu da sein, größtmögliche Verkehrsmengen zu bewältigen, sondern als Leitungssystem für die Gewährleistung von Mobilität, die sich kaum verändert hat. Seit mehr als hundert Jahren ist nämlich in allen untersuchten Ländern nicht nur die von den Menschen im Verkehr verbrachte Zeit annähernd gleichgeblieben. Auch die Zahl der Zielbewegungen pro Person und Jahr liegt praktisch unverändert bei dem runden Wert von etwa tausend, wobei die einzelnen Wege zur Befriedigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse als Zielbewegungen definiert sind. Verändert haben sich allenthalben die zurückgelegten Weglängen zur Befriedigung jedes einzelnen Mobilitätsbedürfnisses und die entwickelten Geschwindigkeiten. So wurde individuell letztlich nur „Entfernung“ gewonnen. Eine nicht unähnliche Entwicklung zeigt sich im gewerblichen Verkehr. Hier haben allerdings die höheren Geschwindigkeiten durch neue oder ausgebaute Verkehrssysteme nicht nur zum „Entfernungs-Gewinn“ geführt. Durch verkürzte Umlaufzeiten von Fahrzeugen und durch die immer intensivere Nutzung von Personal werden gesteigerte einzelbetriebliche Erlöse erzielt, denen allerdings ein Milliardenaufwand an Steuergeld gegenübersteht. Die Absicht der früheren Bundesregierung, die Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans ständig zu verschieben, ist deshalb inakzeptabel und sollte von der neuen Bundesregierung nicht übernommen werden. Dies gilt umso mehr, als der BVWP 92 im unmittelbaren Umfeld der deutschen Einheit entstand. Vieles war im Fluss, doch vieles lief aus dem Ruder

und kann weiter aus dem Ruder laufen, wenn nur die Geltungsdauer von Gesetzen verlängert wird.

Dass die Entwicklung der Schiene nicht dem Infrastrukturerhalt gerecht wird, zeigt die Entwicklung des Erschließungsnetzes im Zeitraum 1991 bis 1998 in prägnanter Weise: Lediglich 252 neue Strecken-Kilometer (145 Kilometer S-Bahn und 107 Kilometer regionale Eisenbahnen) stehen den abgebauten 3 370 Kilometern gegenüber. Die Fachliteratur (Hüsing, Martin: Die Flächenbahn als verkehrspolitische Alternative, Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, 1999) verweist für diesen Sachzusammenhang auf den Auftrag des Grundgesetzes zum Infrastrukturerhalt (Artikel 87e, i. d. F. vom 3. November 1995). Der fehlende Einfluss von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auf die Netzgestaltung wird als gravierend, der Handlungsbedarf als akut bezeichnet. Ein Beispiel mag das drastische Gegeneinander von Streckenabbau und heutigem Neubau veranschaulichen: Im Korridor der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt, d. h. im Naturpark Altmühltal, gab es einst 175 Kilometer Bahnstrecke mit zusammen 62 Stationen. Nach Stilllegung all dieser Strecken soll für rund 3,8 Mrd. DM eine Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Nürnberg und München gebaut werden. Sie wird durch die geplante Darlehensfinanzierung letztlich sogar 9,3 Mrd. DM kosten, zwar die gleiche Streckenlänge haben, aber ohne Stationen keinerlei Erschließung bei erheblicher Zerschneidung der Landschaft bewirken.

Der Stand der Verkehrsprognostik heute ist vergleichbar mit dem Stand der Energieprognosen Ende der 60er, Anfang der 70er Jahre. Die heutige Energiepolitik hat die Notwendigkeit des sparsamen Umgangs mit Energie erkannt. Insbesondere der Umgang mit den nicht erneuerbaren Rohstoffen wird diskutiert, so dass hier heute andere Ziele gelten als die eindimensionale Steigerung des Energieverbrauchs. Indessen ist die Verkehrswende überfällig. In der Verkehrspolitik existiert noch immer das Primat des „Mehr, Schneller und Weiter“. Und noch immer gelten Verkehrsmengenbetrachtungen und Steigerungen des Verkehrsaufwands als erstrebenswerte Zielvorgaben oder gar als Wohlstandsindikatoren. Dagegen sind heute Betrachtungsweisen gefordert, die von mit geringem Aufwand zu erreichenden Zielsetzungen ausgehen. Ein erster Schritt dazu war die vorübergehende Einführung der Kategorie Transportintensität in die Statistik des Bundesministeriums für Verkehr (Verkehr in Zahlen, BMV 1994). Die Verhältniswerte von Verkehrsleistungen und produzierten Wareneinheiten zeigen die Effizienzentwicklung nach Branchen. Regional gegliederte Vergleiche von Verkehrsleistungen und Wertschöpfung helfen auch im Bereich des Personenverkehrs, Entwicklungen zu veranschaulichen.

Eine spezielles Erhaltungsproblem stellt sich bei Spannbetonbrücken, die – vor allem im so genannten Takt-Schiebe-Verfahren – die bevorzugte Bauweise bei Brückenbauwerken sind. In der 13. Legislaturperiode bestätigte die Bundesregierung, dass die Kalkulation der Lebensdauer von rund 70 Jahren für solche Brückenkonstruktionen nicht haltbar ist. Viele Brücken müssen schon nach kurzer Zeit saniert werden, oft mit höheren Kosten als der Bau selbst. Von den Anfang der 80er Jahre neugebauten Spannbetonbrücken hatte nach einer Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) mindestens jede zehnte Risse in zweifelsfrei nicht tolerabler Breite von über 0,2 Millimetern, teils sogar über 0,5 Millimetern. Mindestens jede fünfte Brücke weist Risse bis 0,2 Millimeter Breite auf. Von den 1 221 Spannbetonbrücken im Bereich der Deutschen Bahn AG wird amtlich jede fünfte als sanierungsbedürftig eingestuft, rund ein Dutzend Brücken fällt in die Zustandsnote C (dringende Maßnahmen erforderlich zur Wahrung der Sicherheit).

## II. Zum Bewertungsverfahren

### Zu Nummer 1.1 (BVWP – Umweltpolitische Bewertungskriterien)

Ausarbeitungen des Umweltbundesamtes und des wissenschaftlichen Beirates beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Entwicklung und Anwendung überzeugender umweltpolitischer Bewertungskriterien liegen vor. Sie sehen vor, den ökologischen Kriterien Vorrang vor Wirtschaftlichkeitsberechnungen zu geben. Es müssen Ziele definiert werden; dabei gehört das Betrachten von Netzwirkungen und langfristigen Risiken neu in die Planung von Verkehrswegen.

### Zu Nummer 1.2 (BVWP – Verkehrswissenschaftliche Bewertungskriterien)

Dass die Wissenschaft sich bereits der Fragwürdigkeit des derzeit angewendeten Projektbewertungsverfahrens der Bundesverkehrswegeplanung angenommen hat, belegt ein Schreiben zur Problematik des induzierten Verkehrs und des Gesetzes der konstanten Reisezeit, das den Mitgliedern im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages im Herbst 1998 zugeleitet worden ist. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Bewertung für die Projekte der bestehenden Bundesverkehrswegeplanung werden von Prof. Haefner (Institut für Informatik und Verkehr, Universität Bremen) als aus der Luft gegriffen und empirisch nicht belegbar bezeichnet. Er unterstellt dem Bewertungsverfahren sogar systematische und grundsätzliche Berechnungsfehler. Und er bemerkt ferner, dass die Bevölkerung in der Frage des Straßenausbaus in zwei gleichstarke Lager gespalten ist.

Zwar liegt noch kein ausgearbeitetes neues Konzept zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Faktors vor. Es ist jedoch zu befürchten, dass die meisten mit hohen Nutzen-Kosten-Faktoren bewerteten Projekte des Straßenbaus sich als hoffnungslose Steuergeldverschwendung erweisen werden.

### Zu Nummer 2 (Straße und Schiene)

Welch gravierende Auswirkungen das Unterlassen von rechtzeitiger Instandhaltung haben kann, zeigt sich deutlich in den Auseinandersetzungen um die Neufassung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, das vielen Gebietskörperschaften nicht tragbare Lasten aufgebürdet hat. Für reine Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen beziffert der „Zweite Bericht zu Schäden an Bundesverkehrswegen“ aus dem Jahr 1996 die jährlichen Kosten auf mindestens 2,5 Mrd. DM und an den Bundeswasserstraßen auf zusätzliche 1,35 Mrd. DM. Der Bericht stellt weiter fest: „Dies kann zu schweren Störungen im Verkehrsablauf, Beeinträchtigungen der Wirtschaft, zu Nachteilen für den Wirtschaftsstandort Deutschland und zu erheblichen finanziellen Belastungen des Bundes führen. Diese Aufgabe wird durch die Entwicklung des Verkehrs, des Alters des Anlagebestandes und der Umweltbelastung künftig immer mehr an Bedeutung gewinnen.“

### Zu Nummer 3 (Wasserstraßen)

Strittige Projekte im Bereich der Wasserstraßen sind u. a. der Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen, der Ausbau von Mittellandkanal und Havel sowie das Emssperrwerk. Die Wasserstraßen sind anerkanntermaßen der Verkehrszweig mit der niedrigsten Kostendeckung, d. h. die am höchsten subventionierte Transportart – womit die grundsätzliche Umweltverträglichkeit dieser Verkehrsart nicht infrage gestellt wird. Bereits heute sind gemessen an den im tatsächlichen Transport Beschäftigten unverhältnismäßig viele Personen in der Verwaltung der Wasserstraßen beschäftigt. Demgegenüber würden durch Stärkung der Partikuliere bei kleineren, angepassten Schiffen mehr Arbeitsplätze geschaffen. Etwas verteuerten Transportvorgängen stünden erhebliche Einsparungen bei Unterhalt und Folgeschäden gegenüber. Zudem würde die Er-



reichbarkeit auf dem Wasserstraßennetz verbessert, könnten weniger breite und tiefe Gewässer genutzt werden. Die geringe Netzdichte der Wasserstraßen bemängelt übrigens auch das Binnenschiffsgewerbe.

#### Zu Nummer 4 (Flugverkehr)

Die offenbar uneingeschränkte Unterstützung der Bundesregierung, für die deutschen Flughafenunternehmungen in ihrer Aufgabe, dem internationalen und dem deutschen Luftverkehrsmarkt ein ständig expandierendes Leistungsangebot bereitzustellen (Drucksache 14/1047), ist aus sozialen, gesundheitspolitischen und ökologischen Gründen fragwürdig. Für die nächsten zehn Jahre ist bei Fortsetzung dieser Politik mit einer Verdoppelung des Flugverkehrs zu rechnen. Eine Belastung stellt dabei der Fluglärm dar, eine andere der Ausstoß an Schadstoffen. Bei vergleichbarer Leistung beträgt die Schadstoffbelastung ein Vielfaches derjenigen des Schienenverkehrs. Bereits jetzt sind Beeinträchtigung des Wohlbefindens sowie der Gesundheit zwangsläufig die Folge, und mit zunehmenden Flugbewegungen und mit dem Ausbau bestehender Flughäfen wird sich die Situation verschärfen. Deshalb gibt es keine ökologische Anpassung der Luftverkehrsinfrastruktur, es sei denn, man verringert die Flugbewegungen. Überfällig sind gesetzliche Nachtflugverbote, Lärmkataster, Jahresberichte der Flughäfen zur Luftverschmutzung und zur Lärmbelastung.

Insgesamt hat sich bei den Flugpreisen, u.a. durch die Nichtbesteuerung von Flugtreibstoffen, ein fragwürdiges Niedrigpreisgefüge herausgebildet, besonders auffällig im Last-Minute- oder im Rabatt- und Zugabenbereich. Das Fliegen wird für viele immer attraktiver. – Dabei spielt es offenbar kaum noch eine Rolle, ob von einem Flughafen aus geflogen wird, der Hunderte von Kilometern entfernt liegt. Eben weil der gesteigerte Flugverkehr auch anderen zusätzlichen Zubringerverkehr induziert, sind die Flughafenverbindungen genauer zu untersuchen, denn der Flächen- und Energieverbrauch des Flugverkehrs geht schon längst weit über den unmittelbaren Flugverkehrsbereich hinaus.

#### Zu Nummer 5 (Nichtmotorisierter Verkehr)

Der Neu- und Ausbau von Wegen und die Vervielfachung des motorisierten Verkehrs haben in der Vergangenheit oft zu erheblichen Einschränkungen des nichtmotorisierten Verkehrs geführt. Querungen von Schnellstraßen sind nicht selten so angelegt, dass nichtmotorisierte Menschen hier große, so genannte verlorene Höhenunterschiede und Zeitverluste hinnehmen müssen.

Das derzeit laufende Milliardenprogramm zum Bau von Radwegen an Bundesstraßen ist nicht nur durch hohe Kosten, sondern auch von zusätzlichem Flächenverbrauch und Bodenversiegelung geprägt. Es ist zu prüfen, in welchen Bereichen das Ziel der Förderung des Radverkehrs billiger und umweltschonender auf bestehenden Straßenflächen erreicht werden kann. Die künftige Verkehrswegeplanung für den Fahrradverkehr sollte übrigens auch auf Fahrbeläge achten, deren Rollwiderstand dem der Autofahrbahnen nicht nachsteht.

#### Zu Nummer 6 (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)

Beispielsweise sei hier die Dömitzer Brücke genannt. Sie würde über die Elbe hinweg die wichtigen Verbindungen zwischen Ludwigslust und Uelzen sowie Ludwigslust und Lüneburg mit wichtigen Flächenerschließungen wiederherstellen. Als weitere, fehlende, eher punktuelle Verbindung sei hier aber auch die Karniner Brücke genannt, auch wenn sie nicht im ehemaligen Grenzbereich beider deutscher Staaten liegt, sondern in Randlage Mecklenburg-Vorpommerns, in unmittelbarer Nachbarschaft zu Polen. Usedom, die berühmte „Badewanne Berlins“, ist wegen dieser fehlenden Verbindung noch immer nur auf Umwegen zu erreichen. Für einen leistungsfähigen und attraktiven Verkehr von direkten Reisezügen aus dem Ballungsraum Berlin und anderen südlichen

Regionen fehlt im Wesentlichen nur diese Brücke über den Peenestrom samt einem kurzen Stück Bahnstrecke. Die vorgesehene Integration der Eisenbahn in die neu erbaute Brücke in Wolgast als Verbindung zum Norden der Insel ist übrigens für schwere Lokomotiven und Reisezüge gar nicht ausgelegt.

Zu Nummer 7 (Folgegesetze)

Die Überarbeitung des Regelwerks für den Verkehrswegebau ist im Fünfjahresrhythmus vorgeschrieben. Die frühere Bundesregierung sah diese gesetzliche Verpflichtung als erfüllt an, wenn sie erklärte, das Gesetz mit den bisherigen Plandaten fortzuführen. Eine solche Praxis wird den gesetzlichen Anforderungen und dem technischen Wandel nicht gerecht. Sie entspricht nicht den Zielen, die mit diesen Gesetzeswerken erfüllt werden sollen.

Das geltende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz koppelt unter anderem die Verteilung der Gelder an die Zahl der im jeweiligen Bundesland zugelassenen Kraftfahrzeuge. Dieses Verfahren könnte zwar – im Widerspruch zur offiziellen Verkehrspolitik – insofern eine gewisse Plausibilität beanspruchen, als eine überdurchschnittlich hohe Dichte an Kraftfahrzeugen Ausdruck eines Missstandes im Verkehrswesen ist und somit zu vermuten ist, dass die betreffenden Regionen einen besonders hohen Sanierungsbedarf haben. Jedoch kann bei dem bestehenden System ein Land offenbar kein Interesse daran haben, für einen optimalen öffentlichen Personennahverkehr zu sorgen, der es ermöglicht, die Zahl der Kfz in seinem Bereich zu verringern, da dies unmittelbar finanzielle Einbußen zur Folge hätte. Dies ist ein maßgeblicher Grund für die Bevorzugung von übereffizienten, teuren U-Bahn-Systemen in vielen Städten.

Die bisher angewandten Regelquerschnitte im Straßenbau sind fast durchweg völlig überzogen. Viel zu breite Straßen bedeuten nicht nur unnötigen Flächenverbrauch und überhöhte Kosten, sie verleiten auch zum schnellen Fahren. Eine drastische Reduzierung der Straßenquerschnitte ist in den meisten Fällen sogar ohne eine Einschränkung der Durchlassfähigkeit möglich. So können insbesondere die Fahrbahnbreiten der Autobahnen ohne weiteres von den derzeitigen 3,75 Metern auf international übliche 3,50 bis 3,25 Meter reduziert werden. Ebenso ist der Querschnitt der Bundesstraßen auf ein verträgliches und angepasstes Maß zu reduzieren. Dies steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der dringend gebotenen Festlegung eines Tempolimits auf Autobahnen und damit der Angleichung der deutschen Verkehrspolitik an diejenige aller übrigen europäischen Staaten.

Das derzeitige Regelwerk der Eisenbahnen sieht nur völlig unzureichende Differenzierungen für verschiedene Streckenkategorien vor und ist generell von einer Überbetonung hochwertiger Schnellfahrstrecken sowie von einer in vielen Bereichen veralteten Sicherheitstechnik bestimmt. Mit einem differenzierten Regelwerk können der Bau und Betrieb von regionalen Schienenstrecken gefördert werden.



