



Wortprotokoll der 83. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 7. November 2016, 11:00 Uhr
10117 Berlin, Adele-Schreiber-Krieger-Str. 1
Marie-Elisabeth-Lüders-Haus
Raum 3.101 (Anhörungsraum)

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Tagesordnungspunkt 1

Seite 4

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bundesverkehrswegeplan 2030

BT-Drucksache 18/9350

BVWP und Anträge

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Patrick Schnieder [CDU/CSU]

Abg. Gustav Herzog [SPD]

Abg. Sabine Leidig [DIE LINKE.]

Abg. Dr. Valerie Wilms [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Tagesordnungspunkt 2

Seite 4

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen - Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen

BT-Drucksache 18/8075

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Patrick Schnieder [CDU/CSU]



Tagesordnungspunkt 3

Seite 4

Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln

BT-Drucksache 18/8083

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Ausschuss für Tourismus

Haushaltsausschuss

Berichterstatter/in:

Abg. Gustav Herzog [SPD]

Anlage Stellungnahmen

Seite 29

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Obner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



Tagesordnungspunkt 1

Unterrichtung durch die Bundesregierung

Bundesverkehrswegeplan 2030

BT-Drucksache 18/9350

BVWP und Anträge

Tagesordnungspunkt 2

Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen - Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen

BT-Drucksache 18/8075

Tagesordnungspunkt 3

Antrag der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Den Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan weiterentwickeln

BT-Drucksache 18/8083

(Beginn: 11.07 Uhr)

Vorsitzender: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich begrüße Sie wie auch die Gäste auf der Tribüne ganz herzlich zur 83. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zu unserer öffentlichen Anhörung.

Entschuldigt haben sich kurzfristig zu der heutigen Sitzung der Kollege Dörmann und die Kollegin Rita Hagl-Kehl. Ich denke, Weitere werden im Zulauf sein.

Wir haben uns in der letzten Oktoberwoche intensiv mit den Ausbaugesetzen zum Bundesverkehrswegeplan befasst und über die einzelnen Projekte im Ausschuss intensiv diskutiert. Heute beginnen wir mit den öffentlichen Anhörungen. Nach dieser Anhörung um 11 Uhr geht es dann heute Nachmittag um 14 Uhr mit dem Thema Schiene und um 17 Uhr mit dem Thema Wasserstraße wei-

ter. Darüber hinaus haben wir dann am Mittwoch eine weitere Anhörung zum Thema Straße.

Für alle Beteiligten war das bisher eine Herkulesaufgabe. Auch das Ausschusssekretariat hat dazu beigetragen, dass sie gestemmt werden konnte. Dafür will ich herzlichen Dank sagen. Es sind Wortprotokolle in der Größenordnung von 260 Seiten erstellt worden, um sie allen Sachverständigen, wie zugesagt, rechtzeitig zur Verfügung stellen zu können. Auch die Ausschussmitglieder haben so die Möglichkeit, zu einzelnen Projekten in den Wortprotokollen nachzulesen.

Zu unserer jetzigen Anhörung darf ich alle Gäste noch einmal recht herzlich willkommen heißen, besonders natürlich die Sachverständigen. Herr Carsten Hansen vom Deutschen Städte- und Gemeindebund hat sich wegen Krankheit kurzfristig entschuldigen müssen. Es sind anwesend: Herr Stefan Gerwens von Pro Mobilität, Herr Thomas Kiel vom Deutschen Städtetag, Herr Professor Dr. Kai Nagel von der Technischen Universität in Berlin, Herr Werner Reh für den Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Frau Dr. Imke Steinmeyer von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in Berlin, Herr Dipl.-Kaufmann Dr. Martin Vieregg von Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung und Herr Professor Dr. Christoph Walther von der PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG. Ihnen allen einen herzliches Willkommen und herzlichen Dank, dass Sie heute hier sind.

Wir danken auch für die schriftlichen Stellungnahmen, die eingereicht wurden. Diese wurden als Ausschussdrucksache 18(15)390 A bis E verteilt. Sie liegen heute aus, sind für alle aber auch im Internet abrufbar.

Die Anhörung soll wie folgt ablaufen: Wir haben uns darauf verständigt, dass die Sachverständigen keine Eingangsstatements halten, und werden unmittelbar mit der ersten Fragerunde beginnen, der sich in Abhängigkeit von der verfügbaren Zeit weitere Fragerunden anschließen werden. In jeder Fragerunde können die Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen an maximal zwei Sachverständige stellen. Aufgrund eines Beschlusses der Obleute haben die Abgeordneten, also die Fragesteller, eine Redezeit von drei Minuten, die wir hier auch einblenden werden. Die angesprochenen Sachverständigen antworten dann



jeweils auf den Abgeordneten. Wir haben einen Zeitrahmen von circa zweieinhalb Stunden anberaumt.

Ganz wichtig, auch bezüglich der Namensnennung: Wir werden auch von dieser Anhörung ein Wortprotokoll erstellen, diesmal mit Unterstützung durch den Stenografischen Dienst des Deutschen Bundestages. Auch dieses Wortprotokoll wird dann allen öffentlich zugänglich sein.

Abg. **Ulrich Lange** (CDU/CSU): Das heutige Thema beschäftigt uns jetzt schon seit vielen Monaten, in den letzten Wochen extrem intensiv. Der Vorsitzende hat es ein Mammutprojekt genannt. Aufgrund dessen, dass wir eine solche Aufgabe nur alle 10 bis 20 Jahre in dieser Weise zu stemmen haben, ist das sicherlich richtig.

Ich möchte mich mit zwei Fragen an die Sachverständigen wenden und meine Zeit nicht voll dafür nutzen. Ich will auch nicht irgendwelche Vorreden halten; interne Reden haben wir in den letzten Wochen genügend im Ausschuss gehabt. Ich darf die erste Frage an Herrn Professor Walther richten mit der Bitte um eine kurze Beurteilung der gesamten Schwerpunktsetzungen dieses Bundesverkehrswegeplanes 2030. Meine zweite Frage geht an Herrn Professor Nagel mit der Bitte um eine Beurteilung der methodischen Weiterentwicklung des Bewertungsverfahrens und der Grundlage für die Bewertung der Vorhaben.

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Der wesentliche Schwerpunkt des Bundesverkehrswegeplans ist sicher die Maxime: Erhaltung vor Neu- und Ausbau. Das ist ganz wesentlich bei einem so weit entwickelten Netz und auch angesichts der Defizite, die wir bei unserer bestehenden Infrastruktur festgestellt haben. Diese Schwerpunktsetzung ist also sehr gut. Je nachdem, wie man rechnet, kommt man auf einen Anteil von 70 Prozent für den Erhalt. Da muss man sich dann genau fragen, ob wir das wirklich alles stemmen können. Das ist primär gar keine Frage der personellen Kapazitäten. Sie müssen sich Folgendes vorstellen: Wenn an wichtigen Brücken parallel gearbeitet wird, werden dadurch so und so viele Alternativrouten blockiert. Das kann ganz erhebliche Probleme erzeugen. Man muss bei diesen Erhaltungsprogrammen also immer auch die Netzeffekte bedenken. Wie die Messlatte bei der Erhaltung gesetzt wor-

den ist, ist gut; was die Durchführung betrifft, ist sie vielleicht schon ambitioniert.

Die zweite Schwerpunktsetzung betrifft die Beseitigung der Engpässe. Es war sehr wichtig, zuerst einmal eine Engpassanalyse zu machen, zu schauen, wo es wirklich klemmt - das ist sehr häufig bei den Überlagerungen von Metropolregionen und von Transit- und Durchgangsverkehren der Fall -, dort seine Akzente zu setzen und letztlich dann in der Priorisierung eine Kategorie „Vordringlicher Bedarf - Engpassbeseitigung“ einzurichten.

Der dritte Schwerpunkt war, dafür zu sorgen, dass überregionale Projekte bedient werden. Das halte ich angesichts des Auftrags über einen Bundesverkehrswegeplan für richtig. Von der Auftragsverwaltung her sind die Bundesstraßen eben beim Bund angesiedelt. Das führt zwar zu sehr vielen kleinräumigen Projekten; aber im Sinne einer Bundesverkehrswegeplanung ist die Schwerpunktsetzung ganz klar beim überregionalen Verkehr.

In der Diskussion um die Schwerpunkte wird oft vergessen - das leitet dann vielleicht auch über zum Kollegen Nagel für die Beantwortung der zweiten Frage -, was der vormalige Verkehrsminister Ramsauer sagte, nämlich dass die Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme untersucht werden müsse. Wir haben den Punkt der Zuverlässigkeit in diesen Bundesverkehrswegeplan als eigene Bewertungsgröße und durchaus mit Effekten auf die Bewertungsergebnisse aufgenommen. Das ist es ja, worum es geht: sich nicht ganz schnell, sondern eben zuverlässig und planbar in diesem Verkehrssystem bewegen zu können. Dieser Akzent wurde gesetzt, und den finde ich sehr gut.

Prof. Dr. Kai Nagel (TU Berlin): Es ist, glaube ich, klar: Seit 2003 hat sich der Stand der Technik weiterentwickelt, also die Methodik, auch die international übliche, hat sich verändert. Wir haben den BVWP dem angepasst, haben ihn also sozusagen hochgezogen auf den Stand der Technik.

Ich möchte drei methodische Weiterentwicklungen herausgreifen; es gibt noch weitere im Umweltbereich, die aber von anderen Leuten vertreten werden sollten. Das eine ist, dass wir uns mit den doch immer etwas umkämpften Zeitwerten genauer beschäftigt haben. Es gab ein relativ großes Forschungsprojekt, um diese für Deutschland



zu evaluieren. Es sind dabei Werte herausgekommen, die vergleichbar mit dem sind, was man international findet.

Wir haben uns zweitens den Bereich Zuverlässigkeit, der eben schon angesprochen wurde, genauer angesehen. Da ist - ich sage das etwas grob - vor allen Dingen die Wirkung, dass es dort, wo viel Stau ist, Unzuverlässigkeit gibt und da vielleicht etwas andere Resultate.

Zum Dritten gibt es den Bereich Verlagerungswirkung und induzierter Verkehr. Dazu möchte ich einige Sätze sagen, weil es dazu immer unterschiedliche Bewertungen gibt. Nehmen wir einmal an, wir beschleunigen eine Bahnstrecke; die Bahn wird schneller. Als Resultat ergibt sich, dass Menschen vom Flugzeug auf diese Bahnstrecke umsteigen, weil die Bahn hier schneller geworden ist. Das führt dazu, dass diese Menschen auf der Bahn mehr Zeit verbrauchen als vorher im Flugzeug. Mit diesem Umstand muss irgendwie umgegangen werden. Die eine Möglichkeit ist, dass man sagt: Dass die Menschen mehr Zeit verbrauchen, ist schlecht, das bewerte ich negativ. - Die andere Möglichkeit ist, dass man sagt: Die Menschen sind ja freiwillig vom Flugzeug auf die Bahn umgestiegen, also muss das für sie wahrscheinlich etwas Gutes haben. Das ist sozusagen der private Nutzen. - Irgendwie muss man sich zwischen diesen beiden Wegen entscheiden. International folgt man der zweiten Bewertung, also dass, wenn Menschen so etwas freiwillig machen, das für sie erst einmal ein privater Nutzen ist.

Das haben wir bereits zur Diskussion gestellt; es gibt Veröffentlichungen darüber, es gab entsprechende Konferenzen. Wir haben das so eingebaut, wie es international üblich ist. Der Rechenweg im Bundesverkehrswegeplan ist ein bisschen anders als international üblich, was damit zu tun hat, dass wir uns dabei an das alte Verfahren aus 2003 gehalten haben; aber die Konsequenz, das, was hinterher an Zahlen herauskommt, entspricht genau dem, was international üblich ist.

Jetzt ist das Problem: Das hat Auswirkungen auf den induzierten Verkehr. Ob man nun nach dem Umstieg vom Flugzeug auf die Bahn längere Zeit im Verkehr steckt oder nach einem Umstieg von gar keinem Verkehr auf die Bahn: Das Problem ist ähnlich. Das heißt also, man sollte das konsistent lösen und es nicht in den beiden Bereichen unter-

schiedlich machen. Das haben wir jetzt konsistent gezogen; es wird jetzt tatsächlich sauber gerechnet, sowohl von der Modellierung her - das war vorher nicht der Fall - wie von der Bewertung her. Das endet dann in dem sogenannten impliziten Nutzen - das ist der Term NI -, den man bei der Bahn auch sieht, der dann doch relativ große Konsequenzen in der Bewertung hat. Das macht also durchaus etwas aus.

Der letzte Punkt - das ist ganz wichtig beim induzierten Verkehr -: Natürlich bleiben die externen Kosten immer separat. Wenn jemand sozusagen erst gar nicht gefahren ist und dann mit Bahn oder Auto unterwegs ist, dann erzeugt das Verkehr; es erzeugt Stau und auch Lärm. Das ist separat in dieser Rechnung enthalten; das taucht aber nicht in dem Term NI auf, sondern das taucht in den Umweltwirkungen auf. Das ist von daher gesehen vielleicht etwas unbefriedigender als früher, es ist aber methodisch kaum anders zu lösen, weil der eine Verkehr zusammen mit dem anderen Verkehr abgewickelt wird.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE): Ich möchte eine Eingangsbemerkung machen. Wir als Linke haben den Antrag eingebracht, den vorgelegten Bundesverkehrswegeplan zurückzuziehen, weil er wesentlichen gesellschaftlichen Zielen, die die Bundesregierung selbst beschlossen hat, widerspricht; das sind insbesondere die Nachhaltigkeitsziele und dabei herausstechend die Klimaschutzziele. Mit diesem Bundesverkehrswegeplan wird die Grundlage für wachsenden Verkehr, für mehr Verkehr gelegt. Das halten wir für ein grundsätzliches Problem; denn wenn wir unsere Ziele erreichen wollen, insbesondere die Klimaschutzziele, dann muss Verkehr reduziert werden. Darin sind sich, glaube ich, auch auf internationaler Ebene alle, die sich intensiver damit beschäftigen, einig. Das ist sozusagen der Hauptgrund, warum wir dem Plan widersprochen haben. Wir haben stattdessen vorgeschlagen, einen Mobilitätsplan zu entwickeln, der verkehrsträgerübergreifend darauf ausgerichtet ist, die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu befriedigen. Insbesondere in den Städten hat sich inzwischen vieles verändert, was aber in diesen Bundesverkehrswegeplan keinen Eingang findet.

Die Frage des Gütertransportes wäre sicher ganz anders zu behandeln; denn aus dem Anwachsen des Lkw-Verkehrs um 40 Prozent, wie hier prog-



nostiziert wird, ergeben sich riesengroße Problemstellungen. Nach unserer Meinung müsste die Bundesregierung Anstrengungen unternehmen, um Transporte zu vermeiden, die an vielen Stellen offensichtlich nicht notwendig sind, um die Bevölkerung zu versorgen. - Das ist meine Ausgangsfeststellung.

Ich möchte jetzt mit einer ähnlich grundlegenden offenen Frage einsteigen, wie das der Kollege Lange gerade schon vorgemacht hat. An die beiden Sachverständigen Herrn Vieregg und Herrn Reh dieselbe Frage: Wie bewerten Sie das Gesamtwerk, das hier vorliegt, gemessen an den gesellschaftlichen Herausforderungen? Ich kündige schon an, dass ich einzelne Punkte wie Nutzen-Kosten-Berechnung usw. konkret in der nächsten Fragerunde ansprechen möchte; aber ich möchte Ihnen einfach Gelegenheit geben, Ihre grundsätzliche Position, Ihre grundsätzlichen Überlegungen diesem Ausschuss und natürlich auch den Gästen mitzuteilen.

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Wir hatten schon große Hoffnungen, gerade von der Umweltseite, als die Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan vorgelegt wurde und darin ein Zielsystem erkennbar war. Jetzt schauen wir natürlich, was da an Wirkungen und Veränderungen, an Innovationen übrig geblieben ist.

Wir sehen den großen Fortschritt, wie von Herrn Walther schon angesprochen, beim Thema Erhalt und hoffen, dass die Umsetzung entsprechend erfolgt, dass es in den Ländern keine Abweichungen gibt, dass die Priorität da wirklich ganz klar bestehen bleibt.

Eine klare Finanzierung sehen wir schon viel weniger gegeben, weil eine Durchfinanzierung und Ausfinanzierung nicht gegeben ist. Auch ist der Plan nach unserem Eindruck nicht fertiggestellt. Es würde jetzt vermutlich zu lange dauern, die fehlenden Gutachten aufzuführen. Das zeigt sich vor allem bei der Bahn; das Bahnkonzept ist einfach nicht zu Ende geplant. Das war auch einer der Gründe, weswegen wir eine EU-Beschwerde eingereicht haben; denn der Plan muss stehen.

Im Ergebnis sehen wir das bei den Zielen. In der Endfassung des Bundesverkehrswegeplans wurden die beiden Ziele der Sicherung einer reibungslosen Mobilität im Personenverkehr sowie

im Güterverkehr über die anderen Ziele gesetzt. Damit wurde ihnen eine Priorität gegeben, die im Zielsystem eigentlich nicht angelegt war und wodurch das Ganze in Richtung Verkehrswachstum verändert wurde. Dadurch kommen die anderen Ziele - vom Klimaschutz über Verkehrssicherheit und Reduktion von Schadstoffen bis zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten -, die ebenfalls im Bundesverkehrswegeplan stehen und die wir alle gut finden, entsprechend zu kurz. Die Zieleinhaltung, die praktisch nur durch die Nutzen-Kosten-Analyse gesichert ist, kommt letztlich zu kurz. Deswegen muss man an diesen Plan in der Tat noch einmal herangehen und muss schauen, wie man es hinbekommt, dass die Klimaschutzziele eingehalten werden.

Erforderlich ist es, die Gesamtplanwirkung, also die Wirkung auf das gesamte Netz, zu betrachten, auch wegen der Strategischen Umweltprüfung in Sachen Klimaschutz. Die Gutachter haben nur die einzelnen Projekte aufaddiert, aber Wirkungen hat der Plan ja auch in den anderen Teilen des Netzes, des Straßennetzes. Man muss genau wissen, welches Schienennetz wirklich durchgeplant und durchfinanziert ist, damit man die Verlagerung auf die Schiene gegenrechnen kann. Die DB AG sagt, sie könne 2,2 Millionen Tonnen CO₂ durch die Umsetzung des Schienenkonzepts 2030 einsparen und könne, wenn sie noch mehr tue beim Schienengüterverkehr in den Korridoren des Seehafenhinterlandes, noch deutlich mehr CO₂ verlagern. Dazu fehlt uns die Umsetzung. Wir sagen, auch aus juristischen Gründen muss das gemacht werden. Wir hoffen, dass die EU-Kommission da einsteigt und dass das auch im laufenden Verfahren - das wäre die Weiterentwicklungsidee - noch ergänzt und korrigiert werden kann.

Das Wort „Gesamtplanwirkung“ finde ich in dem Umweltbericht gar nicht und frage mich, ob diese Prüfung überhaupt beauftragt wurde. Sie muss aber in Auftrag gegeben werden. Es hat natürlich eine massive Wirkung, wenn man überlegen muss, was durch diese Infrastrukturkonzeption an CO₂-Minderung erreicht werden kann.

Über Umwelteffekte im Einzelnen zu sprechen - da geht es weiter beim Flächenverbrauch und ähnlichen Dingen -, würde zu weit führen; aber es werden de facto eigentlich alle zwölf im Umweltbericht durchbuchstabilten Umweltziele verfehlt. Das kann uns nicht befriedigen.



Dr. Martin Vieregg (Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung): Ich möchte mich in meinem ersten Statement recht kurz halten. Der neue Bundesverkehrswegeplan ist vom Ansatz her pragmatischer als die vorherigen Bundesverkehrswegepläne, die sehr durch Prestigeprojekte gekennzeichnet waren. Es gibt aber auch noch weitere positive Punkte. Etwa im Bereich der Nutzen-Kosten-Untersuchung sind Fehler bereinigt worden; dazu komme ich später.

Ein Problem stellen weiterhin - das ist vom ersten Redner schon angesprochen worden - die langen Prozesszeiten in der Bundesverkehrswegeplanung dar. Da außerdem praktisch alle Projekte zum vorrangigen Bedarf zählen, sitzt jetzt sozusagen jeder in der ersten Reihe. Es fehlt eine größere Differenzierung bei den Projekten. Leider hat die Nutzen-Kosten-Analyse, die eigentlich für alle Projekte gemacht wird, immer noch keine große Auswirkung auf die Priorisierung. Darüber hinaus kommt es uns so vor, dass zumindest im Schienenbereich die Suche nach sinnvollen Projekten eher von Zufallstreffern und von politischen Vorstellungen geprägt ist.

Bei diesem kurzen Statement möchte ich es zunächst belassen.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Zunächst auch vonseiten der SPD-Fraktion herzlichen Dank an die Sachverständigen. Danke, dass Sie sich die Zeit nehmen und uns Stellungnahmen eingereicht haben, weil wir heute mit unseren Fragen natürlich nur begrenzt die Möglichkeit haben, noch einmal nachzuhaken. Von daher danke, dass Sie uns diese Informationen an die Hand gegeben haben.

Wir haben uns mit der Ausarbeitung des Bundesverkehrswegeplans *der* verkehrspolitischen Aufgabe in dieser Wahlperiode gestellt, um das Mobilitätsbedürfnis der Menschen hinsichtlich ihres Transports und des Transports von Gütern zu befriedigen, Sicherheit und Zuverlässigkeit der Verkehrswege in Zukunft noch besser zu gestalten, aber natürlich auch, um Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen. Das ist alles so im Koalitionsvertrag festgelegt und findet sich in der Grundkonzeption wieder.

Meine erste Frage geht an Frau Dr. Steinmeyer. Es hat mit Referentenentwurf, Anhörung, SUP schon viele Schritte gegeben; es hat auch Veränderungen am Plan gegeben, auch im Hinblick auf die Ent-

würfe der Ausbaugesetze. Können Sie noch erkennen, dass wir all das, was wir an Vorgaben gemacht haben, im Großen und Ganzen eingehalten haben, also Erhalt vor Neubau, die Verteilung auf die Verkehrsträger, der Vorrang für Engpassbeseitigung und überregionale Netze? Ich füge hinzu: Wie verhält es sich beim Korridor für Ortsumfahrungen aus städtebaulicher Sicht - das ist ja Ihr Schwerpunkt - und hinsichtlich der Raumwirksamkeit? Also, haben wir die Vorgaben bislang schlüssig und konsequent umgesetzt, oder haben wir den Pfad der Tugend verlassen?

Die zweite Frage geht an Professor Walther. Grundlage des Plans ist die Prognose, wie sich der Verkehr entwickeln wird und wie er auf die Netze umzulegen ist. Können Sie sagen, ob wir das noch berücksichtigen, oder ist das, was gemacht wird, wie es eben schon angeklungen ist, politische Willkür? Orientieren wir uns wirklich an den Prognosen?

In Verbindung damit frage ich: Wie belastbar sind denn die Prognosen? Von welchen Faktoren sind sie abhängig? Könnte die Politik durch starkes Drehen an bestimmten Schrauben bestimmte Verkehrsträger noch deutlicher bevorzugen, wie wir es schon bei der Schiene machen, oder sollten wir bei den Kosten noch stärker an einer bestimmten Schraube drehen? Also, welche Einflussmöglichkeiten hat die Politik überhaupt, das, was die Grundlage ist, die Prognosen, in der Realität zu beeinflussen?

Dr.-Ing. Imke Steinmeyer (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin): Bei Ihrer Frage geht es ja um eine sehr grundlegende Bewertung: Haben wir mit dem Plan unsere Vorgaben eingehalten oder nicht? Ich würde gerne einen Schritt zurückgehen. Ungefähr 2013 haben wir uns mit der Frage der Grundkonzeption für die Erarbeitung auseinandergesetzt, die damals vorgelegt worden ist. Meine These damals war, dass sich die Qualität des Planwerks und die Zufriedenheit damit daran messen lassen müssen, ob die Vorgaben, die im Planwerk oder in der Grundkonzeption festgehalten wurden, erfüllt werden. Das ist sozusagen die erste Frage, die sich hier stellt.

An methodischen Neuerungen, die festgelegt worden sind und die hier auch angesprochen worden sind, sind folgende Themen zu nennen: Strategi-



sche Umweltprüfung, Beteiligungsverfahren, Neuerungen in der Prognosemethodik, Sensitivitätsbetrachtung, umfänglichere Alternativenbetrachtung, aber auch deutlichere Priorisierung. Wenn man an der Oberfläche bleibt, dann muss man feststellen: Diese Themen sind bearbeitet worden. Trotzdem nimmt man in der öffentlichen Diskussion und auch in der Diskussion hier eine gewisse Unzufriedenheit wahr, wenn darüber diskutiert wird, wie diese Vorgaben eingehalten worden sind. Im Grundkonzept für die Erarbeitung des BVWP wurde damals ganz klar gesagt - das ist der Schritt zurück -, aus welchem Blickwinkel der BVWP erarbeitet werden muss, nämlich mit dem Fokus auf den Einflussbereich des Bundes bzw. des BMVI, damals noch BMVBS.

Damit ist ganz klar, dass es thematisch um die Infrastruktur und nicht um die von Ihnen eingeforderte verkehrspolitische Gestaltung geht. Dieser Baustein ist schon in der Grundkonzeption zu erkennen. Der Fokus ist tatsächlich auf die Infrastrukturplanung gerichtet. Damit erfüllt der Bundesverkehrswegeplan das, was damals gesagt wurde, nämlich dass man sich mit der Infrastrukturplanung und nicht mit einer umfänglicheren verkehrspolitischen Bewertung auseinandersetzen möchte. Damit erfüllt der Bundesverkehrswegeplan an dieser Stelle das gesetzte Ziel. Heute herrscht Unzufriedenheit darüber, dass nicht ein Schritt weitergegangen wurde. Damit müssen wir uns nun auseinandersetzen.

Es gibt ein paar Bausteine, wo man, obwohl der Prozess den Vorgaben der Grundkonzeption und der verabredeten Kommunikation entspricht, den Eindruck hat, dass es nicht so gekommen ist, wie es versprochen wurde; danach haben Sie eigentlich gefragt. Ich nehme in den Diskussionen wahr, dass viele methodische Neuerungen angegangen und umgesetzt wurden; Herr Professor Nagel und Herr Professor Walther haben das bereits angesprochen. Trotzdem gibt es einzelne Baustellen. Die Baustelle, die ich in den Diskussionen wahrnehme, ist das Fehlen des letzten Schritts: Wurde die Strategische Umweltprüfung gemacht? Wurde das Beteiligungsverfahren durchgeführt? - Es muss einem nicht gefallen, wie es gemacht wurde; aber es wurde gemacht.

Sie haben die städtische Komponente angesprochen. Am Anfang wurde oft thematisiert, bestimmte städtebauliche Kriterien bei der Gewich-

tung von Vorhaben einfließen zu lassen. Ein NKI-Wert kann höher ausfallen, wenn trotz höherem Aufwand beim Bauen die Umweltauswirkungen reduziert werden; darüber gab es am Anfang intensive Diskussionen. Das mag erfolgt sein, ist aber von außen nicht erkennbar. Das ist das Problem und wahrscheinlich der Punkt, nach dem Sie fragen. Das können vermutlich die Vertreter der Ministerien und die Gutachter besser beantworten. Aber das ist das, was zumindest ich wahrnehme. Das BMVI hat sich damals als Ziel einen hohen Anspruch an Transparenz gesetzt, und dies wird nun eingefordert.

Städtebauliche Auswirkungen zu reduzieren und damit den NKI zu erhöhen, ist das eine Kriterium. Das andere ist die Abwägung der Maßnahmen gegeneinander. Es war definiert worden, die Maßnahmen gegeneinander abzuwägen, und zwar verkehrsträgerübergreifend. Was wahrgenommen werden kann, ist, dass innerhalb der Verkehrsträger gegeneinander abgewogen wurde, Stichworte „Stabilität“ und „Alternativrouten“. In einem weiteren Schritt kann man - von außen betrachtet - die Frage stellen, ob der Plan die gesetzten Ziele erfüllt. Das ist nicht eindeutig erkennbar. Das verursacht nach meinem Eindruck der Diskussion an der einen oder anderen Stelle Unzufriedenheit. - So viel dazu.

Nun zu den anderen Punkten, nach denen Sie gefragt haben. Die Zielmaßgaben betreffend Bestandserhalt, Engpassbeseitigung und Finanzierung lassen sich in entsprechendem Umfang wiederfinden. Über Details kann man diskutieren. Wenn man aber die große Linie sieht, stellt man fest, dass die Maßgaben erfüllt sind.

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Zur Frage nach der Prognose: Der BVWP ist das Ergebnis eines längeren Prozesses. Wir sind 2010 gestartet und haben uns zu diesem Zeitpunkt zentral mit der Frage befasst - das war der Auftrag -, wie sich die Bevölkerungsentwicklung gestalten wird. Das ist durch das BBSR sozusagen im Binnenblick relativ einfach und verlässlich abgebildet. Dann haben wir über die Wanderungsprognose intensiv diskutiert. Damals standen wir noch unter dem Eindruck der frisch ausgebrochenen Finanzkrise und der zunehmenden Zuwanderung. Wir haben uns damals gefragt: Wie viele Menschen kommen aus Südeuropa? Wie viele dürfen wir hereinlassen?



Wenn wir zu viele aufnehmen, destabilisieren wir Südeuropa. Aber von einer Flüchtlingskrise war noch nicht die Rede. Wir haben unter diesen Randbedingungen die Bevölkerungsprognose plausibel abgeglichen.

Wir haben uns des Weiteren intensiv um verlässliche Prognosen zur Weltwirtschaftsentwicklung bemüht. Wir haben nicht nur die Binnenwirtschaftsentwicklung - bis hin zur Kreisebene - mithilfe externer Gutachter zu prognostizieren, sondern auch die weltweiten Verflechtungen zu betrachten, die auf unsere Häfen und Schienennetze Einfluss nehmen. Auf der Grundlage unserer detaillierten Außenwirtschaftsprognosen sind die Prognosen der Verkehrsströme entstanden. Ich erinnere mich noch gut: Als die Wirtschaftsprognose fertiggestellt war und dabei ein BIP-Wachstum von 1,14 Prozent per annum herauskam, war die Enttäuschung relativ groß: Mehr ist das nicht? - Wir mussten klarmachen, dass angesichts einer rückläufigen Anzahl der Erwerbstätigen selbst bei allem technischen Fortschritt nicht mehr geht. Damals hat noch niemand darüber nachgedacht, was das für das Verkehrsaufkommen bedeutet. Dabei sind 1,14 Prozent auf einem hohen wirtschaftlichen Niveau eigentlich sehr viel. Wir haben dann gesagt - das gilt speziell für die Verkehrsprognose; dafür wurden wir von Wirtschaftstheoretikern angegriffen -, dass 2030 Vollbeschäftigung aufgrund der hiesigen beschränkten Kapazitäten herrscht; das ist ein sehr interessanter Ansatz innerhalb einer Prognose.

Unser Auftrag war also, eine möglichst vernünftige Bevölkerungs- und Wirtschaftsprognose vorzulegen und weitere Randbedingungen zu berücksichtigen, einschließlich aller bis dahin beschlossenen Gesetze und absehbaren Entwicklungen. Zur Benzinpreisentwicklung: Bei den sogenannten Nutzerkosten der einzelnen Verkehrsträger werden beispielsweise Mautanteile berücksichtigt. Alle Entwicklungen, die absehbar sind, werden in der Prognose berücksichtigt. Da der Bundesverkehrswegeplan für die Bevölkerung sein soll: Die Wege, die wir für die Bevölkerung generieren, beruhen auf sogenannten Mobilitätsraten. Die entsprechenden Daten werden durch umfangreiche, vom Bund finanzierte Studien wie „Mobilität in Deutschland“ und das Deutsche Mobilitätspanel fortlaufend erhoben. Wir bilden die Mobilitätsraten ab, die wir in der Bevölkerung wahrnehmen.

Das darf man zunächst als Mobilitätswünsche interpretieren. So ist die Prognose entstanden. Darauf kann man natürlich Einfluss nehmen. Wir haben in großen Expertenrunden darüber intensiv diskutiert und die Prognoseergebnisse vorgestellt.

Sie erhalten also mit dem Bundesverkehrswegeplan auftragsgemäß einen Überblick über die Infrastrukturanforderungen, die sich ergeben, wenn die abgenommene Prognose, die mit viel wissenschaftlichem Elan erarbeitet wurde, vernünftige Rahmenbedingungen setzt. Daraus ergeben sich die Verkehrsströme, die Umliegungen und die Möglichkeiten für die verschiedenen Verkehrsträger. Dass Sie im Zweifelsfall die Klimaziele nicht erreichen, beweist eigentlich die Stringenz der Planung. Wenn es keine vollständige Entkopplung des Verkehrs vom Wachstum bzw. eine vollkommene Dekarbonisierung gibt, werden Sie unter gewissen Rahmenbedingungen eine zunehmende oder zumindest nicht im geplanten Maße abnehmende CO₂-Entwicklung zu verzeichnen haben. Aber deswegen ist dieser Plan eher konsistent. Er macht deutlich: Hier muss politisch nachgesteuert werden. Dafür gibt es zum Beispiel die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung und die vielen politischen Prozesse, die nun Rahmenbedingungen setzen müssen, dass das trotzdem eingehalten werden kann. Der Bundesverkehrswegeplan mit seiner Prognose und seinen Bedarfen stellt eine vernünftige Grundlage für alle weiteren Diskussionen dar. Die Prognose des Bundesverkehrswegeplans findet auch Eingang in die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Damen und Herren Sachverständigen, vielen Dank, dass Sie sich heute Morgen um 11 Uhr hierher begeben haben. Das ist nicht nur für Abgeordnete ein ungewöhnlicher Termin, sondern sicherlich auch für das gesamte politische Berlin.

Aus unserer Sicht ist der vorliegende Bundesverkehrswegeplan ein Sammelsurium aus Projekten. Es fehlt eine Gesamtnetz Betrachtung, bei der die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger vernünftig miteinander verknüpft werden. Deshalb fordern wir in unserem Antrag, der der heutigen Anhörung als Beratungsgrundlage dient, ein Moratorium. Die Grundkonzeption sieht auf den ersten Blick - so hat das Frau Steinmeyer ausgedrückt, wenn ich sie richtig verstanden habe - gar



nicht so schlecht aus. Was aber nun dabei herausgekommen ist, bedeutet eine Rückentwicklung des Niveaus und ist suboptimal. Deswegen fordern wir ein Moratorium und die Entwicklung zusätzlicher Kriterien.

Nun zu meinen Fragen, Herr Reh. Erste Frage: Inwiefern wurde aus Ihrer Sicht beim Bundesverkehrswegeplan ein zusammenhängendes Netz aus Verkehrswegen entwickelt? Was müsste getan werden, wenn ein solches Netz fehlte? Meine zweite Frage geht ein bisschen in die Tiefe. Viele Projekte mit niedrigem NKV befinden sich im „Vordringlichen Bedarf - Engpassbeseitigung“. Gleichzeitig befinden sich viele Projekte mit einem hohen NKV im Weiteren Bedarf. Der Bundesrechnungshof hat die Methodik bemängelt. Die Prüfer des Bundesrechnungshofs kommen zum Schluss, dass das BMVI die Kosten der Straßenbauprojekte nicht ausreichend und nachvollziehbar überprüft hat. Die Bewertungen der einzelnen Projekte sind dadurch weder verlässlich noch untereinander vergleichbar. Deshalb lautet meine Frage zu diesem Komplex: Wie schätzen Sie die Bewertungsmethode des Bundesverkehrswegeplans ein, und teilen Sie die Auffassung des Bundesrechnungshofes? Sind Ihnen weitere Mängel in der Methodik aufgefallen? - Das soll es für die erste Runde gewesen sein.

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Was ist die Aufgabe des Bundesverkehrswegeplans? In der Tat soll der Fokus - damit bin ich bei Frau Steinmeyer - auf der Infrastruktur liegen. Aber dabei darf man es nicht bewenden lassen. Auch Verkehrsmanagement und Mobilitätskonzepte, die zum Beispiel in den Städten eine sehr große Rolle spielen, müssen in Abstimmung mit den Vorgaben und den Netzvisionen der Europäischen Union berücksichtigt werden. Entscheidend ist die Frage, welche Infrastruktur wir im Jahr 2030 brauchen. Diese Frage wurde nicht gestellt - verständlich, da ursprünglich von einem Bundesverkehrswegeplan 2015 die Rede war -, während andere Trends, die infrastrukturelevant sind, wie die Elektromobilität berücksichtigt wurden. Wir hoffen, dass 2030 6 Millionen E-Autos auf den Straßen fahren werden. Zu Recht wird auch darüber diskutiert, die Zulassung von Neuwagen mit Verbrennungsmotoren zu verbieten. Es ist in höchstem Maße infrastrukturelevant, ob wir noch Straßen bauen, auf

denen man 500 Kilometer weit mit 200 km/h fahren kann, oder ob wir die Infrastruktur auf die zukünftige Mobilität umstellen. Das fehlt mir. Es handelt sich um eine gut gemachte Trendfortschreibung. Die Stakeholder wurden sehr gut beteiligt. Wir werden uns daher nicht über falsch vorhergesagte Ölpreise - zugegeben, es ist schwierig, diese Preise korrekt zu prognostizieren - in den nächsten 15 Jahren aufregen können. Die Grundlagen sind jedenfalls relativ gut erarbeitet. Aber die Netzplanung ist nicht auf die Vorstellungen aufgesetzt worden. Die Gutachter selbst haben zu Recht gesagt: Es ist nicht unsere Aufgabe, die Mobilität im Jahr 2030 abzubilden. Es ist eigentlich Aufgabe der Politik, Entscheidungen zu treffen und ein Handlungskonzept - auch im Hinblick auf die Infrastrukturentwicklung - zu erarbeiten, das die Prämissen und Prioritäten für das Jahr 2030 sowie gesicherte Trends aufzeigt. Das ist leider nicht erfolgt. Es fehlt ein Handlungskonzept, das es ermöglicht, die erkennbaren Trends mitzugestalten.

Netzplanung muss für uns als Gesamtverkehrsplanung verstanden werden. Sonst wird sie scheitern. Sie muss auch - das wurde beantragt, aber abgelehnt - Häfen, Kurzstrecken und Seeverkehre einbeziehen und berücksichtigen, was diese dazu beitragen können, die Landverkehre zu entlasten. Sonst baut man dem Wachstum hinterher. Die Anknüpfung an das europäische Kernnetz kann noch viel enger sein als bisher. Im EU-Kernnetz sind die Umschlagspunkte definiert. Danach sollen Häfen und insbesondere Binnenhäfen als Hinterland-Hubs genutzt werden, um ihre Logistikfunktion vollständig auszuschöpfen; das wäre der nächste Schritt.

Des Weiteren sollte man die Probleme der Ballungsräume verkehrsträgerübergreifend lösen. Diese Probleme lassen sich nicht mit isolierten Straßenbaulösungen beseitigen. Hier müssen das Verkehrsmanagement und andere Verkehre mit ins Boot geholt werden. Da ich gerade Herrn Klare sehe, möchte ich die A 52 als Beispiel nennen. Hier erfolgt parallel ein S-Bahn-Ausbau. Zudem ist ein Radschnellweg geplant. Verkehrsmanagement für die gesamte Region und vielleicht betriebliche Mobilitätskonzepte sind hier notwendig. Das birgt riesengroßes Arbeitspotenzial. Ich nenne dies als Beispiel, um zu zeigen: Man muss integriert denken. Wenn man das nicht tut, wird



man verlieren. Genauso müssen die Kommunen integriert denken und planen, wenn sie Städtebaukonzepte erarbeiten und bestimmte Ziele verfolgen. Alle Verkehrsträger müssen einbezogen werden. Dann kommt man zu einer umfassenden Mobilitätsplanung.

Wir teilen die Kritik des Bundesrechnungshofes. Wir sind aber nicht der Meinung, dass die Kostenschätzungen unzureichend sind. Sie sind realitätsnäher als 2003, die sich gar nicht nachvollziehen ließen. Wir gehen allerdings weiter. Die Nutzen-Kosten-Analyse berücksichtigt neben realen Werten wie Betriebskosteneinsparungen - das finden wir durchaus okay - und sinnvollen Ergänzungen wie das Kriterium der Zuverlässigkeit fiktive Sachverhalte, die mit Zeiteinsparung zu tun haben. Das führt dazu, dass Straßen gebaut werden, wenn Zeitgewinne realisiert werden können. Platt gesagt ist das ein Persilschein für alle Straßen. Durch Neubau oder Ausbau lassen sich nun einmal höhere Geschwindigkeiten realisieren. Dadurch sind Zeiteinsparungen möglich, selbst wenn es sich um 4.000 Kfz pro Tag handelt. Deswegen hat die Nutzen-Kosten-Analyse für uns insgesamt keinen Aussagewert. Die Projekte im Vordringlichen Bedarf variieren auf einer Skala von 1 bis 10. Die gleiche Variationsbreite lässt sich im „Vordringlichen Bedarf - Enpassbeseitigung“ und im Weiteren Bedarf finden. Das hat für Sie, meine Damen und Herren Abgeordnete, aufwendige Verhandlungen zur Folge. Mit der Zusage, dass bestimmte Projekte wie Ortsumfahrungen realisiert werden, lässt sich dann die Zustimmung im Bundestag gewinnen. Ich dachte, dass wir mit diesem Bundesverkehrswegeplan von dieser Art Teppichhandel bzw. von dem FIFA-Modell - ich stimme zu, wenn ich mein Projekt bekomme - wegkommen würden. Das ist aber aufgrund der weiterhin vorhandenen Defizite in der Nutzen-Kosten-Analyse nicht möglich.

Vorsitzender: Wir kommen dann zur zweiten Frage.

Abg. **Patrick Schnieder** (CDU/CSU): Meine erste Frage geht an Sie, Herr Professor Walther. Am Bundesverkehrswegeplan 2030 wird die Kritik geäußert, er werde den Klimazielen der Bundesregierung nicht gerecht. Inwiefern sind der Bundesverkehrswegeplan und der Verkehrssektor allgemein zur Erreichung der Klimaziele geeignet?

Teilen Sie grundsätzlich die Auffassung, die hier vertreten wird?

Meine zweite Frage richte ich an Sie, Herr Gerwens. Sind die Kritikpunkte der BUND-Beschwerde aus Ihrer Sicht gerechtfertigt?

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Ich kann im Wesentlichen an mein letztes Statement anknüpfen. Ich habe versucht, klarzumachen, dass wir bei realistischen Annahmen betreffend Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung und sonstige Parameter zu der vorliegenden Prognose gekommen sind. Wir haben auch die CO₂-Bilanz gezogen und sind zu dem Ergebnis gekommen, dass sie den derzeit diskutierten Klimazielen numerisch nicht entspricht. So sieht das Aktionsprogramm „Klimaschutz 2020“ zwar keine sektorspezifische, wohl aber eine generelle Treibhausgasminde rung von 40 Prozent vor. In diesem Sinne erfüllt der Bundesverkehrswegeplan die Klimaziele numerisch nicht. Aber es ist auch klar, dass diese Ziele nicht allein durch infrastrukturelle Maßnahmen erreicht werden können. Der Bundesverkehrswegeplan ist ein Infrastrukturbedarfsplan für gegebene Randbedingungen. Sämtliche Anforderungen der Klimaschutzpolitik, die sicherlich im Einzelnen richtig sind, können nicht mit einem Infrastrukturbedarfsplan ermittelt werden.

Wir haben uns um die intramodalen Aspekte sehr bemüht. Es gab erstmals ein intramodales Netz, mit dem sich die Verkehrsströme aller Verkehrsträger integriert betrachten ließen. So ließen sich die Übergangspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern besser abbilden. All das sind Neuerungen. Wir sind selbstverständlich in der 2030-Prognose von 6 Millionen E-Fahrzeugen im Netz ausgegangen. Es wurde also schon viel getan. Während es im letzten Bundesverkehrswegeplan 2003 noch eine Modal-Split-Vorgabe für die Schiene gab, haben wir diesmal aufgrund der Angebotsparameter - das halte ich für seriös - die Verlagerungsanteile berechnet.

Der Bundesverkehrswegeplan als Infrastrukturbedarfsplan zeigt auf, was passiert, wenn man entsprechende Strukturen schafft. Der Schwerpunkt liegt bei der Erhaltung. Wir dürfen nicht vergessen: Die Mittel für Aus- und Neubau machen grosso modo nur noch einen Anteil von 30 Prozent aus. Der Bundesverkehrswegeplan kann als



Infrastrukturbedarfsplan selbstverständlich nicht die Ziele der Bundesregierung in puncto Klimaschutz erreichen. Aber das ist auch nicht seine Aufgabe. Er liefert sehr gute Informationen darüber, was nun in anderen Bereichen zu tun ist, zum Beispiel im Antriebsbereich oder beim Mobilitätsverhalten - da ist jeder gefragt -, und wie das zu schnürende Gesamtpaket auszusehen hat, mit dem sich die Klimaschutzziele erreichen lassen. Wir haben im Rahmen der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie darüber diskutiert, ob wir sogenannte transistorische Pfade mit entsprechenden Maßnahmepaketen entwickeln können, die zur Erreichung der Ziele dienen. Wir gehen jedenfalls vom Bundesverkehrswegeplan aus, wohl wissend, dass er eine Erstinformation darüber liefert, was noch zu tun ist. Aber als Infrastrukturbedarfsplan kann er das nicht allein stemmen.

Stefan Gerwens (Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.): Herr Schnieder, Sie haben darauf hingewiesen, dass der BUND eine Beschwerde bei der EU eingereicht hat. Ich kann nicht alle Aspekte erwähnen; aber diese Beschwerde bezieht sich im Wesentlichen auf die Fragen, ob die Umweltziele verfehlt werden, ob die Beteiligung unzureichend war und ob die Alternativenprüfung zum Teil unterblieben ist. Im Wesentlichen geht es hierbei um die Verfügbarkeit von Daten. Uns liegt nun ein Bedarfsplan vor, der über fünf Jahre erarbeitet wurde. Wir müssen natürlich die Planungen an einem bestimmten Punkt beenden. Da man fortlaufend neue Daten, insbesondere neue Projektdaten, erhält, kann man den Plan ständig weiterentwickeln. Insofern wird man nie eine vollständige Information haben. Die Informationen sind in Teilen immer unvollständig.

Einen Punkt, mit dem der BUND seine Beschwerde beginnt, halte ich für relativ relevant. Er weist darauf hin, dass mit dem BVWP ein verbindlicher Rahmen für die Verkehrsinfrastrukturprojekte in Deutschland bis zum Jahre 2030 besteht. Der BVWP ist ein Bedarfsplan, und Sie, die Abgeordneten, beschließen die Ausbaugesetze. Erst mit den Ausbaugesetzen entsteht für die Planung die formalrechtliche Grundlage, nicht mit dem BVWP der Regierung. Des Weiteren entscheiden Sie mit den jährlichen Haushaltsgesetzen über die Finanzierung. Das heißt, Sie entscheiden zu einem viel späteren Zeitpunkt darüber, ob ein Projekt tatsächlich realisiert wird. Der BVWP hat in dieser

Hinsicht keine rechtsverbindliche Bindungswirkung auf Planung und Finanzierung.

Das Zielsystem ist breiter - darüber wurde bereits mehrfach diskutiert - und geht über umweltpolitische Ziele hinaus. Es geht vor allem auch um verkehrspolitische Ziele, die unter den Restriktionen aus dem Umweltbereich zu beachten sind. Wir leben in einer Phase, in der die Umweltauswirkungen und der Nutzen beispielsweise des Straßenverkehrs nur schwierig zu prognostizieren sind. Es ist sehr schwierig, vorherzusagen, wie sich das Ganze 2030, wenn die Projekte realisiert sind, entwickelt hat. Ich glaube, dass wir durch die jüngsten Schübe bei der Elektromobilität und den Wandel in der Industrie deutlich vorankommen werden.

Zum Punkt der Alternativenprüfung: Auf Projektebene wurden Alternativen geprüft. Ich nenne als Beispiel nur die Freigabe von Seitenstreifen; das kommt im BVWP durchaus vor. Der BUND hat den Ländern eine Reihe von Projekten als Alternativen zur Überprüfung vorgeschlagen. Fast alle Bundesländer sind davon betroffen, auch Landesregierungen unterschiedlichster Couleur. Man kann also nicht davon ausgehen, dass es eine explizite Verschönerung gibt, diese Vorschläge nicht umzusetzen. Offensichtlich ist die Annahme der Vorschläge unter Abwägung bestimmter Kriterien nicht erfolgt. Man hätte das vielleicht in den Projektdossiers transparenter machen können; das wäre hilfreich gewesen. Aber insgesamt sind Projektalternativen generell beachtet worden.

Auf der Programmebene wurden drei alternative Investitionsszenarien geprüft. Der Schwerpunkt der SUP-Richtlinie ist, Programmalternativen darzustellen und abzuwägen. Hier ist aus unserer Sicht die Abwägung bei der Straße nicht ganz zufriedenstellend verlaufen. Letztendlich wurde der Status quo noch einmal bewusst zugunsten von Schiene und Wasserstraßen verschoben. Wir wollen aber keinen größeren Vordringlichen Bedarf. Das Investitionsprogramm ist ohnehin ehrgeizig. Es ist bei allen Verkehrswegen noch genug zu tun.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE): Ich möchte auf die gerade angesprochene Kosten-Nutzen-Analyse eingehen. Herr Viereg, ich möchte Sie fragen, ob die Kosten-Nutzen-Analyse sinnvoll aufgebaut ist. Ich sehe hier große Defizite. So treten Gesundheitskosten, die durch den Verkehr verursacht



werden, gar nicht in Erscheinung. Wie ist Ihre Meinung?

Meine zweite Frage bezieht sich auf die Verkehrsprognosen. Nach unserer Wahrnehmung wird der Status quo - das haben die Vorredner im Grunde bestätigt - fortgeschrieben. Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsverhältnisse so bleiben, wie sie sind, dass immer mehr Pkws und Lkws auf den Straßen fahren und dass es nicht zu einer sinnvollen und notwendigen Verkehrswende kommt, die den Verkehr auf den Straßen reduziert. Meine Frage lautet, Herr Vieregg: Wie sinnvoll ist es, Planungen auf der Grundlage des Status quo vorzunehmen? Kann man anders planen?

Dr. Martin Vieregg (Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung): Zur ersten Frage, der nach der Nutzen-Kosten-Analyse: Ich muss zunächst sagen, dass wir uns bei den Nutzen-Kosten-Untersuchungen schwerpunktmäßig auf den Bereich Schienenverkehr beschränkt haben. Ich kann also nur Aussagen zum Thema Schienenverkehr machen.

Wir beschäftigen uns schon seit vielen Jahren damit. Uns sind methodische Fehler und auch richtige Zahlenfehler in den Bewertungsverfahren aufgefallen, Gott sei Dank auch ein ganz schwerwiegender Fehler, der schon im Bundesverkehrsweplan des Jahres 2003 und auch noch in der Bedarfplanüberprüfung 2010 enthalten war. Es hört sich erst einmal ganz lapidar an: Die Lkw-Betriebskosten sind bei den Schienenverkehrsprojekten, vor allem bei denen, bei denen es um Güterverkehr geht, falsch angesetzt worden. Man hat 15,5 Cent pro Tonnenkilometer angesetzt; richtig wären aber 5,5 Cent gewesen. Das ist jetzt korrigiert worden. Das hat aber den Effekt gehabt, dass viele Projekte den Nutzen-Kosten-Wert um den Faktor zwei verschlechtert haben. Daran kann man sehen, was für eine Lawine an Änderungen der Ergebnisse ein kleiner Fehler im Bewertungsverfahren zur Folge hatte.

Leider stecken in Details immer noch ein paar Fehler, wenn auch nicht mehr in der ganz großen Dimension. Vor allem sind die Betriebskosten der Güterzüge immer noch zu niedrig angesetzt. Was diese Kosten angeht - auch mein Herz schlägt für die Schiene -, ist die Differenz zwischen Lkw und Schiene leider nicht ganz so groß, wie es bisher immer noch unterstellt wird. Trotzdem ist das

Bewertungsverfahren alles in allem etwas besser geworden. Es gibt immerhin schon einen zögerlichen Ansatz, auch einmal das Thema „Lärmschutz und mögliche Gesundheitsfolgen“ zu berücksichtigen. Die Neubaustrecke im Mittelrheintal ist in diesem Zusammenhang sehr wichtig. Es gibt aber erst zögerliche kleine Ansätze, in diese Richtung zu denken. Bisher hat man fast nur Betriebskosten berücksichtigt; man hat also mehr eine betriebswirtschaftliche Betrachtung vorgenommen. Nun versucht man, das Ganze mehr von volkswirtschaftlichen Seite aus zu sehen. Da ist sicherlich noch viel zu tun; aber immerhin ist schon ein bisschen verbessert worden.

Das Hauptproblem sehe ich im Augenblick noch darin, dass die Verkehrsprognosen bezüglich des Güterverkehrs auf der Schiene, was das Verlagerungspotenzial angeht, noch sehr willkürlich sind. Ich kann, obwohl ich wirklich ein Fachmann bin, keine Logik feststellen, wie bei nur wenigen Minuten Verkürzung der Fahrzeit von Güterzügen auf einmal mehr Nachfrage im Schienengüterverkehr zustande kommen soll. Jeder weiß ja, dass es nicht um ein paar Minuten geht, sondern um Stunden oder Tage, um den Transport vom Lkw auf die Schiene zu verlagern.

Der allerwichtigste Punkt bei den Nutzen-Kosten-Untersuchungen ist: Das Bewertungsverfahren ist gar nicht so schlecht; bei der Anwendung werden aber Fehler gemacht oder die Ermessensspielräume so stark ausgenutzt, dass das Bewertungsverfahren mehr oder weniger wertlos wird. Dafür gibt es zwei Extrembeispiele.

Der angebliche güterverkehrliche Nutzen der südlichen Zulaufstrecke zur Festen Fehmarnbeltquerung in Schleswig-Holstein - geplant ist ein Tunnel unter dem Fehmarnbelt nach Dänemark - ist schon ziemlich an den Haaren herbeigezogen; er ist fachlich nicht begründbar. Das Ganze hat einen sehr starken Hebeleffekt auf den Nutzen-Kosten-Wert, der im Übrigen aktuell bei 1,7 liegt. 2010 lag er noch bei 6,7; er ist also schon um den Faktor vier nach unten korrigiert worden. Man sieht also auch hier, wie kleine Änderungen von Ausgangsbedingungen und die Korrektur von Rechenfehlern zu dramatischen Veränderungen der Nutzen-Kosten-Werte führen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Nutzen-Kosten-Analyse wirklich angewandt wird.



Mir ist aufgefallen, dass bei einem im Bundesverkehrswegeplan dargestellten Schienenprojekt auch nach den aktuellsten Unterlagen, die mir letzte Woche zugeschickt worden sind, immer noch keine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt worden ist. Ich meine die Brenner-Zulaufstrecke von München nach Kiefersfelden an der österreichischen Grenze. Das ist in Bayern ein sehr umstrittenes Projekt. Aus meiner Sicht ist es fachlich auch nicht sinnvoll zu begründen, zumal es im Bundesverkehrswegeplan noch zwei Alternativprojekte gibt, wobei eines im Vordringlichen Bedarf und eines im Potenziellen Bedarf enthalten ist.

Das Bewertungsverfahren ist also gar nicht so schlecht. Dessen Anwendung oder Nichtanwendung für die einzelnen Projekte stellt das eigentliche Problem dar.

Zur zweiten Frage, der nach den Verkehrsprognosen: Es ist schon so, dass Veränderungen zum Beispiel an einer Eisenbahnstrecke zu einer Änderung der Verkehrsprognosen führen. Wenn also etwa angedacht ist, dass man mit der Eisenbahn eine halbe oder eine Stunde schneller von A nach B fahren kann, dann führt das zu einer solchen Änderung. Die Verkehrsprognosen sind natürlich nicht statisch.

Das Bewertungsverfahren führt dazu - was auf den ersten Blick recht positiv ist -, dass man sich mehr auf die Engpassbeseitigung konzentriert. Ich habe es in meinem Anfangsstatement aber schon sehr pragmatisch gesagt: Es kommt dazu, dass man Projekte sehr leicht übersehen kann, weil sie niemand anmeldet und sich keiner damit beschäftigt. Das Know-how wäre im Prinzip da; aber die Frage ist, ob es aktiviert wird. Wenn Privatpersonen oder Beratungsfirmen tätig sind, dann brauchen sie natürlich einen Auftrag, also einen Politiker oder Ansprechpartner, der sagt: Ja, da ist ein Problem. Das wäre etwas. Arbeitet da einmal etwas aus! - Daran fehlt es leider in diesem Bereich. Mir würden da einige Projekte einfallen. Ich habe Charts nachgereicht, auf denen ich einiges im Bereich Schienenverkehr dargestellt habe, wo der Nutzen-Kosten-Wert wahrscheinlich durch die Decke gehen würde; er läge wahrscheinlich bei etwa 5. Aber es hat sich einfach noch niemand die Mühe gemacht, sich solche Projekte auszudenken.

Ich denke, das reicht erst einmal.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Herr Viereg, nach meiner Kenntnis konnten Bürgerinnen und Bürger auch Projekte anmelden. Gerade im Bereich der Schiene sind sehr viele Projekte angemeldet worden. Ich kann mir schwer vorstellen, dass wir irgendwo etwas übersehen haben.

Meine erste Frage geht wieder an Frau Dr. Steinmeyer. - Sie haben für mich sehr klar herausgearbeitet: Der Auftrag war die Erstellung eines Infrastrukturplanes. Der Frust ist dadurch entstanden, dass nicht das große Ganze mit entwickelt worden ist. - Meine Frage ist: Wie lange würden wir daran arbeiten? Wir haben jetzt für den reinen Infrastrukturplan mit Vorlauf und allem Drum und Dran so um die sechs Jahre gebraucht. Wenn man zuerst die Verkehrspolitik für 2030 mit all den politischen Varianten, die es da gibt, beschreibt und dann als Teil der großen Verkehrspolitik daraus abgeleitet einen Infrastrukturplan erstellen würde, wären wir dann 2030 fertig? Macht so etwas Sinn? Oder - Herr Viereg, Sie haben eben so schön gesagt, Sie seien pragmatisch vorgegangen - ist es nicht sinnvoller, diesen Weg zu gehen? Wir, der Bundestag, können beschließen, ein drittes Gleis zu schaffen, um den Modal Split zu verändern. Aber die Frage ist, ob es Wirkung hat.

Herr Gerwens, meine zweite Frage richtet sich an Sie: Ist der Infrastrukturauftrag, der im Bundesverkehrswegeplan enthalten ist und den wir umsetzen wollen, offen für die Erreichung von Umweltzielen? Die spannende Frage ist: Beschließen wir, dass unbedingt ein Dieselmotor in Lokomotive, Schiff oder Lkw arbeiten muss, oder ist die Infrastruktur, die wir erhalten und schaffen wollen, auch für Elektromobilität bei allen drei Verkehrsträgern offen? Bei der Schiene wird kräftig elektrifiziert. Die Frage an Sie: Können wir den umweltpolitischen Auftrag erfüllen, ohne dass uns der Bundesverkehrswegeplan daran hindert?

Dr.-Ing. Imke Steinmeyer (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin): Ich bin im Land Berlin auch für Prognosen zuständig. Aber zu prognostizieren, wie lange es dauern würde, wenn die Bundesregierung ein übergreifendes Planwerk erarbeiten würde, fällt mir spontan schwer; das muss ich ehrlich sagen.

Mein erster Gedanke war: Man versucht, in dieser Diskussion und mit diesem Plan etwas zu heilen, was systemimmanent ist. Ich möchte das gern an



einem Beispiel erläutern. Wir, das Land Berlin, haben für den Bundesverkehrswegeplan eine Maßnahme angemeldet, und zwar den Umbau des Funkturmtriecks; das sagt den meisten vermutlich etwas. Diese taucht im Bundesverkehrswegeplan nicht auf. Bei dem Umbau handelt es sich um die Sanierung einer bestehenden Strecke; dafür gibt es andere Fördertöpfe. Jetzt ist die spannende Frage: Kann man mit dem Plan, der hier vorgelegt wurde, das große Ganze heilen, Umweltziele erreichen, aber auch Infrastruktur erhalten? Die Frage, die hier in der Diskussion um den BVWP latent immer mitschwingt, lautet: Kann man mit dem BVWP alle Probleme der Bundesregierung bzw. des Landes heilen? Das führt zu der Frage: Kann man einen gesamthaften Plan entwickeln?

Man kann sicherlich infrage stellen, wie im Moment Infrastrukturplanung und -finanzierung funktionieren, und sagen: Ich möchte einheitliche Töpfe. Ich möchte ein übergreifendes Planwerk. - Das heißt aber - Herr Professor Walther hatte das am Anfang angesprochen -, dass man sich methodisch ganz neue Fragen stellen muss, nicht: „Wie sieht der Verkehr der Zukunft unter den gegebenen Rahmenbedingungen aus?“, sondern: Wie möchte ich ihn verändern? Was wären die Maßnahmen, die ich ergreifen müsste? Was heißt das dann für die Prognosen? Was heißt das im Endergebnis auch für Maßnahmenpläne? - Das wäre eine komplette Umkehr der bisherigen Planungslogik im Land. Dann ist tatsächlich die Frage: Wie bringt man das zustande? Wie kann so etwas erarbeitet werden? Welche Randbedingungen fließen ein? Welche Steuerungsstrategien möchte man auf verkehrspolitischer Ebene bewerten?

Nun muss ich noch einmal in Richtung Professor Walther schauen; denn die Frage ist: Wie viele Szenarien müsste man entwickeln, damit Bundesregierung, 16 Bundesländer etc. pp. zu einem gemeinschaftlichen Verständnis eines Zukunftsszenarios kommen? Ich glaube, Sie haben recht: Wir würden bestimmt noch einmal fünf Jahre zusammensitzen und vielleicht erneut zu keinem befriedigenderen Ergebnis kommen. Das vermag ich jedoch nicht abschließend zu prognostizieren. Ich denke aber, wir würden noch einmal so lange zusammensitzen. Viele Fragen, die wir im Moment haben, würden wir noch einmal diskutieren, mit den gleichen Randbedingungen. Auch das muss

nicht heißen, dass wir dann mit dem Ergebnis zufriedener sind.

Vorsitzender: Frau Dr. Steinmeyer, wenn Sie für Prognosen zuständig sind: Sie können gern hier öffentlich eine Prognose zur Eröffnung des BER abgeben.

(Heiterkeit)

Dr.-Ing. Imke Steinmeyer (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin): Das liegt zum Glück außerhalb meiner Zuständigkeit.

(Heiterkeit)

Stefan Gerwens (Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.): Herr Herzog, ist der Bedarfsplan offen für die Erreichung der Umweltziele? Nach meiner Meinung eindeutig ja, weil die umweltpolitischen Erwartungen an den Verkehr im Wesentlichen bei dem Verhalten und den Verkehrsmitteln werden ansetzen müssen. Wir müssen uns dann natürlich die Frage stellen: Schaffen wir Kapazitäten, die wir in der Zukunft nicht brauchen? Das ist es ja, was hinter Ihrer Frage steht.

Wenn man sich den Pkw-Verkehr anschaut, dann stellt man fest: Voraussichtlich kommen wir schon im nächsten Jahr auf den Verkehrsleistungswert, den die BVWP-Prognose für 2030 unterstellt. Wir haben einfach mehr Wirtschaftswachstum gehabt. Wir haben einen höheren Beschäftigungsgrad. Wir haben mehr Einwohner, als erwartet worden ist. Das sind Sonderfaktoren gewesen. Hinzu kam das Flüchtlingsthema, aber nicht nur das. Das sind Punkte, die zeigen, dass man die Infrastrukturauslastung nur in einem gewissen Rahmen verlässlich planen kann, um zu sagen: Wir haben da auf jeden Fall nachher Überkapazitäten. - Vor allem ist es wichtig, dass der Bedarfsplan an der Engpassbeseitigung ansetzt, gerade an den großen Korridoren, und Strecken verbessert werden, die schon heute überlastet sind. Ich gehe davon aus, dass wir diese Kapazitäten in der Zukunft brauchen werden, dann vielleicht auch für andere Antriebssysteme, sei es Elektromobilität oder anderes.

Den Punkt Digitalisierung möchte ich nur kurz streifen. Was bedeutet autonomes Fahren oder vollautomatisiertes Fahren in 20 oder 25 Jahren? Haben wir dann wirklich weniger Fahrzeuge oder



vielleicht sogar mehr, gerade weil sie dann emissionsfrei unterwegs sind? Hätte das nicht auch gewisse Potenziale?

Das alles können wir heute nicht definitiv abschätzen. Deswegen ist hier mit dem Schwerpunkt Engpassbeseitigung im Bedarfsplan eher eine Strategie gewählt, die Risiken vermeidet.

Abg. Dr. Valerie Wilms (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Frau Steinmeyer, Sie können froh sein, dass Sie für einen gewissen Punkt nicht zuständig sind; das kann ich nachvollziehen. In der nächsten Wahlperiode werde ich wahrscheinlich immer noch ab Tegel fliegen - falls ich es nötig habe.

Frau Steinmeyer hat es eben relativ gut dargestellt: Andere haben ihr System durchaus schon umgekrempelt. Die EU hat sich in die Richtung begeben, das Kernnetz zu durchleuchten. Wir sind mit dem derzeitigen Bundesverkehrswegeplan noch auf dem Niveau der Aufbauzeit der Bundesrepublik in den 60er-Jahren, so nach dem Motto: Wir packen erst einmal alles zusammen, berücksichtigen aber gar nicht, dass fast schon ein vollständiges Netz innerhalb der Republik vorhanden ist.

Meine erste Frage richtet sich an Herrn Reh. Es ist auffällig, dass das Kriterium „hohe Umweltbeeinträchtigung“ im Prinzip keine Auswirkungen hat. Warum hat es keine Auswirkungen? Weil dieses Kriterium bei betroffenen Projekten durch eine hohe Raumwirksamkeit aufgehoben wird. Umweltschädliche Projekte können also trotzdem umgesetzt werden. Ich sage nur: A 20 lässt grüßen. - Zwischen Entwurf und Beschluss hat das BMVI zudem den Maßstab für die Raumwirksamkeit geändert. 111 Projekte wurden so nach oben gestuft. Die Änderung der Bewertungsgrundlage wurde vom BMVI erst auf wiederholte Nachfrage damit erklärt, dass es sich beim Entwurf nur um einen Blick in die Werkstatt gehandelt habe. Durch dieses Vorgehen wurden auch die besonders umstrittenen Autobahnen A 20 und A 39 von mittlerer auf hohe Raumbedeutsamkeit hochgestuft. Wie bewerten Sie die Methodik, wenn mitten im Verfahren einfach die Spielregeln geändert werden? Riecht das nicht nach Trickerei? Wenn die Spielregeln im laufenden Verfahren geändert werden, müsste die Öffentlichkeit dann Ihrer Auffassung nach nicht noch einmal mit dem Plan befasst werden?

Meine zweite Frage geht ebenfalls an Herrn Reh; dabei geht es um die Alternativenprüfung. Eine relativ wichtige Frage bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes war, inwieweit ein Projekt geeignet ist, Mobilitätsprobleme zu lösen. Inwieweit wurden aus Ihrer Sicht Alternativen geprüft? Besteht Klarheit darüber, ob tatsächlich Alternativen geprüft wurden, ob also anstelle eines Straßenbaus auch ein Schienenausbau mit herangezogen wurde, oder ob es sich nur um die Prüfung geringfügig abweichender Varianten handelte?

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Die Umweltprüfung, die jetzt den Vorgaben der Strategischen Umweltprüfung der EU unterliegt, die in deutsches Recht umgesetzt sind, hat uns deswegen enttäuscht, weil wir viel von ihr erwartet haben. Man hat versucht, auf der Planungsebene durch Aufaddierung der in Angriff genommenen Bauprojekte zu zeigen, dass man eine leichte Reduktion des CO₂-Ausstoßes hätte. Das wurde aber, obwohl die Investitionsszenarien ganz wichtige Teile dieser Umweltprüfung sind, nicht zu Ende geführt, weil kein fertiges Netz vorlag. Das Bahnnetz kann so, wie es jetzt geplant ist - ohne Knotenausbau -, keine weiteren Verkehre aufnehmen. Möglich sind in der Tat deutliche Effekte, was die CO₂-Einsparungen angeht. Doch dazu muss man eben den Knotenausbau beenden. Das ist die eine Prüfung.

Das Bundesverkehrsministerium sagt: Für uns besteht die Strategische Umweltprüfung nur in der Entwicklung von Investitionsszenarien. - Das sehen wir in der Tat anders. Wir sagen: Das ist nicht zu Ende geführt. Man müsste auch schauen: Welche Ziele kann man tatsächlich erreichen? Es gibt die MKS; es gibt auch andere Methoden, etwa die Kraftstoffeffizienz für Fahrzeuge. Das ist völlig unbestritten. Aber kein einziges Gutachten der letzten fünf Jahre besagt: Es geht ohne einen Beitrag der Infrastruktur. - Für die Verlagerung des Verkehrs ist die Infrastruktur relevant; sie hat mit die größten Effekte. Das kann man durchaus mit der Kraftstoffeffizienz vergleichen. Eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 7 Millionen Tonnen jährlich ist die Größe, die man durch eine Verlagerung auf die Schiene erreichen könnte.

Der zweite Schritt bei der Umweltprüfung ist die Alternativenprüfung. Diese muss zumindest bei netzrelevanten Projekten vorgenommen werden.



Hier haben wir bei den Projekten, die wir angemeldet haben, in der Tat einen Totalausfall erlebt. De facto haben die Verwaltungen, auch die Landesverwaltungen, nämlich nur Varianten geprüft. In der Eingabemaske, wo nach geprüften Alternativen gefragt wurde, sind praktisch zu 99 Prozent Trassenvarianten aufgetaucht, die rauf- und runtergeprüft worden sind. Alternativen wie „Ausbau statt Neubau“, „Bahn statt Straße“ und „innerörtliche Lösungen statt Ortsumfahrungen“ wurden unseres Erachtens nur in ganz wenigen Fällen geprüft und sind dann im Verfahren ausgeschieden.

Wo runde Tische gebildet wurden, etwa in Nordrhein-Westfalen im Zusammenhang mit der A 46 durch das Sauerland, wurden Netzlösungen vorgeschlagen, die in der Nutzen-Kosten-Analyse viel besser abgeschnitten haben. Dazu wurde gesagt: Weil es ja nur eine Alternative ist, verzichten wir auf einen Einstufungsvorschlag. - Man hat sich dann natürlich - ich sage „natürlich“, weil das in der Regel der Fall war - für eine Neubaulösung entschieden. Dass etwas „nur eine Alternative ist“, kann uns nicht befriedigen.

Auch in der Aufforderung an die Länder 2012 wurde nicht darauf hingewiesen, dass Alternativen geprüft werden müssen; insofern ist das ein ganz schwerwiegender Ausfall. Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme dargestellt, dass die Länder schon aufgefordert wurden, die Eingaben Dritter genauer zu prüfen. Das fanden wir gut. Wir waren auch im Hinblick auf Bahn und Straße aktiv. Wir sind nun eben etwas enttäuscht und haben mit einer Beschwerde reagiert.

Bezüglich der Frage, ob mit der Vorlage des Bundesverkehrswegeplanes der richtige Zeitpunkt gewählt ist, sind wir offen. Der Bundesverkehrswegeplan ist zwar nicht verbindlich; aber er wird es durch Verabschiedung der Ausbaugesetze. Dies haben wir auch in unserer Beschwerde zum Ausdruck gebracht. Es kann sein, dass unsere Beschwerde erst greift, wenn der Bundestag Beschlüsse gefasst hat; denn anschließend gibt es keine Alternativenprüfung mehr. Auch im Raumordnungsverfahren kann diese Prüfung nicht nachgeholt werden, weil sie uns dann nicht mehr zu Gebote steht. - Das sagt das Bundesverwaltungsgericht, und das ist an dieser Stelle entscheidend. Frau Wilms, sind damit Ihre beiden Fragen beantwortet?

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ihre Antwort auf meine erste Frage fehlt noch. Dabei ging es um die Änderung der Regeln für die Raumbedeutsamkeit.

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Wir sehen es genauso: Man kann die Regelung nicht im laufenden Verfahren ändern. Die Änderung hat bei über 100 Projekten zu einer höheren Einstufung geführt. Man kann eine Einordnung, die rechtlichen Kriterien unterliegt - sie ist mit dem Bundesverkehrswegeplan, wie im Kabinett verabschiedet, abgeschlossen -, nicht nachträglich verändern. Um hinterher noch eine Alternativenprüfung durchzusetzen und damit eine Heilung bestimmter Dinge vornehmen zu können, müsste man - das ist unser Vorschlag - bei umstrittenen Projekten das Dialogverfahren einsetzen können. Nicht bei jeder Hochstufung wird es massive Probleme und Kritikpunkte vor Ort geben. Aber die Alternativenprüfung fehlt uns bei diesem Plan noch komplett.

Vorsitzender: Wir treten in die dritte Fragerunde ein.

Abg. **Patrick Schnieder** (CDU/CSU): Ich habe noch zwei Fragen an Herrn Professor Walther. - Zunächst geht es um das Thema „Ermittlung von Investitionskosten“. Wie würden Sie das Verfahren, das da zugrunde gelegen hat, beurteilen und charakterisieren?

Meine zweite Frage - sie ist in Teilen schon beantwortet worden; aber ich möchte sie noch einmal konzentrieren -: Wie beurteilen Sie insgesamt die Transparenz des Bundesverkehrswegeplans und des Verfahrens?

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Zur ersten Frage: Ich denke, ein wesentlicher Fortschritt ist natürlich, dass wir zunächst eine Untersuchung gestartet haben, indem wir versucht haben, für fertiggestellte Bauwerke, abgeschlossene Projekte Kostenverläufe festzustellen und zu analysieren: Gibt es Regelkostensätze, an denen wir uns orientieren können? - Das hat aufgrund der Datenlage teilweise nicht in dem Umfang geklappt, wie wir uns das gewünscht haben. Aber wir haben daraus doch einiges lernen können, insbesondere dass es in den langen Planungsphasen nachträglich sehr häufig zu hohen Zusatzausgaben im Bereich der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, die



absolut gerechtfertigt sind, da sie nicht absehbar waren, gekommen ist, was zu erheblichen Projektkostensteigerungen geführt hat. Im Rahmen des diesjährigen BVWP ist extrem darauf geachtet worden, dass alle möglichen Umweltauflagen auch im Hinblick auf die Investitionskosten, die dadurch entstehen können, dass man Umweltprobleme löst, berücksichtigt werden. Von daher gab es eine hohe Sensitivität bei der Betrachtung der Kosten.

Es wurden auch viel höhere Anforderungen als früher an die anmeldenden Institutionen im Bereich Straße gestellt, und es wurde da ganz anders als früher auf die Kosten geschaut. Insbesondere im Bereich der Schiene, wo auch Privatleute anmelden durften, sind alle Projekte vorgefiltert worden. Man hat sich die Kosten angeschaut und überlegt, ob die Kostenmeldungen realistisch sind, ob es überhaupt Rentabilitätsmöglichkeiten gibt. Hier haben sogar Einzelprüfungen stattgefunden. Ich denke, man hat sehr auf die Kostenseite geschaut.

Man wird angesichts der langen Bau- und Planungszeiten nicht alles verhindern können. Es gibt auch neue Baustoffe, was wir begrüßen, weil sie oft viel umweltfreundlicher sind. Allerdings geht ihre Verwendung mit höheren Kosten einher. Natürlich werden neue Baustoffe und Bauweisen integriert. Für Brücken etwa werden Carbonelemente verwendet. Wir reden über Dinge, die die Erhaltungskosten reduzieren. Damit ist erst einmal eine höhere Investition verbunden. So etwas wird die Projektkosten immer wieder einmal verändern.

Man hat sich die Mühe gegeben, die man sich geben kann. Das Ganze wird nicht perfekt sein, und es wird Entwicklungen geben, die auf der Kostenseite vielleicht für die eine oder andere Überraschung sorgen.

Zur zweiten Frage, der nach der Transparenz: Ich möchte mit ein paar Beispielen beginnen, die verdeutlichen, wie schwer es ist, Transparenz herzustellen; das zeigt auch die Diskussion. Hier fiel die Aussage: Diese Prognose ist keine Trendwende; das ist einfach nur eine Fortschreibung. - Verwiesen wurde auf das Wachstum des Güterverkehrs von 35 Prozent. Gemeint war die Transportleistung. Im Transportaufkommen haben wir bei vielen Relationen schon eine Stagnation. Aber Sie

meinen die Transportleistung und damit die Fahrtweiten. Die Fahrtweiten sind der Teilung der Produktionsprozesse in Europa geschuldet. Wir müssen uns klarmachen: Wir betrachten betriebswirtschaftliche Prozesse auf diesen Netzen und bewerten sie dann volkswirtschaftlich. Wenn wir ein Szenario unterstellen, bei dem wir davon ausgehen, dass wir die Produktionsprozesse in Europa und weltweit so gestalten können, dass die Transportweiten zurückgehen, dann können wir das auch in Szenarien abbilden. Aber das sind sehr heikle Annahmen.

Für die weitere Diskussion möchte ich noch darauf hinweisen: Es gibt Projekte, die einen geringen Nutzen-Kosten-Wert haben; aber dazu gehören zum Beispiel teure Ingenieurbauwerke. Das sind Maßnahmen, die man will, etwa weil es Bahnprojekte sind, die die Umwelt entlasten. Kunstbau und Ingenieurbauwerke sind nun einmal mit hohen Kosten verbunden.

Alles, was wir hier berechnen, bedeutet keine Entscheidungen, sondern Entscheidungshilfen. Es dient der Vorbereitung der Entscheidungsfindung durch das Hohe Haus. Das Hohe Haus kann dann den Mut haben, zu sagen: Ja, wir wollen diese Ausbaumaßnahmen. Sie sind aus unserer Sicht umweltbedingt richtig. Die Kosten sind halt hoch. Dann machen wir das. - Ein starkes Plädoyer von meiner Seite: Wir liefern mit dem Bundesverkehrswegeplan Entscheidungshilfen.

Ich möchte im Hinblick auf die Transparenz noch klarmachen: Wir reden hier über 70 Prozent Erhaltung, und wir reden die ganze Zeit über Bewertungsverfahren und Ausbau. Wir sind dabei, Bewertungsverfahren zu schaffen. Wir wollen optimierte Ertüchtigungspläne, optimierte Erhaltungspläne. Aber wir sind in diesem Bereich methodisch und historisch viel schlechter aufgestellt, weil man sich damit lange nicht beschäftigt hat. Auch da bitte ich einfach darum - das gehört zur Transparenz -, dass wir uns klarmachen: Für 70 Prozent der Investitionen haben wir keine gesicherten Bewertungsverfahren, und über 30 Prozent der Investitionen reden wir. Wir reden hier teilweise über sehr kleine Aspekte, die diese 30 Prozent betreffen.

Ich möchte auf etwas anderes hinweisen. Sie reden immer von der Planbetrachtung und von Einzelprojekten. Dazwischen liegt das Problem der



Interdependenz der Projekte. Sie können es sich vorstellen: Bei 1.000 Straßenprojekten hängen die Projektergebnisse selbstverständlich von der Investitionsreihenfolge ab. Wenn Projekt A schon umgesetzt ist, dann wird Projekt B vielleicht anders bewertet, als wenn Projekt A noch nicht umgesetzt ist. Man kennt die Investitionsreihenfolge aber nicht. Das liegt daran, dass erst einmal Bau-recht geschaffen werden muss und dann noch die Finanzmittel da sein müssen. Genau die kritische Zwischenstufe zwischen der Planbetrachtung und der Einzelfallprojektbewertung können wir aufgrund unserer Planprozesse nicht darstellen. Sie ist, mathematisch betrachtet, noch einmal ambitionierter als das, was wir tun. Ich denke, es ist auch für unser Verständnis und für die Transparenz wichtig, dass wir das betrachten, dass wir sehen, dass es eine Dynamik und eine Interdependenz zwischen den Projekten gibt.

Insgesamt lässt sich sagen - darauf zielte Ihre Frage zur Transparenz vielleicht ab -: Es ist getan worden, was wir tun konnten. Wir haben ohne Ende publiziert. Es steht alles im Internet. Ich weiß, es ist zu viel; 2.000 Seiten liest niemand. Aber man kann halt nichts weglassen.

Wir haben viele Veranstaltungen durchgeführt, und ich denke, jeder konnte sich informieren. Es sei jedoch angemerkt, dass man sich letztendlich, auch wenn es über das Minimum hinausging, eine längere Phase gewünscht hätte, in der die Öffentlichkeit auf die Ergebnisse hätte schauen können.

Abschließend noch einmal zur EU: Die EU hat noch kein Verkehrsmodell. Wir arbeiten gerade in einem Konsortium daran, dass Europa überhaupt ein planfähiges Verkehrsmodell bekommt. Der für die transeuropäischen Netze zuständige Leiter hat mich gefragt, wie die Bewertung solch eines Netzes aussehen sollte, und hat sich sehr interessiert nach dem Verfahren beim BVWP erkundigt.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE): Ich möchte gleich an die Ausführungen anschließen, die Sie gerade gemacht haben, Herr Professor Walther. Sie haben natürlich recht, dass die Neubaumaßnahmen im Gesamtwerk nicht den überwiegenden Teil ausmachen. Aber die bestehende Verkehrslast stellt heute schon für viele Menschen eine gewaltige Belastung dar. Die Vorstellung, dass noch mehr Verkehr auf noch mehr Straßen durch die Ortschaften, durch die Landschaften fließt, ist für

viele einfach unerträglich. Deshalb gibt es auch so viele Bürgerinitiativen, die sich gegen neue Straßenbauprojekte wehren. Es gibt kaum Bürgerinitiativen, die sich gegen den Ausbau von Schieneninfrastruktur wehren. Dort geht es in der Regel bloß um einen ordentlichen und vernünftigen Lärmschutz

(Unruhe)

- ich bin ja an einigen dieser Prozesse beteiligt -, der auch absolut notwendig ist. Darüber besteht ja eigentlich Einigkeit.

Trotzdem wird jetzt geplant, in Deutschland für 50 Milliarden Euro neue Straßen zu bauen, und das sozusagen on top auf eine Straßeninfrastruktur, die schon gigantisch ausgebaut ist. Dabei gehe es, wie Sie sagten, auch darum, die Geschwindigkeiten zu erhöhen. Damit wird mit dem Bau solcher Infrastruktur natürlich auch Verkehrspolitik gemacht; beide Bereiche sind nicht getrennt. Wenn Unternehmen sehen, dass ihre Lkws besser durchkommen, etwa weil eine neue Umgehungsstraße gebaut oder die Autobahn ausgebaut wurde, ist es für sie einfacher, zu entscheiden, sie halt noch 500 Kilometer länger laufen zu lassen. Aber es ist eben eine politische Entscheidung, die man da trifft: Will man, dass die Lkws noch schneller, noch länger fahren, oder will man eine Infrastruktur, die einen Umstieg und eine Veränderung gewissermaßen nahelegt, wenn nicht gar erzwingt?

Meine diesbezügliche Frage richtet sich nun an die kommunale Ebene. Ich habe in dem Gespräch, das wir mit Vertretern des Deutschen Städtetages hatten, vernommen, dass es dort durchaus Vorstellungen gibt, wie ein Teil der Gelder anders investiert werden könnten, um insbesondere die Bedarfe in den städtischen Räumen, in den Ballungsräumen besser abzudecken. Die Kollegin aus München sagte zum Beispiel, man brauche einen Schienenanschluss für ein neues Wohngebiet, das da in ehemaligen Kasernen entstehen soll, und eben nicht den Ausbau der Bundesstraße. Die Frage an Herrn Kiel wäre jetzt, ob da aus Ihrer Sicht andere Gestaltungsakzente sinnvoll wären. Ich will jetzt also nicht weiterhin hören, dass alles prima ist, sondern interessiere mich dafür, ob aus Sicht der Kommunen noch andere Akzente gesetzt werden sollten.



Dann an die Adresse von Herrn Vieregg, der sich ja auf Schienenprojekte spezialisiert hat: Sie haben vorhin gesagt, dass sinnvolle Schienenprojekte nicht angemeldet worden sind und deshalb vielleicht auch nicht vorkommen; das wisse man nicht so genau. Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie zum Anmeldeprozess insgesamt befragen; denn wir haben in den Befragungsrunden gehört, dass Straßenprojekte aufgenommen wurden, die weder von den Bürgermeistern noch von den Kommunen oder sonst wem vor Ort angemeldet worden sind, sondern von übergeordneter Ebene angemeldet wurden, weil es irgendwelche übergeordneten Strategien gibt.

(Gustav Herzog (SPD): Die dürfen gar nicht anmelden!)

Wie sieht es beim Anmeldeprozess aus? Ist dieser sinnvoll gestaltet, oder gibt es da Verbesserungsmöglichkeiten?

Thomas Kiel (Deutscher Städtetag): Zunächst herzlichen Dank für die Einladung aller kommunalen Spitzenverbände. Von den abwesenden Kollegen des Deutschen Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes bin ich gebeten worden, die Interessen der Gemeinden und ländlichen Regionen heute mit zu vertreten. Beigefügt hatte ich Ihnen den Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages zur Bewertung des Bundesverkehrswegeplans. Ich gehe aber, wie gesagt, auch auf Fragen bezüglich des ländlichen Raums, der Regionen und der Städte ein.

Ihre Fragestellung, Frau Leidig, zielt natürlich ganz deutlich auf die Anbindung der Kommunen ab. Da möchte ich zunächst darauf hinweisen, dass es tatsächlich ein Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizit im BVWP selbst gibt. Im BVWP wird nur davon gesprochen, entsprechende Anlagen anzubinden. Es gibt aber kein Ziel, entsprechende Anbindungsdefizite abzubauen. Das gilt für die Schiene wie für die Straße. Die Anbindung beispielsweise an elektrische Schienenverbindungen ist ebenso wie die Elektrifizierung von Bahnstrecken kein eigentliches Ziel, obwohl es nun gelungen ist, eine Vielzahl von entsprechenden Projekten aufzunehmen. Teilweise gibt es Verbindungen, die im Zielhorizont 2032 und damit in der Schleppe des Bundesverkehrswegeplans liegen. Da besteht Korrekturbedarf.

Zu den eigentlichen Kernanliegen der Kommunen: Letztendlich ist es nicht gelungen - Frau Dr. Steinmeyer hat vorhin schon die städtebaulichen Auswirkungen angesprochen, die beim BVWP eine Rolle spielen -, im BVWP die städtebaulichen und wirtschaftlichen Potenziale der Städte und Regionen tatsächlich abzubilden. Das zeigt sich auch bei den Anbindungen: An vielen Beispielen wird ersichtlich, dass die städtebauliche und die gewerbliche Bedeutung von Anbindungsprojekten nicht hinreichend gewürdigt wird, was dazu führt, dass einzelne Projekte, wie beispielsweise der Bau eines Stichkanals, nicht in den Vordringlichen Bedarf, sondern nur in den Potenziellen Bedarf aufgenommen wurden. Damit ist ganz klar, dass gewerbliches Potenzial bei Anbindungsprojekten nicht entsprechend berücksichtigt wird.

Vielleicht zu der allgemeinen Fragestellung, was das Resultat des mathematischen Verfahrens ist. Frau Dr. Steinmeyer hatte ja schon darauf hingewiesen, dass es ein, zwei blinde Flecken gibt. Dass es sie gibt, spiegelt sich auch bei der Bewertung durch unsere Mitglieder wider. Auf unsere Befragung hin haben die Städte Rückmeldung gegeben, und ich kann Ihnen sagen, dass das Verhältnis zwischen zufriedenen und unzufriedenen ungefähr bei 20 zu 80 liegt. Und bei denjenigen, die unzufrieden sind, geht es um typische Dinge, die sozusagen rechnerisch aus dem Bewertungskonzept herausfallen. Es geht um Städte in Grenzlagen - Cottbus und Passau sind ganz hervorragende Beispiele dafür -, um den Ausbau grenzüberschreitender Verbindungen, übrigens auch um die Elektrifizierung entsprechender Bahnverbindungen, und um das Potenzial als Wirtschaftsstandort von stadtabgewandten Seiten von Flughäfen; hier geht es ganz klar darum, dieses Potenzial nicht nur stadtorientiert, sondern im Sinne der gesamten Region zu heben. Des Weiteren geht es um Hinterlandanbindungen nicht bundesdeutscher Häfen. Jedenfalls sind insbesondere hinsichtlich der Südanbindung bzw. der Westanbindung teilweise einfach rechnerische Defizite vorhanden, die Fehlgewichtungen und -bewertungen hervorbringen und dazu führen, dass bestimmte Potenziale nicht gehoben werden.

Dr. Martin Vieregg (Vieregg-Rössler GmbH Innovative Verkehrsberatung): Es ist korrekt, dass diesmal erstmals Schienenverkehrsprojekte von Dritten im Anmeldeverfahren vorgeschlagen werden



durften. Das Problem dabei ist aber, dass, ganz einfach gesagt, niemand da ist, der das irgendwie finanziert. Ein Positivbeispiel hierfür findet sich in Frankreich: Die SNCF leistet sich da eine Stabsstelle, die ganz abstrakt überlegt, wo man Netze verbessern oder Marktpotenziale ausschöpfen kann. Etwas Vergleichbares gibt es in Deutschland nicht, weder bei der DB, die sich jetzt - das ist sicherlich auch sinnvoll - eher auf die Engpassbeseitigung beschränkt, noch im Bundesverkehrsministerium, wo es wohl keine entsprechenden Spezialisten und damit auch keine entsprechende Stabsstelle gibt, die sich darüber Gedanken machen könnte.

Das Problem ist, dass man bei manchen Projekten ein gewisses Henne-Ei-Problem hat. Die Engpassbeseitigung bei der Schiene allein hilft uns nicht weiter, wenn es darum geht, wirklich im größeren Stil Verkehr von der Straße auf die Schiene umzuleiten; denn gerade da, wo kein Engpass besteht, ist möglicherweise Potenzial vorhanden, um noch etwas herauszuholen.

Ich nenne ein Beispiel: Die Autobahn von Gera nach Zwickau ist sechsspurig. Die Eisenbahnstrecke läuft in Riesenumwegen; die Eisenbahn fährt im Schnitt 30 km/h. Für nur 30 Kilometer ist man also eine Stunde unterwegs. Insofern fehlt bei der Mitte-Deutschland-Verbindung in der Mitte etwas; denn da fährt man auf Straßenbahnniveau übers Land, obwohl da nicht einmal Berge sind. Da könnte man eine Neubaustrecke bauen und damit den Verkehr auf der gesamten Mitte-Deutschland-Verbindung, die ja immer wegen mangelnder Nachfrage dahinsiecht, erheblich nach oben fahren. Aber es ist kein richtiges Problembewusstsein vorhanden. Das sind so Stellen, auf die Nichtfachleute auch nicht kommen können. Es werden kaum Bürger darauf kommen, dass es sinnvoll wäre, da etwas zu investieren.

Bei den Alternativen ist es ähnlich. Es werden ja nicht nur sinnvolle Projekte übersehen, sondern auch Alternativen übersehen. In der Tendenz schießt man sich weiterhin gerne auf irgendeine Alternative ein und bewertet sie dann. Selbst wenn die erste Bewertung negativ ausfällt, nutzt man nicht die Chance, die so ein Bewertungsverfahren bietet, nämlich zu analysieren, warum die Alternative eigentlich durchgefallen ist. Wenn man das jedoch wüsste, könnte man das Projekt verbessern. Ich möchte in dem Zusammenhang

aber auch ein positives Beispiel nennen. Bei der Y-Trasse hat man sich darauf geeinigt, auf eine Neubaustrecke zu verzichten und einen in der Tat adäquateren Ausbau vorzunehmen. Es kann aber umgekehrt auch sein, dass man sich irgendwo vorschnell auf einen Ausbau festlegt, obwohl vielleicht ein Neubau besser wäre.

Ich habe in meinem Schriftstück Beispiele dafür gebracht, dass man momentan unter Umständen ein bisschen leiserer ist - vielleicht auch zu Recht; denn man hat sich häufig bei unsinnigen Prestigeprojekten die Finger verbrannt und traut sich nun an sinnvolle Neubauprojekte bei der Schiene gar nicht mehr heran.

Schade ist natürlich auch, dass das ganze Anmeldeverfahren schon 2012 beendet wurde. Bevor den Leuten so richtig klar wurde, dass da jetzt etwas im Gange ist, war es eigentlich auch schon wieder vorbei.

Abg. **Kirsten Lüthmann** (SPD): Es ist ja, wie bei so vielen Anhörungen, wieder spannend: Den einen wird zu viel gemacht, den anderen wird zu wenig gemacht, und den Dritten wird es an der falschen Stelle gemacht. Aber wir sind dazu da, auch auf Grundlage Ihrer Äußerungen eine Entscheidung zu fällen. Meine Frage an Herrn Gerwens verbinde ich deshalb mit der Bitte um eine Entscheidungshilfe.

Wir haben jetzt sehr viel darüber gehört, dass man mit einem Bundesverkehrswegeplan eigentlich auch Verkehrspolitik betreiben und Verkehre lenken sollte. Ist aus Ihrer Sicht ein Infrastrukturplan dazu geeignet, und wenn ja, was müsste er umfassen, damit es gelingt, die vorhandenen Verkehre zu lenken? Im Gegensatz zum letzten Mal wurde ja, wie wir gehört haben, nichts prognostisch vorgegeben, beispielsweise ein Modal Split, sondern es wurde nach den Bedürfnissen geschaut, die Bedürfnisse wurden abgebildet und für die Zukunft prognostiziert. Andererseits haben wir hier den Wunsch gehört, es nicht so zu machen, sondern Verkehre aus politischen Gründen zu lenken. Mich interessiert Ihre Meinung dazu: Können Sie sich so etwas vorstellen, und wenn ja, wie?

Die zweite Frage geht an Herrn Walther. Wir haben jetzt eine Menge zur Bahn gehört. Ich frage Sie nach Ihrer Einschätzung zur Netzplanung der Bahn. Herr Reh hat gesagt, ohne die Knoten gehe es gar nicht. Die Knoten sind aber beim Potenzial-



len Bedarf erfasst. Könnte man aus Ihrer Sicht einen Netzcharakter dadurch gewährleisten, dass man den Vordringlichen Bedarf und den Potenziellen Bedarf, der aus Gründen, die wir schon erläutert haben, noch nicht berechnet ist, zusammennimmt, oder teilen Sie Kritik von Herrn Reh, dass das - ich weiß, ich übertreibe - nichts Halbes und nichts Ganzes ist?

Stefan Gerwens (Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.): Verkehre zu lenken, ist ein Ansatz, den wir normalerweise eher zurückhaltend bewerten. Aber es gibt natürlich Bereiche, in denen man Verkehre lenkt. Im kommunalen Bereich, in dem man Infrastrukturen nicht mal eben ausweiten kann, erreichen wir mit bestimmten Maßnahmen wie beispielsweise dem Ausbau des ÖPNV oder dem Bau einer U-Bahn letztendlich eine Lenkungswirkung.

Wir reden hier aber über die Fernverkehrswege. Bei diesen ist es aus meiner Sicht deutlich schwieriger, einen Lenkungseffekt zu erzielen. Wir haben zum Beispiel im Bereich des Güterverkehrs auf der Straße sehr langlaufende Verkehre, zum Teil Transitverkehre. Wenn wir die Infrastruktur an einem Nadelöhr - sagen wir mal: die A 2 rund um Hannover - nicht ausbauen, dann sucht sich der Verkehr eben einen anderen Weg. Wenn wir da eine stärkere Schiene bzw. höhere Qualität beim Schienengüterverkehr hätten, könnten wir vielleicht erreichen, dass ein Teil des Straßengüterverkehrs darüber abfließt, aber eben nicht große Teile; denn die Unternehmen denken in ganz anderen Relationen. Wenn man von Polen nach Spanien fährt, um Obst nach Polen oder Deutschland zu holen, dann ist das einfach eine andere Dimension. Es ist nicht so leicht, diese Verkehre zu lenken.

Ein Aspekt ist also, dass man auch bei der Schiene sehr stark im internationalen Kontext denken muss - das spürt man letztendlich auch beim TEN-Ansatz -, da Güterverkehr in wesentlichen Teilen grenzüberschreitend ist. Von daher glaube ich, dass man diese TEN-Strecken braucht. Da hat Deutschland, was Staatsverträge mit einigen Staaten angeht, noch viel zu tun, etwa im Hinblick auf die Rheinschiene.

Beim Personenverkehr könnte ich mir Lenkungseffekte durch eine Angebotsverbesserung in den Ballungsräumen vorstellen, also da, wo man einen

Teil der Pendler durch einen guten ÖPNV auf die Schiene bekommt und damit Engpasssituationen entschärft.

(Kirsten Lühmann (SPD): Das ist ja nicht BVWP!)

Auf vielen Relationen gibt es aber sehr viele heterogene Verkehrsströme. Denken Sie zum Beispiel ans Ruhrgebiet: Wenn ein Ehepaar in Duisburg wohnt und sie in Essen und er in Düsseldorf arbeitet, dann bestehen häufig sehr unklare Verkehrsbeziehungen. Man kann da nicht einfach sagen: Ich setze jetzt an der einen Stelle an, und dann wird auf einmal alles besser.

So gesehen gibt es Potenziale zur Verkehrslenkung über Angebotsverbesserungen bei Alternativen, aber ich halte sie im Bereich der Bundesverkehrswege im Großen und Ganzen doch für begrenzt.

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Ich denke, es ist seit vielen Jahren bekannt, dass wir im Bahnbereich an den zentralen Knoten Probleme haben. Wenn man nicht durch die Knoten kommt, dann ist die Kapazität der Strecken relativ egal. Beim Bundesverkehrswegeplan war es ein Anliegen, hier genauer hinzuschauen. Das nimmt natürlich viel Zeit in Anspruch, und es hat sich gezeigt, dass das zeitlich sehr schwierig einzutakten war. Da wird auch die Methodik gewechselt: Von der makroskopischen Modellierung geht es plötzlich auf eine mikroskopische Ebene. Und am Ende muss man die mikroskopischen und die makroskopischen Ergebnisse wieder zusammenbringen. Das ist harte Forschungsarbeit. Aber ich finde, das ist der richtige Weg; er muss gegangen werden. Wenn wir das gemacht haben, werden wir genauer sehen, was wir auf den einzelnen Strecken brauchen.

Ich glaube, es gibt Korridore, da können Sie investieren, so viel Sie wollen, und man wird wie etwa beim dem zwischen Mannheim und Frankfurt immer mit Tränen in den Augen sagen: Oh, Engpass! - Aber bei anderen Korridoren sollte man durchaus mikroskopisch schauen, wie dort die Belegungen sind, wo wir für Güter- und Personenverkehre separate Gleise schaffen können. Dann muss man sehr intensiv mit der Bahn diskutieren, wie es mit dem Betrieb aussieht. Wir bewerten die Projekte gesamtwirtschaftlich, aber am Ende geht es um



eine betriebswirtschaftliche Belegung des Netzes. Das müssen wir austarieren.

Natürlich haben wir alle die Hoffnung, dass wir möglichst viel Güterverkehr auf die Schiene kriegen. Aber dann muss man im Prinzip den Güterverkehr takten wie eine Produktion. Es hilft nichts, wenn um 6 Uhr Beladeschluss ist, aber man zwischen 7 und 8 Uhr noch viele, viele Tonnen auf die Schiene bringen könnte.

Ich denke, insgesamt wurde bei den Netzen der richtige Weg eingeschlagen, auch was die Integration in die transeuropäischen Netze anbelangt. Die großen Knoten sind ein absolut wichtiger Untersuchungspunkt. Da geht es auch um das Thema Railports, also wo man rangieren kann, wo man intermodale Bewegungen an einem Punkt konzentrieren kann und wie solche Railports finanziert werden können. Dann muss man die Dinge mit der Bahn diskutieren. Ansonsten ist zu sagen: Die internationale Ausrichtung ist richtig.

Abg. **Dr. Valerie Wilms** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte jetzt den Blick auf die Finanzierbarkeit des Bundesverkehrswegeplans richten. Meine beiden Fragen gehen an Herrn Reh.

Erste Frage: Der Bundesverkehrsminister hat sich ja selbst dafür gelobt, dass er Planung und Finanzierung bei seinem neuen Machwerk in Einklang gebracht hat. Wir finden darin aber auf einmal eine Schleppe, die dazu führt, dass Projekte erst nach 2020 finanziert werden können. Wir erkennen auch nicht wirklich, dass Kostensteigerungen berücksichtigt sind. Inwiefern sind die in den Ausbaugesetzen vorgesehenen Projekte nach Ihrer Auffassung, Herr Reh, finanzierbar? Ist all das, was wir da finden, nicht mehr oder weniger Makulatur und auf dem Niveau vom letzten Mal?

Zweite Frage: Diese Anhörung bezieht sich ja nicht nur auf den Bundesverkehrswegeplan, sondern auch auf den Antrag von Bündnis 90/Die Grünen und den Antrag der Linken. Wir Grüne wollen ja den Bundesverkehrswegeplan zu einem Bundesnetzplan weiterentwickeln. Wir wollen also keinen Mobilitätsplan, sondern einen Netzplan und von vornherein den Netzgedanken berücksichtigt sehen. Dabei kommt es uns auf eine sinnvolle und nachvollziehbare Rangfolge der Projekte an, die nach zusätzlichen Kriterien bewertet werden sollen. Inwieweit könnten wir, wenn dieser Bundesverkehrswegeplan und die

entsprechenden Ausbaugesetze tatsächlich durchkommen sollten - was ich nicht hoffe, was aber angesichts der Mehrheitsverhältnisse eine relativ hohe Wahrscheinlichkeit hat -, das Ganze in der nächsten Wahlperiode trotzdem zu einem Netzplan weiterentwickeln, und worauf müssten wir da besonders achten?

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit sehen auch wir die Ausfinanzierung eher als ein leeres Versprechen an. Wenn man in die Ausgabenblöcke reinschaut, sieht man, dass die Schleppe ungefähr das gleiche Volumen hat wie die Projekte des Vordringlichen Bedarfs beim Aus- und Neubau. Außerdem ist auch die Einnahmeseite nicht wirklich durchgeplant. Wenn man auf die mittelfristige Finanzplanung schaut, dann erkennt man, dass sich da bald eine Lücke auftut. Natürlich sind Projekte wie zum Beispiel die Ausweitung der Lkw-Maut und damit verbundene sehr hohe Einnahmen einkalkuliert; auch die Pkw-Maut für Ausländer ist schon berücksichtigt. Allerdings reicht das nicht wirklich, um die Finanzierungslücke zu schließen.

Leider ist die eigentlich sehr sinnvolle Restriktion, bei knappen Finanzen die Mittel auf die Projekte zu verteilen, komplett verloren gegangen. Seit 1971 ist eigentlich das Problem - ich beschreibe jetzt nicht alle Stufen bis heute -, dass man denkt, man hätte ganz viel Geld und könnte es ausgeben, obwohl es eigentlich sinnvoll wäre, die Mittel zu konzentrieren und so eine scharfe Priorisierung hinzubekommen. Vom letzten Bundesverkehrswegeplan wurde ungefähr ein Drittel der Projekte umgesetzt; jetzt werden es vielleicht um die 50 Prozent sein.

Vor dem Hintergrund, dass es eine sinnvolle Maßnahme wäre, die Mittel zu konzentrieren, finde ich - um zur nächsten Frage überzugehen - die Idee der Vorrangnetze gut, also dass man eine Priorisierung vornimmt und nach Möglichkeit für Fünfjahreszeiträume überlegt: Was kann man in dieser Zeit konkret in die Tat umsetzen? Welche Knoten kann man in dieser Zeit ertüchtigen und ausbauen, und wie viel mehr Verkehr kann ich durch diese Knoten schicken? Das wäre ein ganz wichtiger Schritt, um mehr Realitätssinn in diesen Plan zu bekommen. Das geht dann in Richtung der Investitionsrahmenpläne oder der Fünfjahrespläne, wie sie früher hießen. Das muss ja ohnehin



gemacht werden und wäre in der Tat eine Weiterentwicklung in Richtung eines Bundesnetzplans, die ich sehr gut fände.

Wir vom BUND würden nicht das ganz große Fass aufmachen wollen und würden infrastrukturnah, was die Entscheidungen und Beschlüsse angeht, bleiben wollen. Das ist nämlich der Bereich, in dem man etwas gestalten kann und in dem man heute durchgängig in der Auftragsverwaltung - mal schauen, was da in Zukunft kommt - auf jeden Fall viele Durchgriffsrechte hat. Da kann man in der Tat steuern. Dafür müsste man einen, wie wir ihn nennen, Infrastruktur-Plus-Plan entwickeln, der Verkehrsmanagement, Logistik und solche Fragen umfasst, die direkt vorne anstehen, und der in den Städten Mobilitätsfragen in der Tat etwas breiter angeht in Richtung integrierte Planung.

Es wäre also wichtig, ein Vorrangnetz herauszudestillieren, um eine Gesamtverkehrskonzeption bzw. -perspektive zu schaffen. Das bedeutet nicht, dass man eine Verkehrslenkung im engeren Sinne betreibt, sondern, dass man die Infrastruktur bereitstellt, die man für eine Verlagerung der Verkehre braucht. Herr Walther hat die Punkte ja schon genannt: Man muss da die KV-Anlagen mit im Plan haben; man muss dann auch überlegen, welche der trimodalen Häfen man ausbaut. Es gibt ein gutes Gutachten von Planco, in dem entsprechende Häfen identifiziert werden. Dort muss man hinschauen, und dort muss man eigentlich auch investieren. Dann kann es durchaus sein, dass man auch in Straßen investieren muss, weil dort in der Tat mehr Verkehr erwartet werden kann. Und die Netzwerke, die hinter der Logistik stehen, müssen ausgebaut werden.

Das ist mehr als ein Bundesnetzplan. Darin muss man selbstverständlich alle Verkehrsträger betrachten. Dabei muss man eben schauen, wie man eine Strategie der Verlagerung auf die Schiene hinbekommt. Eine wichtige Rolle bei Überlegungen zur Verkehrsvermeidung spielt auch der Seeverkehr; denn da kann man natürlich viel kürzere Kreisläufe schaffen und durch ihn den Landverkehr entlasten. Auch das müsste auch in einen solchen Bundesnetzplan rein.

Letzter Punkt: Es würde die Zielkonformität des Plans sicherstellen, wenn man, wie wir vorschlagen, die Alternativenprüfung, die bei den umstrit-

tenen Projekten - das haben wir heute auch dokumentiert - definitiv nicht vorgenommen wurde, nachholte und über Dialoge eine echte Bürgerbeteiligung erreichte. Bei diesen Projekten gab es nur eine vorgetäuschte Beteiligung; denn die Ergebnisse standen schon von vornherein fest. Die Beteiligung könnte man in einem Dialogverfahren nachholen. Bei der Schiene wird ja vorgemacht, wie das geht. Warum wird das nicht auch bei der Straße gemacht? Das muss ja nicht bei 1.500 Projekten gemacht werden; aber bei den umstrittenen großen Projekten, die auch Relevanz für das Netz haben, sollte das auf jeden Fall nachgeholt werden. Da werden wir uns noch an einige Abgeordnete wenden und hoffen, dass sie ihre Wahlversprechen, die allesamt gute Beteiligung, Infrastrukturkonsens und ähnliche Dinge vorsahen, noch in dieser Legislatur umsetzen.

Vorsitzender: Mir liegt noch eine Wortmeldung von der SPD-Fraktion vor. Jetzt frage ich mal: Hat die Union noch Fragen? - Das ist nicht der Fall. Dann zunächst die Fraktion Die Linke.

Abg. **Sabine Leidig** (DIE LINKE): Herr Gerwens, Sie hatten das Ruhrgebiet angesprochen und auf die Notwendigkeit hingewiesen, dort Straßeninfrastruktur auszubauen. Wir hatten das Thema „induzierte Verkehre“ in der Vorberatung quasi auf die Tagesordnung gebracht und auch die sehr konkrete Frage gestellt, ob es denn eine Post-ante-Betrachtung in solchen Situationen gibt, bei denen zur Lösung des Stauproblems neue Straßen gebaut wurden, also geschaut wird, ob sich denn die Situation nach fünf oder zehn Jahren insofern geändert, als dass es deutlich weniger Staus gibt. Wenn man entsprechende Situationen in den Ballungsräumen betrachtet, liegt die Vermutung nah, dass der Bau neuer Straßen nicht unbedingt dazu führt, dass Staus verschwinden. Vielmehr scheint es so zu sein, dass der Bau neuer Straßen mehr Straßenverkehr induziert.

Mich würde interessieren: Wie wird dieses Problem bearbeitet? Gibt es eine Post-ante-Betrachtung? Versucht man, darauf zu schauen, um Ihre These, dass man mit neuen Straßen die Durchflussgeschwindigkeit erhöht und dadurch Staus vermeidet, zu verifizieren? Ich überlasse es Ihnen, Herr Gerwens, zu entscheiden, ob Sie oder Herr Professor Walther darüber am fachkundigsten Auskunft geben können.



Meine zweite Frage richtet sich an Werner Reh. Sie haben ja gerade die Kernprobleme bei großen und teuren Straßenbauprojekten dargelegt, nämlich dass keine verkehrsübergreifenden Alternativen geprüft wurden, und haben uns allen, insbesondere den regierenden Fraktionen, Bürgerdialoge ans Herz gelegt. Meine Frage lautet: Könnten Sie gegenüber den Bundestagsabgeordneten, die demnächst darüber beschließen müssen, eine Empfehlung abgeben hinsichtlich der Frage, welche Projekte jetzt nicht beschlossen werden sollten? Denn wir stehen ja demnächst vor der Entscheidung, sagen zu müssen: Legt los damit! - Gibt es also eine handliche Liste von Projekten, bei denen Ihrer Auffassung nach auf jeden Fall ein Bürgerdialog stattfinden sollte und wir noch nichts beschließen sollten, oder sollte man eher zu allem Ja oder Nein sagen?

Stefan Gerwens (Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.): Herr Professor Walther könnte diese Frage sicherlich eher aus wissenschaftlicher Sicht beantworten, ich kann eher etwas aus Verbandssicht dazu sagen.

Wenn man induzierten Verkehr ex post betrachten will, dann müsste man eine Situation haben, die mit der vorherigen vergleichbar ist; das heißt zum Beispiel, es dürfte parallel keine Angebotsverbesserung bei anderen Verkehrsträgern geben, es müssten ähnliche Kraftstoffpreise zugrunde gelegt werden, es müssten ähnliche Effekte vorherrschen. Das ist allerdings relativ schwer zu schaffen.

Dass es induzierten Verkehr gibt, ist kein Thema. Ihn gibt es sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene. Denken Sie an die Strecke Würzburg - Hannover: Als sie eröffnet worden ist, sind viele, die in Hannover arbeiteten, wieder in ihren Studienort Göttingen gezogen.

Am Beispiel Nordrhein-Westfalen könnte man, weil es dort ein relativ intensives Staumonitoring gibt, recht gut nachvollziehen, ob es auf Strecken, wo ein Ausbau erfolgt ist, auch später noch Staus gibt. Ich vermute, dass das eher nicht der Fall ist. Möglicherweise verlagert sich der Stau, weil der Engpass im Netz jetzt an einer anderen Stelle ist. Aber auch das gibt es bei anderen Verkehrsträgern. So dürfte sich die Situation an sich vermutlich verbessern, aber in einem gewissen Rahmen wird es auch induzierten Verkehr geben. Aber ich

bezweifle, dass dieser im Wesentlichen der treibende Faktor ist, und halte es nicht für sinnvoll, induzierten Verkehr zum Anlass zu nehmen, dass man gar nichts macht; denn Staus bringen letztendlich doch einen recht hohen volkswirtschaftlichen Schaden mit sich.

Vorsitzender: Wollen Sie noch ergänzen, Herr Professor Walther?

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Ja, ganz kurz nur zur Begrifflichkeit, was unter induziertem Verkehr zu verstehen ist. Prinzipiell grenzen wir da ab. Es gibt zum einen „induziert“ im Sinne von Zielwähleränderung, von Verlagerung und zum anderen „induziert“, wie Sie es wohl meinen, im Sinne von Neuverkehr, also Fahrten, die es vorher überhaupt nicht gab. Die Chance, Letzteres nachzuweisen, ist relativ gering. Die Verlagerungs- bzw. Zielwirkung hingegen kann man sehr gut nachweisen. Bei Straßenprojekten in kleinräumigen Umgebungen können Sie das sozusagen durch Zählen ermitteln. Bei großen Projekten, bei Baumaßnahmen wie zum Beispiel beim Ausbau der Strecke zwischen Frankfurt und Erfurt, ist es definitiv schwierig, die Wirkung nachzuweisen; denn hier wird in Abschnitten gebaut. Sie können da oft nur marginale Effekte, im Zweifelsfall nur bezogen auf einzelne Abschnitte, feststellen, und es dauert ewig, bis Sie eine Gesamtwirkung nachweisen können; aber diese spiegelt dann nicht isoliert das wider, was das Projekt gebracht hat.

Wir haben auch in Deutschland im Gegensatz zu Frankreich, Schweden und den USA keine Kultur im Sinne von Ex-post-Untersuchungen. Man kann rätseln, woran das liegt. Manchmal werden mit den Projekten die Ziele nicht erreicht, manchmal werden die Ziele unabhängig vom Projekt erreicht. Aber sehr häufig funktioniert es ja auch. Jedenfalls haben wir keine entsprechende Kultur in Deutschland.

Vorsitzender: Jetzt folgt Herr Reh mit den Projekten, die aus seiner Sicht nicht notwendig sind.

(Heiterkeit)

Werner Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND)): Ich habe keine abschließende Liste dabei, aber ich kann direkt an das Kulturargument von Herrn Walther anknüpfen.



Das Thema Beteiligungskultur kann bei uns in Deutschland einen Schub gebrauchen. Andere Länder wie Frankreich, die Niederlande, Österreich, die Schweiz und Dänemark sind uns da weit voraus. Ich bin ganz entzückt, dass es ein Innovationsforum Planungsbeschleunigung im Bundesverkehrsministerium gibt, in dem Ideen entwickelt werden, wie man künftig mit Themen wie Beteiligung und Alternativenprüfung umgehen könnte. Der rechtliche Rahmen ist in der Tat gegeben, und er muss ausgefüllt werden.

Wir haben ansatzweise auch schon überlegt, welche Projekte infrage kommen. Da sollte man natürlich die großen Projekte auf Bundesebene angehen. In Frankreich gilt die Regel, dass die Commission nationale du débat public alle Straßenbauprojekte, die eine Länge von über 40 km haben oder Kosten von mehr als 300 Millionen Euro verursachen, überprüft und obligatorisch eine öffentliche Debatte dazu durchführt. Das könnte als Kriterium dienen. Wir können gerne eine Liste erstellen, um einen Überblick zu verschaffen, bei welchen Projekten es auf Bundesebene Konflikte und Streitigkeiten vor Ort gibt bzw. bei welchen eine Alternative auf dem Tisch liegt, die auch umsetzbar wäre.

Zum Streckenabschnitt Hemer–Menden der A 46 gab es einen runden Tisch. Mit der Unterstützung von Gutachern konnten wir eine regionale Netzlösung vereinbaren, die in der Bewertung sehr gut und auch besser als neue Varianten abgeschnitten hat. Diese liegt schon vor; von daher braucht man da keinen neuen runden Tisch.

Wir legen also gerne eine Zusammenstellung vor, die überschaubar ist. Aber natürlich wird man sich auf Bundesebene jetzt nicht alle potenziell umstrittenen Ortsumfahrungen anschauen. Man muss da andere Formen der Beteiligung finden. Man muss erst einmal herausfinden, ob es große Zustimmung in der Bevölkerung gibt. Man muss Bürgerversammlungen durchführen, um herauszufinden, wo die Kritik- und Knackpunkte sind. In einigen Fällen - das wurde ja vorhin schon beschrieben - weiß man ja gar nicht, ob sich die Mehrheit der Bevölkerung bzw. der entsprechende Rat wirklich intensiv mit dem jeweiligen Vorhaben befasst haben.

Insofern kann ich sagen: Wir bleiben am Ball. Wir schicken gerne Vorschläge, um welche Projekte es

insbesondere geht. Das Ganze soll ja auch handhabbar sein. Es wäre auf jeden Fall eine Chance, bereits in diesem Bundesverkehrswegeplan eine neue Beteiligungskultur anzustoßen.

Abg. **Gustav Herzog** (SPD): Meine erste Frage geht an Herrn Professor Nagel, meine zweite und letzte Frage in dieser Anhörung geht an Herrn Professor Walther.

Herr Professor Nagel, irgendwie verbinde ich Sie mit dem Stau, der aus dem Nichts entsteht. Deswegen meine Frage: Welche Möglichkeiten haben wir, die Nutzung der vorhandenen und der zukünftigen Infrastruktur besser zu steuern bzw. effizienter zu gestalten? Ich denke zum Beispiel an die Freigabe von Standstreifen auf Autobahnen. Das ist eine schöne Sache, indem wir so zusätzliche Kapazität zur Verfügung stellen, hat aber den Nachteil, dass die Bürger keinen Anspruch auf entsprechenden Lärmschutz haben, weil es sich nicht um einen Ausbau handelt.

Des Weiteren: Welche Möglichkeiten sehen Sie im Rahmen der Digitalisierung, die Nutzung der vorhandenen und der zukünftigen Infrastruktur für den Nutzer besser erfahrbar zu machen?

Abschließend: Ich war an den Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 beteiligt. Wenn über den Bundesverkehrswegeplan 2045 beraten werden wird, werde ich dem Deutschen Bundestag mit Sicherheit nicht mehr angehören. Aber um der Nachwelt etwas zu hinterlassen, möchte ich Herrn Professor Walther fragen: Wenn Sie drei Vorschläge im Zuge der Aufstellung des nächsten Bundesverkehrswegeplans machen könnten, welche Vorschläge wären das?

Prof. Dr. Kai Nagel (TU Berlin): Ich möchte Ihre Frage ein wenig tangential beantworten. Ich würde mir wünschen, dass wir das, was wir hier gemacht haben, in eine rollierende Planung überführen, also dass wir das nicht so stehen lassen, wie es ist, 20 Jahre gar nichts tun und dann wieder von vorne anfangen, sondern dass wir den vorliegenden Bundesverkehrswegeplan nutzen, um bestimmte Dinge auch auszuprobieren. Ich glaube, dann könnte man sich auch einige der im Raume stehenden Fragen ein bisschen genauer angucken und die eine oder andere Nachbewertung vornehmen.



In diesem Rahmen wären auch die Themen Digitalisierung und Steuerung mit unterzubringen. Zum Beispiel könnte man sich bestimmte urbane Räume genauer anschauen, in denen wir wohl keine Stadtautobahn mehr bauen wollen. Im Sinne der amerikanischen ICT-Gesetzgebung könnte man sich also vielleicht fragen, welche Lösungsmöglichkeiten es für die Probleme im urbanen Raum gibt, also meinetwegen Verkehrs-telematik, Beschleunigung von Bahnen bzw. Bussen oder eben Bau einer Straße. Wir sollten im Rahmen dieser Verfahren versuchen, verkehrsträgerübergreifend und konsistent entsprechende Vergleiche anzustellen.

Wir sind bereits ein paar Schritte gegangen, und es wäre sehr wünschenswert, wenn wir diese Entwicklung weiter verfolgen würden, statt sie wieder 20 Jahre ruhen zu lassen. Das erscheint mir als die plausibelste Antwort. Ich glaube, dass da Möglichkeiten zu heben sind, aber wir müssten uns diese genau angucken. Pauschal kann ich das jetzt nicht beantworten.

Prof. Dr. Christoph Walther (PTV Group - PTV Planung Transport Verkehr AG): Ich denke, wir haben mit dem BVWP sehr viel geleistet, auch was die methodische Seite angeht. Ich habe das Thema auch intensiv mit europäischen Kollegen diskutiert. Das Feedback war: Ja, mit dem, was ihr da so macht, seid ihr in der oberen Hälfte der ambitionierten europäischen Länder. Wir sollten dafür sorgen, dass wir das fortführen und da bleiben.

Mein erster Wunsch wäre - ich kann Kollegen Nagel da nur zustimmen - eine Kontinuität in der Planung, sodass wir nicht nach 15 oder 20 Jahren sagen: Oh, jetzt müssen wir wieder eine Bundesverkehrswegeplanung durchführen. Wo standen wir denn vor 20 Jahren, und wie machen wir jetzt weiter?

Zweitens könnte man ja wirklich einmal versuchen, ein paar Szenarien durchzurechnen; dieser

Vorschlag geistert ja durch den Raum. Die einen sehen darin die absolute Lösung für alles, und die anderen sind der Meinung, dass wir damit nur irrsinnig viele verschiedene Szenarien schaffen, vor deren Hintergrund jedes Projekt eine andere Bewertung bekommt, was ja nicht gut wäre. Ich finde, man sollte sich einmal die Zeit nehmen, sich ein paar Szenarien anzuschauen, damit man gemeinsam ein Gefühl dafür bekommt. Dann müssten vielleicht viele Diskussionen von heute gar nicht mehr geführt werden.

Das Dritte wäre, dass wir unsere Bundesverkehrswegeplanung, wenn die europäische Planung so weit ist, in die europäische Planung, in die europäischen Modellsysteme integrieren. Die EU plant ja, ihr Planungssystem und sämtliche Modelle auf einen öffentlichen Server zu stellen. Man kann dann auf europäischer Ebene wirklich integriert arbeiten. Es wäre mein Wunsch, dass wir in kontinuierlicher Arbeit über Szenarien insgesamt mehr in eine europäische Planung kommen.

Prinzipiell ist zu sagen: Wenn man die vielen Milliarden, über wie wir hier reden, in Relation dazu setzt, wie viel Geld wir in die Planung stecken, dann gibt es noch ein bisschen Luft, um die Planung zu vertiefen.

Vorsitzender: Jetzt wäre Bündnis 90/Die Grünen an der Reihe. Gibt es noch Fragen? - Es gibt keine Fragen mehr.

Damit sind wir am Ende der ersten Anhörung. Wir haben es zeitlich gut geschafft. Ich bedanke mich recht herzlich bei den Sachverständigen für ihr Kommen. Die Wortprotokolle sind dann für alle öffentlich einzusehen.

In dem Sinne beende ich die 83. Sitzung und verweise darauf, dass die 84. Sitzung in einer Dreiviertelstunde, gegen 14 Uhr, beginnt.

Schluss der Sitzung: 13.12 Uhr

Martin Burkert, MdB

Vorsitzender