

Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung als Teil eines integrierten Bundesmobilitätsplans

16. Dezember 2008

1. Zusammenfassung

2. Einleitung

3. Was ist der Bundesverkehrswegeplan?

3.1 Aufstellung des BVWP

3.2 Vom BVWP bis zur Realisierung der Projekte

4. Bewertung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans

4.1 Priorisierung

4.2 Nutzen-Kosten-Bewertung

4.3 Finanzierung

4.4 Umweltrisiko

4.5 Neuordnung der Zuständigkeiten für Bundesverkehrswege

4.6 Binnenwasserstraßen

4.7 Integrierte Verkehrspolitik

4.8 Ausbaukriterien

5. Neue Anforderungen an die Infrastrukturplanung des Bundes

5.1 Demographischer Wandel

5.2 Erhaltungszustand der Verkehrsinfrastruktur

5.3 Umwelt- und Klimaschutz

5.4 Hafenhinterlandverkehre

5.5 Planungsbeschleunigung

6. Vom BVWP zu einem integrierten Mobilitätsplan des Bundes

7. Forderungen für eine grünere Bundesverkehrswegeplanung in Kürze

1. Zusammenfassung

Der Bund ist zuständig für die Bundesverkehrswege. Das sind die Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Bundeswasserstraßen und Bundesschienenwege. Auf Bundesebene gibt es kein integriertes Verkehrskonzept, das die Aufgaben der einzelnen Verkehrsträger beschreibt und gegeneinander abwägt. Verkehrspolitik wird auf Bundesebene in erster Linie immer noch als Verkehrswegeausbaupolitik verstanden. Der Bund listet im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) lediglich die auszubauenden Bundesverkehrswege auf.

Die Auflistung enthält wesentlich mehr Projekte, als überhaupt finanziert werden können. Eine vernünftige Planung, wann mit der Verwirklichung welchen Projektes zu rechnen ist, ist damit nicht möglich.

Die Länder melden beim Bund möglichst viele Projekte an, um sie nicht selbst finanzieren zu müssen.

Es wird nicht zwischen wichtigen und unwichtigen Projekten unterschieden. Eine Festlegung, welche Projekte zuerst gebaut werden sollen, unterbleibt. Welche Projekte letztendlich verwirklicht werden, ist aus dem BVWP nicht ersichtlich. Die Auswahl der zu bauenden Projekte folgt keinem transparenten Schema, sie erscheint willkürlich. Der Neubau gering belasteter Bundesstraßen im Wahlkreis einflussreicher Abgeordneter können dem Ausbau hoch belasteter Engpässe auf Autobahnen vorgezogen werden.

Das Bewertungsverfahren, das Projekte vor Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan durchlaufen müssen, ist zu hinterfragen. Ökologisch äußerst fragwürdige Projekte werden vom Bewertungsverfahren nicht eliminiert. Genauso wenig werden Verkehrswege beanstandet, auf denen kein Verkehr stattfindet. Fast alle Bundeswasserstraßen und viele Bundesstraßen sind ohne große verkehrliche Bedeutung. Wir meinen: Wenn die Länder sie trotzdem wollen, müssen sie diese selbst bezahlen. Die Verwirklichung solcher Projekte, verhindert den sinnvollen Ausbau andernorts. Besonders gut schneiden im bisherigen Verfahren ausgerechnet die Projekte ab, die zu einer Beschleunigung des Verkehrs beitragen und damit zu mehr Verkehr und mehr Zersiedelung führen. Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt haben dagegen viel geringere Bedeutung.

Der Bundesverkehrswegeplan vernachlässigt den demographischen Wandel und gibt keine Antwort auf den Klimawandel. Anstatt den Instandhaltungsrückstand der bestehenden Verkehrswege abzubauen, setzt der Bundesverkehrswegeplan auf den weiteren Ausbau. Der Veränderung der Bedeutung von Transportwegen wie dem Hafenhinterlandverkehr oder dem Verkehr mit den neuen EU-Staaten wird nicht genügend berücksichtigt.

In der Bundesverkehrswegeplanung bedarf es daher anstatt des bisherigen verkehrsträgerorientierten Ansatzes eines neuen gesamthaften Ansatzes. Bündnis 90/Die Grünen schlagen deshalb hier eine umfassende Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung vor. Die Bewertungsmethodik des BVWP muss überarbeitet werden. Die Fülle der Projekte ist auf verkehrlich sinnvolle und finanzierbare Projekte zu reduzieren. Im Ergebnis können mit einem neuen BVWP die sinnvollen Projekte auch verwirklicht werden. Auf die Verwirklichung der nicht vertretbaren wird dagegen verzichtet.

2. Einleitung

Verkehrspolitik wird auf Bundesebene in erster Linie immer noch als Verkehrswegebau- und Verkehrsinfrastrukturpolitik verstanden. Mit den Folgen des Verkehrs, den intermodalen Abhängigkeiten oder den Wechselwirkungen mit anderen Politikfeldern wie beispielsweise der Umweltpolitik beschäftigen sich Politik, Verwaltung und Wirtschaft nur sehr ungerne. Dabei ist die Rolle des Verkehrs beim Klimawandel und beim Überschreiten regionaler Umweltkapazitäten bzw. Umweltgrenzwerten wie beispielsweise in Sachen Feinstaub oder Stickoxide erheblich. Mit der Art, wie wir uns fortbewegen, schöpfen wir heute bereits das global verträgliche Klimabudget von 2,5 t CO₂ pro Kopf und Jahr aus. Verkehrslärm ist ein Gesundheitsproblem. Entscheidungen der Verkehrspolitik haben Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung und diese wiederum Rückkopplungen auf den Verkehr. Der Verkehrs- und Investitionsetat ist der größte Investitions- und Ausgabensatz des Bundeshaushalts. Ausdruck und Instrument der auf den Infrastrukturausbau fixierten Verkehrspolitik ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP).

Wir Grünen plädieren für eine grundlegende Reform des Instruments BVWP. Dabei muss sich ein neuer BVWP insbesondere an den neuen Anforderungen durch Klimawandel und demografischem Wandel orientieren. Ein neuer BVWP muss ökologische Maßstäbe ansetzen, Alternativen prüfen (auch Nullvarianten), Prioritäten setzen und Entscheidungen herbeiführen.

3. Was ist der Bundesverkehrswegeplan?

3.1 Aufstellung des BVWP

Der BVWP ist ein Rahmenplan und Planungsinstrument, jedoch kein Finanzierungsplan oder -programm. Er betrifft die Bundesverkehrswege. Dies sind alle Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die gemeinsam Bundesfernstraßen genannt werden. Es sind überdies die Bundesschienenwege und die Bundeswasserstraßen. Im BVWP soll die verkehrsträgerübergreifende Planung im Rahmen von Gesamtverkehrskonzepten ihren Niederschlag finden. Die von den Bundesländern angemeldeten Straßenprojekte bzw. von der DB Netz AG angemeldeten Schienenprojekte sollen priorisiert werden. Für die Straßenbauprojekte werden Länderquoten festgelegt. Dem Nachholbedarf in den neuen Bundesländern und den an sie grenzenden alten Bundesländern wurde durch höhere Länderquoten Rechnung getragen. Der BVWP wird von der Bundesregierung aufgestellt und vom Bundeskabinett beschlossen. De jure haben Bundestag und Bundesrat ein Mitspracherecht, weil sie die auf dem BVWP fußenden Ausbaugesetze beschließen. Der aktuelle BVWP wurde 2003 beschlossen, sein Planungshorizont reicht von 2001 bis 2015. Der Vorgänger-BVWP stammte aus dem Jahr 1992.

Der BVWP kennt für die Schienen- und Straßenprojekte im wesentlichen zwei Dringlichkeitsstufen: "Vordringlicher Bedarf" (VB) und "Weiterer Bedarf" (WB). Die Wasserstraßenprojekte befinden sich alle im Vordringlichen Bedarf. Eine neue Kategorie im BVWP 2003 ist die Kategorie Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Im Unterschied zum Weiteren Bedarf kann die zuständige Straßenverkehrsverwaltung Planungen für ein so gekennzeichnetes Projekt einleiten. Für Projekte des Vordringlichen Bedarfs besteht sogar eine Planungspflicht für die Straßenbauverwaltung der Bundesländer, die die Straßen in so genannter Auftragsverwaltung für den Bund, planen, bauen und betreiben.

Eine Neuerung des BVWP ist zudem die Kategorisierung von Straßenbauprojekten mit „besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ („Ökosternchen“). Alle neuen Straßenbauprojekte waren im Vorfeld einer Umweltverträglichkeitsprüfung durch das Bundesamt für Naturschutz unterzogen worden. Projekte, für die ein besonders hohes Umweltrisiko ausgemacht wurde, erhielten ein Ökosternchen. Das Ökosternchen stellt einen Vorbehalt dar, der nur durch den Beschluss des Bundestages aufgehoben werden kann. Dies ist möglich, wenn der Bundestag den jeweiligen Straßenbauplan als Teil des Haushaltsplanes beschließt.

Bewertungskriterien für die Einstufung in die Dringlichkeitsstufen sind offiziell das Nutzen-Kosten-Verhältnis, netzkonzeptionelle Überlegungen, der Planungsstand und der im Geltungszeitraum voraussichtlich verfügbare Investitionsrahmen. Der Vordringliche Bedarf umfasst das Investitionsvolumen mit dem zu erwartenden Finanzrahmen für den Zeitraum von 2001 bis 2015. Der „Weitere Bedarf“ betrifft die Projekte, mit deren Verwirklichung erst nach 2015 zu rechnen ist. In Ausnahmefällen ist eine Aufstufung vom Weiteren Bedarf in den Vordringlichen Bedarf möglich.

3.2 Vom BVWP bis zur Realisierung der Projekte

Der BVWP ist Grundlage für die bestehenden Ausbaugesetze für die Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege. Die Ausbaugesetze legen den Bedarf gesetzlich fest. Für alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs gilt daher bis zum nächsten Bundesverkehrswegeplan ein gesetzlich festgestellter Bedarf. Dies hat erhebliche Auswirkungen auf die nachfolgenden Planungen. In den nachfolgenden Planungsschritten sind Alternativplanungen, z.B. der Ausbau einer bestehenden Bundesstraße mit Ortsumgehungen statt einer neuen Autobahn, oder eine geringere Dimensionierung, z.B. ein dreistreifiger anstelle eines vierstreifigen Ausbaus, nicht mehr möglich.

Weiter konkretisiert wird die Bundesverkehrswegeplanung durch sogenannte Fünfjahrespläne. Der Investitionsrahmenplan bis 2010 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP) ist der erste Verkehrsträger übergreifende Fünfjahresplan für die Infrastrukturinvestitionen des Bundes für die drei klassischen Verkehrsträger Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen. In ihm sind die Projekte aufgelistet, für die bis zum Jahr 2010 Mittel aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt werden sollen. Das heißt, dass alle darin nicht aufgeführten Projekte frühestens ab 2011 finanziert werden.

Planungskosten für Bundesfernstraßenprojekte des BVWP werden von den Ländern vorfinanziert und erst dann durch den Bund pauschal erstattet, wenn das Projekt tatsächlich gebaut wird. Für Kosten der Entwurfsbearbeitung erstattet der Bund den Ländern zwei Prozent der Baukosten und für Kosten der Bauaufsicht ein Prozent der Baukosten. Die pauschalen Kostenerstattungen des Bundes decken die Kosten der Länder nicht. Die Finanzierung der Bundesfernstraßenprojekte wird jedes Jahr im Straßenbauplan des Bundeshaushalts vorgenommen. Die Kosten für Neu- und Ausbauprojekte der Bundesschienenwege werden ebenfalls im Bundeshaushalt eingestellt, wenn eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB Netz AG vorliegt. Einen Bundesschienenwegeplan gibt es nicht. Bundeswasserstraßenprojekte werden in den Wasserstraßenbauplan eingestellt, der ebenso wie der Straßenbauplan eine Anlage zum Bundeshaushalt ist.

4. Bewertung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans

Die Aufstellung des BVWP 2003 erfolgte in der rot-grünen Regierungszeit. Dadurch konnte der Anteil an Schienenprojekten im BVWP drastisch erhöht werden. Zudem wurden bei keinem Verkehrswegeplan zuvor bereits im Planungsprozess ökologische Belange so intensiv berücksichtigt wie im BVWP 2003. Alle neuen Verkehrsprojekte wurden einer vertieften ökologischen Bewertung unterzogen – zirka 2.000 Straßen-, 50 Schienen- und 9 Wasserstraßenprojekte. Als Konsequenz wurden für fast 800 Straßenbauprojekte, bei denen in Sachen Naturschutz mit Konflikten zu rechnen war, die Umweltrisiken eingehend geprüft.

Viele dieser Projekte erwiesen sich als so problematisch, dass Um- bzw.

Neuplanungen in erheblichem Umfang erforderlich waren. Verblieben sind 352 Bundesfernstraßenprojekte mit einem sehr hohen Umweltrisiko. Für diese Projekte wurden weitergehende Prüfungen vorgesehen. Sie wurden nur unter Vorbehalt in die Sonderkategorie „mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag“ in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Die Projekte sollten erst nach Beseitigung der Naturschutz-Probleme realisiert werden.

Nach dem Regierungswechsel hat die Große Koalition diese besonderen Prüfaufträge dann allerdings faktisch ignoriert. Im Ergebnis ist die Realisierung des BVWP damit weit davon entfernt, unseren Ansprüchen für eine ökologische und zukunftsfähige Infrastrukturpolitik gerecht zu werden.

Insbesondere beim Straßenbau wurde manches Projekt verabschiedet, dessen verkehrlicher Nutzen stark zweifelhaft ist. Hier konnten die Grünen als straßenbaukritische Partei ohne politischen Verbündeten in der Bundesregierung leider nur wenig ausrichten. Sowohl die SPD als auch das von ihr seit 1998 mehr schlecht als recht verwaltete Verkehrsministerium sind unverändert auf den Straßenbau fixiert. Die Verhandlungen zum BVWP waren nicht von einer sachgerechten Auseinandersetzung um das Für und Wider von Projekten geprägt. Für die SPD-Abgeordneten stand vielmehr im Vordergrund, die vermeintliche Wohltat eines neuen Straßenbauprojekts als erste daheim im Wahlkreis verkünden zu dürfen. Dies ist bis heute bei den Abgeordneten der „großen Volksparteien“ nicht anders.

Der BVWP und die Ausbaugesetze sind beschlossen. Eine grundlegende Änderung wird es vor der Aufstellung eines nächsten BVWP nicht mehr geben. Die vom Verkehrsministerium angekündigte Überprüfung der Bedarfspläne im Jahr 2009 auf der Basis neuer Verkehrsprognosen, die bis zum Jahr 2025 reichen, wird nur im Detail zu Änderungen führen. Die Prognose geht von einem kräftigen weiteren Wachstum des Straßenverkehrs aus. Wie unrealistisch die Annahmen sind, zeigt, dass das Verkehrsministerium dabei für das Jahr 2030 einen durchschnittlichen Ölpreis von 60 Dollar pro Barrel unterstellt!

4.1 Priorisierung

Eine Priorisierung im Sinne einer Dringlichkeitsreihung oder Rangfolge nimmt der BVWP weder bei den einzelnen Verkehrsträgern noch gesamthaft vor. Bei den Wasserstraßenprojekten gibt es noch nicht einmal die Unterscheidung in „Vordringlichen“ – und „Weiteren Bedarf“. Daher sind die Kosten für die Wasserstraßenbaumaßnahmen nur zu einem Bruchteil gedeckt. Das Bundeskabinett hat aus diesem Grund 2003 die Priorisierung der Wasserstraßenprojekte beschlossen, diesen Beschluss jedoch bislang nicht umgesetzt.

Die Bedarfspläne und der Investitionsrahmenplan kennen keine Dringlichkeitsreihung. Eine sachlich begründete Prioritätensetzung beispielsweise für die Verbindungen zu den neuen EU-Staaten oder für Hafenhinterlandverkehre ist ebenfalls nicht erkennbar. Eine mittelfristige Finanzplanung für die einzelnen Verkehrsprojekte fehlt ebenso. Erst mit der Aufnahme in den Straßen- oder Wasserstraßenbauplan des Bundeshaushaltes wird ersichtlich, dass Geld für den Bau bestimmter Projekte zur Verfügung steht. Bei der Bahn ist nicht einmal dies ersichtlich. Netzkonzeptionelle Aspekte werden ebenso wenig betrachtet wie verkehrsverlagernde Aspekte beispielsweise zwischen Straße und Schiene oder innerhalb der Verkehrsträger.

Die Straßenbauprojekte werden ganz von den Interessen der Bundesländer bestimmt. Ortsumgehungen in Wahlkreisen hochrangiger Politiker erhalten oft mehr Bedeutung als der Ausbau überlasteter Autobahnen.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Eine Priorisierung ist im Sinne einer Dringlichkeitsreihung bzw. Rangfolge der Projekte vorzunehmen.

4. 2 Nutzen-Kosten-Bewertung

Die Wirtschaftlichkeit der Projekte des BVWP wird im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse bewertet. In den BVWP aufzunehmende Projekte müssen einen Nutzen-Kosten-Faktor von mindestens 1 erreichen, d.h. die geschätzten Baukosten dürfen den vermuteten volkswirtschaftlichen Nutzen nicht übersteigen. Eine weitere untere Schranke für den Nutzen-Kosten-Faktor gibt es aber nicht. Dabei wäre begründbar, dass ein bestimmter Mindestnutzen im Verhältnis zu den Kosten erreicht werden müsste. Schließlich handelt es sich um errechnete und nicht tatsächliche Nutzen. Als Nutzen gelten Senkung der Transportkosten, Aufwand zur Erhaltung der Verkehrswege, Verkehrssicherheit, Erreichbarkeitsvorteil, Räumliche Wirkungen, Umwelteffekte, Hinterlandanbindung von Häfen und induzierter Verkehr.

Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Diese Grüne Weisheit hat sogar in den BVWP Eingang gefunden. Dieser geht davon aus, dass mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur auch Steigerungen des Verkehrsaufkommens verbunden sind. Es wird zwischen primärem und sekundärem induzierten Verkehr unterschieden. Der direkt durch neue Verkehrswege erzeugte zusätzliche Verkehr heißt primär induzierter Verkehr. Sekundär induzierter Verkehr entsteht durch langfristige, siedlungsstrukturelle Veränderungen durch eine neue Verkehrsinfrastruktur. Diese Faktoren werden in der Wirtschaftlichkeitsberechnung nicht angemessen berücksichtigt. Daher erscheinen neue Straßen wirtschaftlicher, als sie in Wirklichkeit sind.

Den größten Anteil des errechneten Projektnutzens hat bei Straßen meistens die Transportkostensenkung mit bis zur Hälfte des gesamten Nutzens. Die Transportkostensenkung wird zu hoch angesetzt. Einen weiteren großen Nutzenblock stellt der Erreichbarkeitsvorteil dar. Dabei wird die durch kürzere oder schneller zu befahrende Verkehrswege eingesparte Zeit bei nicht gewerblichen Fahrten wie des Berufs-, Ausbildungs-, Besorgungs- und Freizeitverkehrs in Geld umgerechnet. Aus der Erfahrung weiß man jedoch, dass neue Straßen nicht zu kürzeren Fahrtzeiten sondern zu weiteren Fahrten führen. Auch der Erreichbarkeitsvorteil wird also zu Gunsten angesetzt, um Straßenbaupro-

jekt wirtschaftlicher erscheinen zu lassen, als es ist. Andere Effekte wie Umwelteffekte und induzierter Verkehr, die in der Regel negativ zu Buche schlagen, werden dagegen nur teilweise berücksichtigt oder unterbewertet. Bei den Nutzen-Kosten-Analysen wird jeweils nur die Einzelmaßnahme betrachtet. Parallelausbauplanungen sowie die Möglichkeit schlanker Ausbaumaßnahmen werden außer Acht gelassen.

Bei einer realistischen Nutzenberechnung würden sich viele Straßen nicht rechnen.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die Nutzen-Kosten-Analyse muss die Nutzenberechnungen auf realistischer Basis durchführen, Umwelteffekte gegenüber Beschleunigungseffekten stärker gewichten und Parallelplanungen sowie Varianten einbeziehen.

4.3 Finanzierung

Im Vordringlichen Bedarf des BVWP stehen für den Zeitraum 2001 bis 2015 allein für die Straße Projekte im damals prognostizierten Volumen von 51,5 Mrd. Euro. Für investive Maßnahmen des Bedarfsplans werden pro Jahr etwa 2,4 Mrd. Euro im Haushalt veranschlagt. Ohne erhebliche Mittelaufstockung in den künftigen Jahren ist auch dieser BVWP damit um mindestens 15 Mrd. Euro unterfinanziert bzw. mit zu vielen Projekten überfrachtet. In Folge der andauernden Unterfinanzierung des BVWP werden bestimmte Projekte seit Jahrzehnten mitgeschleppt. Damit stellt sich die Frage nach dem prognostizierten Bedarf solcher Projekte, die erst nach zwanzig oder dreißig Jahren gebaut werden können. In derart langen Zeiträumen, ändern sich die Randbedingungen der Projektplanung – oft grundlegend. Das Festhalten an solchen Projekten kann sinnvollere bzw. preiswertere Alternativen oder Lärmschutzmaßnahmen jahrzehntelang hinauszögern oder verhindern. Berücksichtigt man neben den Projekten im Vordringlichen noch die im Weiteren Bedarf, hat der BVWP weniger den Charakter eines Plans, denn einer Wunschliste.

Das Missverhältnis zwischen fertig geplanten Projekten und Finanzierungsmöglichkeiten führt auch immer wieder dazu, dass mit symbolischen ersten Spatenstichen verhindert wird, dass Planfeststellungsbeschlüsse verfallen. Das Planungsrecht wurde unter der großen Koalition sogar soweit gedehnt, dass Planfeststellungsbeschlüsse jetzt erst nach 15 Jahren verfallen, trotz komplett veränderter Rahmenbedingungen und Bedarfsprognosen.

Zudem steigt der Finanzbedarf für die Unterhaltung der Infrastruktur Jahr für Jahr an. Die Baukostensteigerungen der letzten Jahre schränken den Investitionsspielraum weiter ein. Die unterschiedlichen Planungshorizonte des BVWP und des Bundeshaushalts verhindern bisher eine realistische Finanzplanung.

Der nächste Bundesverkehrswegeplan muss vom Projektvolumen deutlich abgespeckt werden. Das Investitionsvolumen sollte sich an der Fortschreibung der Haushaltslinie mit einem moderaten Inflationsausgleich orientieren. Beim Projektvolumen sind Zuschläge in Höhe von 30 Prozent zum Preisstand des Basisjahrs im Hinblick auf die allgemeine Baukostensteigerung und die häufigen Baukostenüberschreitungen vorzunehmen. Nur innerhalb dieses Rahmens dürfen Projekte in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden. Die Planungsreserve mit Projekten des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht darf maximal 10 Prozent des Volumens des Vordringlichen Bedarfs ausmachen.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Das Projektvolumen eines zukünftigen BVWP ist mit einer realistischen Finanzplanung zu unterlegen.

4.4 Umweltrisiko

Der BVWP 2003 wurde keiner Strategischen Umweltprüfung (SUP), die die frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen in der Planung gewährleisten soll, unterzogen, weil der BVWP vor der Umsetzung der europäischen SUP-Richtlinie in das deutsche Recht beschlossen wurde. Für einen neuen BVWP müsste eine SUP durchgeführt werden. Die neuen Projekte des BVWP 2003 wurden aber einer naturschutzfachlichen Bewertung unterzogen. Dabei wurde projektbezogen untersucht, ob ein Umweltrisiko vorliegt. Für Projekte mit einem hohen Umweltrisiko besteht ein besonderer naturschutzfachlicher Planungsauftrag („Ökosternchen“). Innerhalb dieses Planungsauftrages sollen auch Alternativplanungen untersucht werden. Erst nach Abarbeitung des Planungsauftrages können die Projekte in den Straßenbauplan aufgenommen und damit finanziert werden. Vom besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag hätte man erwarten können, dass die ökologisch bedenklichen Projekte mit Auswirkungen für Naturschutz- und FFH-Gebiete entweder nicht verwirklicht werden oder zumindest weniger problematische Alternativen zum Zuge kommen. Die Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages lässt diese Bewertung allerdings nicht zu. Die Bundesregierung hält gegenüber der allgemeinen Planungspraxis keine besonderen Verfahren für die Abarbeitung des naturschutzfachlichen Planungsauftrages für erforderlich.

In der Praxis zeigt sich, dass der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag ein hohles Instrument ist, das vom Bundesverkehrsministerium de facto dadurch unterlaufen wird, dass auch Projekte mit „Ökosternchen“ im Straßenbauplan des Bundeshaushalts angemeldet werden. Mit Beschluss des Straßenbauplans erlischt dann der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die strategische Umweltprüfung soll alle Projekte identifizieren, für die ein hohes Umweltrisiko besteht. Kann dieses Umweltrisiko vor der Aufstellung des neuen BVWP nicht ausgeräumt werden, dürfen diese Projekte nicht in den BVWP aufgenommen werden.

4.5 Neuordnung der Zuständigkeiten für Bundesverkehrswege

Nach dem Bundesfernstraßengesetz dienen Bundesfernstraßen dem weiträumigen Verkehr. In der Praxis sieht das oft anders aus. Der regionale oder gar örtliche Verkehr macht einen erheblichen Teil des Verkehrsaufkommens auf Bundesfernstraßen aus. Der Bund finanziert damit Straßen, die de facto keine Fernverkehrsstraßen sind. Selbst der Bundesrechnungshof bemängelt dies. In seinem Gutachten zur Neuordnung der Verwaltung im Bundesfernstraßenbau vom 11.10.2004 hat er die Abstufung von Bundesstraßen gefordert, wenn sie wegen des Ausbaus des Bundesautobahnnetzes ihre Bedeutung für den weiträumigen Verkehr verlieren. Folgerichtig gehören solche Straßen auch nicht in den BVWP.

Wir haben im Rahmen der Föderalismuskommissionen I und II jeweils den Vorschlag gemacht, die überwiegend regional oder örtlich genutzten Bundesstraßen mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder abzustufen und die verbleibenden Autobahnen und überregional bedeutsamen Bundesstraßen aus der Auftragsverwaltung der Länder herauszulösen und durch eine dem Bund unterstellte Gesellschaft betreiben zu lassen.

Analog sollten überwiegend regional genutzte Schienennetze aus der Verantwortung des Bundes mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder bzw. Aufgabenträger übergehen. Gleiches gilt für die Wasserstraßen.

Die Planung der Flughäfen und der Seehäfen wird im BVWP bisher nicht berücksichtigt. Das liegt daran, dass der Bund keine direkte Zuständigkeit für die Flughäfen und Seehäfen hat. Der Bedeutung der Verkehrsträger Flugzeug und Schiff für die internationale Verflechtung wird das aber nicht gerecht. Zwar hat der Bund keine Zuständigkeit zur Koordinierung der Ausbauplanung bei Flughäfen und Seehäfen, er trägt aber die teilweise erheblichen Kosten der Anbindung an das Fernverkehrsnetz. Die Koordinierung in einer staatlichen Ebene liegt daher auf der Hand. Dies gilt insbesondere auch, um Konkurrenz mit neuen Flugplätzen und parallelen Hafenausbauten, die nicht wirtschaftlich sind, zwischen oder innerhalb von Bundesländern zu vermeiden.

Wir haben im Rahmen der Föderalismuskommissionen vorgeschlagen, die Zuständigkeit für Flughäfen auf den Bund zu übertragen. Ein nationales Hafenkonzept muss eine bessere Koordinierung zwischen den Seehäfen ermöglichen. Die Seehafenplanung sollte an den Bund übergehen.

Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, könnten Flug- und Seehäfen in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen werden.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die Zuständigkeit für Flug- und Seehäfen bekommt der Bund, die für überwiegend regional genutzte Bundesverkehrswege die Länder.

4.6 Binnenwasserstraßen

Ein Großteil der Binnenschifffahrt findet auf dem Rhein und den angrenzenden Wasserstraßen statt. Andere Flüsse wie Weser, Elbe oder Oder spielen praktisch keine Rolle.

Auch auf vielen Kanälen ist der Verkehr bedeutungslos. Selbst auf teuer gebauten Kanälen wie dem Main-Donau-Kanal ist der Verkehr sehr gering. Knapp 80 Prozent der Verkehrsleistung auf den Binnenwasserstraßen wird im Rheingebiet, etwa elf Prozent im Mittellandkanal- und Westdeutschem Kanalgebiet und gut zwei Prozent auf dem Donauegebiet abgewickelt. Die Wegegebühren der Binnenschiffe decken die Betriebskosten der Binnenwasserstraßen außer dem Rhein, der aufgrund der Mannheimer Akte kostenlos befahren werden darf, nur im einstelligen Prozentbereich. Damit liegt der Wegekostenbeitrag der Binnenschifffahrt deutlich unter der Straße und Schiene. Die negativen Auswirkungen des Flussausbaus auf Natur- und Wasserhaushalt sind meist enorm. Durch den Klimawandel und die damit einhergehende Verringerung von Niederschlägen und ausgedehnteren Dürreperioden nehmen die Niedrigwasserstände deutlich zu, indem Flüsse nicht schiffbar sind. So ist schon heute absehbar, dass die Elbe dauerhaft nur mit einem völlig unrealistischen, giganti-

schen Staustufenprojekt auf die geforderte mittlere Abladetiefe von 1,60 Meter kommen würde. Gleichzeitig konkurriert das Binnenschiff mit der Bahn.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Aus ökologischen und ökonomischen Gründen soll es einen Ausbaustopp für Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und des Baus bestimmter Schleusen geben. Die Wasserschiffahrtstsektionen werden grundlegend umstrukturiert und erhalten auch ökologische Aufgaben.

4.7 Integrierte Verkehrspolitik

Der BVWP weist als eine seiner Grundlagen die integrierte Verkehrspolitik aus. Mehr als Ansätze einer Integration der Verkehrsträger, wie den kombinierten Ladungsverkehr mit entsprechenden Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern, sind aber nicht existent. Den einzelnen Verkehrsträgern werden keine Aufgaben der Verkehrsbewältigung zugeordnet. Integrierte Verkehrspolitik kann nicht heißen, drei Verkehrsinfrastrukturen parallel zueinander auszubauen. Eine integrierte Verkehrspolitik müsste zumindest auf bestimmten Korridoren, auf denen Bahn und Binnenschiff konkurrieren, einem der beiden Verkehrsträger Vorrang einräumen. Der BVWP ist von einer nur an einzelnen Verkehrsträgern orientierten Denkweise geprägt. Dies spiegelt sich auch in der getrennten Verwaltung und Planung der Bundesverkehrswege wieder. Für die Bundeswasserstraßen gibt es eine Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, die Bundesfernstraßen verwalten die Bundesländer im Auftrag des Bundes und für die Bundesschienenwege ist die DB Netz AG zuständig. Nach einer Abstufung regionaler Bundesverkehrswege sollten die verbleibenden Bundesverkehrswege in einer Bundesinfrastrukturgesellschaft betrieben werden, in die Aufgaben der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes und der DB Netz einzubringen sind. Die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Bundesländer entfällt.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die Zuständigkeiten für alle Bundesverkehrswege werden in einer Bundesinfrastrukturgesellschaft gebündelt.

4.8 Ausbaukriterien

Die Projekte des BVWP werden einer Nutzen-Kosten-Analyse, einer Umweltrisikoeinschätzung und einer Raumwirksamkeitsanalyse unterzogen. Nicht vorgegeben wird, welche Kriterien beispielsweise hinsichtlich Verkehrsstärke, Durchgangsverkehr, LKW-Anteil, Entlastungswirkung und Einpassung in vorhandene Verkehrsnetze aus Sicht des Bundes zur Aufnahme eines Projektes in den BVWP erfüllt sein müssen.

Deshalb kommt es vor, dass Bundesstraßen mit wenigen tausend Kfz pro Tag ausgebaut oder Ortsumfahrungen ohne größere Entlastungswirkung gebaut werden. Selbst Ortsumfahrungen, denen in der Raumwirksamkeitsanalyse bescheinigt wird, dass das Projekt für die Entlastung von Ortsdurch-

fahrten keine nennenswerten Effekte zeigen wird, können gebaut werden. Für die Fichtelgebirgsautobahn werden für 2015 22.000 Kfz, für die A 14 18.000 Kfz prognostiziert. Autobahnen befahren aber heute bereits im Schnitt 50.000 Kfz. Die bisherigen Erfahrungen zeigen, dass die Bundesländer z.T. großzügig mit den Bundesmitteln für Straßenprojekte umgehen. Neue Straßen sind z.T. völlig überdimensioniert, wie der Bundesrechnungshof am Beispiel des sog. „Blauen Netzes“ in Brandenburg aufzeigte. Der Spielraum der Länder ist klarer zu definieren. In den Linienbestimmungsverfahren muss das Bundesverkehrsministerium stärker kontrollieren und ggf. eingreifen.

Die Eisenbahnneubaustrecke Nürnberg – Erfurt wird für nur 1,5 Fernzüge pro Stunde geplant. Aufgrund der Fahrzeit zwischen Erfurt und Nürnberg, ist es aber nicht möglich, sowohl in Erfurt als auch in Nürnberg gute Anschlüsse herzustellen. Bei Eisenbahnausbauten spielt der Reisezeitgewinn zwischen Hauptbahnhöfen ausgewählter Zentren eine Rolle, eine gesamthafte Betrachtung der Reisezeitgewinne im gesamten Netz analog des Konzeptes Bahn 2000 in der Schweiz findet nicht statt. Minimale Zeitvorteile durch besonders teure Höchstgeschwindigkeiten auf Einzelabschnitten stehen preisgünstigeren Konzepten zur Optimierung der Reisezeit entgegen. Ebenso fehlen für Eisenbahnneubaustrecken oft praktikable Betriebskonzepte. So werden beispielsweise betrieblich nur schwierig zu betreibende Bahnhöfe auf Schnellfahrstrecken gebaut.

Außerdem fehlt eine Aussage dazu, wann der Bund sein Verkehrsnetz für ausgebaut hält. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hält das Verkehrsnetz in Deutschland für weitgehend vollendet.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die Verkehrsplanung braucht andere Kriterien, damit das gebaut wird, was wirtschaftlich ist und tatsächlich benötigt wird.

5. Neue Anforderungen an die Infrastrukturplanung des Bundes

5.1 Demographischer Wandel

Der demographische Wandel hat erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr. Gebiete mit abnehmender Bevölkerungsdichte, derzeit vorwiegend in Ostdeutschland, künftig aber auch in Nord- und Westdeutschland wird eine Abnahme der Verkehrsleistung bis 2050 gegenüber 2002 um 31% vorhergesagt. Der Pkw-Bestand in Orten mit weniger als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die besonders stark vom Bevölkerungsrückgang betroffen sind, nimmt demnach um bis zu 43% ab.

Der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigt den demographischen Wandel bisher äußerst unzureichend. Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrunde liegende Verkehrsprognose berücksichtigt nur die demografische Entwicklung bis 2015 und geht sogar von einem leichten Bevölkerungswachstum von zwei Prozent aus. Die jetzt schon abschätzbaren Entwicklungen nach 2015 werden nicht berücksichtigt. Der Bundesverkehrswegeplan darf die zukünftige Bevölkerungsentwicklung nicht weiter ignorieren. Viele Neubauprojekte sind mittelfristig überflüssig. Für kurzfristige Engpässe kann mit einfacheren Mitteln Abhilfe geschaffen werden.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Berücksichtigung des demographischen Wandels bei der Infrastrukturplanung.

5.2 Erhaltungszustand der Verkehrsinfrastruktur

Der Zustand der Bundesfernstraßen hat sich in den vergangenen Jahren deutlich verschlechtert. Dies belegen sowohl die jährlich fortgeschriebenen Straßenbauberichte, der Bericht über die Qualität, Dauerhaftigkeit und Sicherheit von Spannbetonbrücken als auch der von 1991 bis 2004 von 74 auf 69 Prozent gesunkene Modernitätsgrad der Bundesfernstraßen. Zu wenig Mittel werden in den Erhalt der Bundesfernstraßen investiert. Im Bundeshaushalt werden weniger Mittel für den Bestandserhalt veranschlagt, als im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen sind. Der Bundesverkehrswegeplan bis 2015 weist für die Erhaltung der Bundesfernstraßen von 2006 bis 2010 einen Finanzbedarf von knapp 13 Mrd. oder jährlich rund 2,5 Mrd. Euro aus. Im Haushalt gibt es selbst bei vorsichtiger Schätzung eine jährliche Unterfinanzierung der Erhaltungsinvestitionen in das Bestandsnetz in Höhe von mindestens 300 Mio. Euro.

Der Modernitätsgrad der Bundeswasserstraßen ist in den letzten Jahren ebenfalls gesunken. Bei den Bundeswasserstraßen wären nach Berechnungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung (DIW) für den Prognosezeitraum von 1999 bis 2020 gut 70 Prozent der Investitionsmittel für die Erhaltung der Anlagen notwendig.

Der Modernitätsgrad bei der Schieneninfrastruktur ist zwar in den letzten Jahren leicht gestiegen. Dies ist aber auf die Inbetriebnahme von Neubaustrecken und die bedauerliche Stilllegung von alten Strecken zurückzuführen. Als Indikator für einen verbesserten Erhaltungszustand taugt der Modernitätsgrad beim Schienennetz nicht, wie die Zunahme von Langsamfahrstellen und die Kritik privater Eisenbahnverkehrsunternehmen am Netzzustand des Schienennetzes belegen. Bei den Schienenwegen wären nach Berechnungen des DIW für den Prognosezeitraum von 1999 bis 2020 knapp 80 Prozent der Investitionsmittel für die Erhaltung der Anlagen notwendig. Das Problem des Erhaltungsrückstandes wird sich mit dem weiteren Neubau von Verkehrsinfrastruktur, wie ihn der Bundesverkehrswegeplan vorsieht, zusätzlich verschärfen.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur muss vor Neubau gehen.

5.3 Umwelt- und Klimaschutz

Der BVWP postuliert das Ziel, Emissionen von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂) zu reduzieren. Ein tatsächlicher Beitrag des Bundesverkehrswegeplans, der mehr Verkehr und mehr Verkehrswege vorsieht, zu mehr Umwelt- und Klimaschutz ist aber nicht erkennbar. Es wird sogar davon ausgegangen, dass abhängig von weiteren Maßnahmen die verkehrsbedingten Emissionen um 11 bzw. 17 Prozent steigen werden. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion zum Klimaschutz fehlt im Bundesverkehrswegeplan ein Eingehen auf die Folgen des immer noch zunehmenden Verkehrs. Die Klimalasten des Verkehrs wachsen. Der motorisierte Verkehr zu Lande, zu Wasser und zu Luft belastet das Klimasystem, weil er große Mengen an Treibhausgasen und Luftschadstoffen produziert. Der Klimawandel zwingt alle zum Handeln: jeder Sektor - auch der Verkehrssektor -

muss seinen bestmöglichen Beitrag leisten. Die Zeiten des billigen Transports von Waren und Dienstleistungen sind vorbei. Klimaschutzziele im Verkehr können nicht erst dann angegangen werden, nachdem die Entscheidungen zur Infrastruktur gefallen sind. Die negativen Folgen des Verkehrs werden bei der Nutzen-Kosten-Analyse zu wenig berücksichtigt oder externalisiert.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss sich am Klimaschutz orientieren.

5.4 Hafenhinterlandverkehre

Das Verkehrsaufkommen der Hochseehäfen steigt seit Jahren hauptsächlich durch den Containerverkehr. Die Containerhäfen in Hamburg und Bremerhaven passen ihre Verladekapazitäten durch Ausbau diesem Wachstum an. In Wilhelmshaven soll mit dem Jade-Weser-Port ein neuer Containerhafen entstehen. Der Ausbau der Hafenhinterlandverkehrsinfrastruktur insbesondere bei der Schiene bleibt hinter diesem Ausbau zurück, obwohl die auf die Häfen zulaufenden Eisenbahnstrecken jetzt schon eine hohe Auslastung aufweisen. Zukünftige Engpässe sind somit vorprogrammiert. Die Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans sieht eine Bewertung der Wirkung der veränderten Hinterlandanbindung der Seehäfen vor. Trotzdem wurde für die Ausbaustrecke Langwedel – Uelzen, die die Anbindung der Bremer Häfen an Berlin und Mitteldeutschland verbessern soll, gerade einmal die Vorplanung abgeschlossen. Für die Ausbaustrecke Neumünster – Bad Oldesloe als Entlastung des Knotens Hamburg gibt es ebenso wie für den durchgängig zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven und der Ausbaustrecke Uelzen – Stendal als verbesserte Verbindung des mitteldeutschen Raumes an die Nordseehäfen insbesondere im Güterverkehr keine Entwurfsplanung. Die letztgenannte Strecke verfügt über ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 17,7 bei einer Investitionssumme von knapp 140 Mio. Euro. Die Strecke Nürnberg – Erfurt kommt lediglich auf ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,7. Hier wurden aber bis Ende 2005 schon 550 Mio. Euro ohne verkehrliche Wirkung verbaut. Die Hinterlandanbindung der Seehäfen zählt nicht zu den aufgeführten Investitionsschwerpunkten des Schienenwegeausbauberichts. Es gibt keine netzbezogene Gesamtplanung für den Hafenhinterlandverkehr, sondern nur Einzelprojekte - und die werden auch nicht angegangen. Die Bewertung des Nutzens der Hafenhinterlandanbindung von Straßenprojekten kann den Gesamtnutzen um bis zu zehn Prozent anheben.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Projekte des Hafenhinterlandverkehrs sind stärker zu priorisieren.

5.5 Planungsbeschleunigung

Unter dem Stichwort Planungsbeschleunigung im Infrastrukturplanungsbeschleunigungsgesetz hat die Große Koalition bei wichtigen Verkehrsprojekten die Bürgerbeteiligung geschwächt und die Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen verlängert. Anerkannte Naturschutzverbände werden nicht mehr automatisch, wie die Träger öffentlicher Belange, informiert und wurden in ihren Einwendungsmöglichkeiten beschnitten. Der Rechtsweg wurde auf eine Instanz verkürzt. Das Bundesverwaltungsgericht ist erste und letzte Instanz bei der Überprüfung von Planfeststellungsbeschlüs-

sen. Planfeststellungsbeschlüsse gelten mit der Verlängerungsmöglichkeit 15 anstatt zehn Jahre. Berücksichtigt man den Vorlauf, den Planfeststellungen benötigen, steigt die Wahrscheinlichkeit, dass überalterte Projekte verwirklicht werden.

Bündnis 90/Die Grünen fordern:

Eine effektivere Bürgerbeteiligung ist sicherzustellen, die Rechtswegverkürzung ist aufzuheben, Vorratsplanfeststellungen sind zu unterlassen.

6. Vom BVWP zu einem integrierten Mobilitätsplan des Bundes

Wir wollen den sektoralen Bundesverkehrswegeplan zu einem ganzheitlichen Bundesmobilitätsplan weiterentwickeln, der eine integrierte Infrastrukturplanung verfolgt, teure Parallelprojekte vermeidet und stets genau untersucht, welche Auswirkungen der Verzicht auf einen Aus- oder Neubau (Nullvariante) hätte. Wir fordern die Einhaltung ökologischer Standards, mehr Transparenz und eine frühzeitige Bürgerbeteiligung bei der Aufstellung eines solchen Plans. Wir möchten Grünbrücken als festen Bestandteil der Verkehrswegeplanung verankern und dem Bundeswildwegeplan volle Rechnung tragen. Deutschland muss das Ziel des Artenschutzes umsetzen und den Flächenverbrauch drastisch senken.

Mit intelligentem Kapazitätsmanagement kann die Leistungsfähigkeit von Straßen und Schienen erheblich gesteigert werden. Mit einer zeitabhängigen Lkw-Maut kann der Verkehr gleichmäßiger verteilt werden, so dass Verkehrsspitzenbelastungen, die zu Staus führen, abnehmen. Weitere Maßnahmen sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen, temporäre Freigaben von Standspuren, Zufahrtsdosierungen an Anschlussstellen, ein länderübergreifendes Baustellenmanagement und bessere Verkehrsinformationen. Auf der Schiene muss das neue europäische Zugsicherungssystem (ECTS) auf den Hauptkorridoren schnell installiert werden, um somit die Kapazität ohne Ausbau um 20 Prozent zu steigern.

Diese Maßnahmen müssen integraler Bestandteil eines neuen Mobilitätsplans sein, da sie den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur häufig überflüssig machen.

Für die Aufstellung eines wie auch immer gearteten Bundesverkehrswegeplans fordern wir eine geeignete parlamentarische Zuständigkeit. Dies könnte in Form eines Rahmengesetzes der Fall sein. Das Rahmengesetz legt die Bedingungen fest, die Projekte erfüllen müssen.

7. Forderungen für eine grünere Bundesverkehrswegeplanung in Kürze

Priorisierung

Eine Priorisierung ist im Sinne einer Dringlichkeitsreihung bzw. Rangfolge der Projekte vorzunehmen.

Nutzen-Kosten-Bewertung

Die Nutzen-Kosten-Analyse muss die Nutzenberechnungen auf realistischer Basis durchführen, Umwelteffekte gegenüber Beschleunigungseffekten stärker gewichten und Parallelplanungen sowie Varianten einbeziehen.

Finanzierung

Das Projektvolumen eines zukünftigen BVWP ist mit einer realistischen Finanzplanung zu unterlegen.

Umweltrisiko

Die strategische Umweltprüfung soll alle Projekte identifizieren, für die ein hohes Umweltrisiko besteht. Kann dieses Umweltrisiko vor der Aufstellung des neuen BVWP nicht ausgeräumt werden, dürfen diese Projekte nicht in den BVWP aufgenommen werden.

Neuordnung der Zuständigkeiten für Bundesverkehrswege

Die Zuständigkeiten für alle Bundesverkehrswege werden in einer Bundesinfrastrukturgesellschaft gebündelt.

Binnenwasserstraßen

Aus ökologischen und ökonomischen Gründen soll es einen Ausbaustopp für Bundeswasserstraßen mit Ausnahme des Nord-Ostsee-Kanals und des Baus bestimmter Schleusen geben. Die Wasserschiffahrtstaktungen werden grundlegend umstrukturiert und erhalten auch ökologische Aufgaben.

Integrierte Verkehrspolitik

Aufbau einer Bundesinfrastrukturgesellschaft nach Abstufung nur regional bedeutsamer Bundesverkehrswege.

Ausbaukriterien

Die Verkehrsplanung braucht andere Kriterien, damit das gebaut wird, was wirtschaftlich ist und tatsächlich benötigt wird.

Demographischer Wandel

Berücksichtigung des demographischen Wandels bei der Infrastrukturplanung

Erhaltungszustand der Verkehrsinfrastruktur

Die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur muss vor Neubau gehen.

Umwelt- und Klimaschutz

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur muss sich am Klimaschutz orientieren.

Hafenhinterlandverkehre

Projekte des Hafenhinterlandverkehrs sind stärker zu priorisieren.

Planungsbeschleunigung

Eine effektivere Bürgerbeteiligung ist sicherzustellen, die Rechtswegverkürzung ist aufzuheben, Vorratsplanfeststellungen sind zu unterlassen.