

Pressemitteilung: Ihr Ansprechpartner ist Martin Bulheller, Telefon 069/7919-277

Bundesverkehrswegeplan 2030 – „Neukonzeption“ ist mit dicken Fragezeichen zu versehen

BGL, Frankfurt am Main, 18.03.2016:

Mit der Vorlage eines Entwurfs zum Bundesverkehrswegeplan 2030 war die politische Ankündigung verbunden, den verkehrlichen Bedarf in den Mittelpunkt der Planungen zu stellen. Allein die altbekannte und fortgeschriebene Mittelaufteilung – 50 % für Bundesfernstraßen, 40 % für die Schiene und 10 % für die Wasserstraßen – zeigt jedoch, dass wohl der Proporz und weniger der tatsächliche Bedarf im Vordergrund stehen. Dabei wird propagiert, es gehe um die Gleichbehandlung der Verkehrsträger. Tatsächlich ist es jedoch so, dass die Straße heute mehr als 70 % aller Beförderungsleistungen und über 85 % aller Personenverkehrsleistungen zu verkraften hat. Und auch die vom BMVI in Auftrag gegebenen Prognosen lassen keinen Zweifel daran, dass der Löwenanteil des Wachstums, zumindest im Planungszeitraum bis 2030, auf der Straße 4 bis 5 Mal größer ausfällt als auf der Schiene. Das soll allerdings nicht heißen, dass der Finanzbedarf der anderen Verkehrsträger falsch eingeschätzt wurde. Auch dort gibt es Ausbaubedarf und immensen Instandhaltungsrückstau. Vielmehr wird über diese, wohl politisch motivierte Festlegung deutlich, dass die Kraft fehlte, bedarfsgerecht und realistisch zu planen. Das zeigt auch der Investitionshochlauf um ca. 30 % gegenüber dem „alten“ Verkehrswegeplan. Mit dieser Steigerung lässt sich gerade einmal die schon eingetretene und vorsichtig geschätzte Teuerungsrate für Bauleistungen ausgleichen. Was wird dann aber aus der Auflösung des Instandhaltungsrückstaus (allein bei den Brücken geschätzte 40 Mrd. Euro), unabweisbarem Erhaltungs- und Ausbaubedarf sowie entlastenden Lückenschlüssen? Es sollte doch eigentlich mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan ein Ende der „Wunsch- und Wolke-Planung“ einhergehen!!

Angesichts der Vielzahl maroder Brücken und der Megastaub in Deutschland muss – so der BGL – grundsätzlich über die Finanzausstattung für den Straßenverkehr nachgedacht werden. Schließlich plant die Bundesregierung ab 2018 eine Mautausweitung, die weitere 2 Mrd. Euro jährlich zusätzlich durch den Schwerverkehr bringen soll. In den nächsten 15 Jahren dürfte allein die Lkw-Maut nach heutigem Stand mindestens 110 Mrd. Euro in die Kassen des Bundes spülen.

Sobald die Pkw-Maut europagerecht umgesetzt wird, kommen nach derzeitigem Planungsstand nochmals rd. 4 Mrd. Euro jährlich an Pkw-Nutzungsabgaben hinzu. Voraussichtlichen Mauteinnahmen von mindestens 150 Mrd. Euro stehen dann geplante Investitionen in das Fernstraßennetz von nur 130 Mrd. Euro gegenüber. Mit der Einführung der Nutzerfinanzierung zum bedarfsgerechten Infrastrukturausbau und -erhalt hat der Gebührenzahler zu Recht andere Proportionen im Sinn und kann so nur enttäuscht werden.

Alles in allem ist festzustellen, dass die Zielkoordinaten und die Grundsätze, an denen sich der neue Bundesverkehrswegeplan orientieren sollte, anspruchsvoll und konsistent sind. Dies hat offensichtlich jedoch nicht daran gehindert, ein weiteres Mal politisch und teils am wirklichen Bedarf vorbei zu planen. Die Diskussion in den kommenden Monaten eröffnet die Chance, erkannte Mängel zu korrigieren.