

BUND-Analyse des Entwurfes des BVWP 2003

Verkehrsinvestitionen des Bundes bis 2015

2. Fassung vom 21.3.2003 auf Basis des Entwurfs des BMVBW zum BVWP 2003 vom 20.3.03

Inhaltsverzeichnis:

1	Was ist ein Bundesverkehrswegeplan?	2
2	Verfahren der Aufstellung des BVWP	3
3	Analyse der Verkehrsinvestitionen des BVWP 2003	4
3.1	<i>Investitionsvolumen des BVWP 2003</i>	4
3.2	<i>Investitionen in den Erhalt der Bestandsnetze</i>	5
3.3	<i>Investitionen in Bundesfernstraßen</i>	6
3.4	<i>Investitionen in Schienenwege des Bundes</i>	6
3.4.1	Angleichung der Investitionen für Straße und Schiene im BVWP'03?	7
3.4.2	Schieneninvestitionen aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz	7
3.4.3	Schieneninvestitionen aus GVFG-Mitteln	8
3.4.4	Schere zwischen Straßen- und Schieneninvestitionen öffnet sich wieder	8
3.5	<i>Investitionen in Bundeswasserstraßen</i>	9
3.6	<i>BUND-Bewertung der Verkehrsinvestitionen des BVWP 2003</i>	9
4	Investitionsvolumina für den „Vordringlichen Bedarf“	10
4.1	<i>Berechnung der Investitionsvolumina für den „vordringlichen Bedarf“</i>	10
4.1.1	Indisponible Projekte	11
4.1.2	Planungsreserve	12
4.2	<i>Investitionsvolumen für neue Projekte des Vordringlichen Bedarfs bei Bundesfernstraßen</i>	12
4.3	<i>Investitionsvolumen für neue Projekte des Vordringlichen Bedarfs bei Schienenwegen</i>	13
4.4	<i>Verteilung der Straßenbauinvestitionen auf die Bundesländer</i>	13
5	Anlagen	15
5.1	<i>Entwicklung des Haushalts des Bundesverkehrsministeriums seit 1996</i>	15
5.2	<i>Entwicklung des Haushaltes des Bundesverkehrsministeriums von 1996-2003</i>	16
5.3	<i>Erhaltungsbedarf für Bundesverkehrswege 2001 bis 2015</i>	17

1 Was ist ein Bundesverkehrswegeplan?

Die Bundesverkehrswegeplanung setzt als Rahmenplan für die langfristigen Verkehrsinvestitionen des Bundes auf zwei Ebenen an:

1. Verteilung der Investitionsmittel bis zum Jahr 2015 auf die Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße, darüber hinaus Aufteilung jeweils auf Bestandssanierung und Ausbau/Neubau
2. Auswahl der bis 2015 zu realisierenden Infrastrukturprojekte auf Grundlage der Projektanmeldungen der Länder, der DB AG, VDV sowie der Bundeswasserstraßenverwaltung.

Somit besteht ein Bundesverkehrswegeplan im Kern aus einer Tabelle und drei Karten.

Die Tabelle enthält konkrete Summen mit den von der Bundesregierung bis zum Ende der Laufzeit des jeweiligen BVWP *geplanten* Investitionen. Diese sind unterteilt zum einen in Investitionen in

- Bundesfernstraßen,
- Schienenwege des Bundes und
- Bundeswasserstraßen.

sowie zum anderen jeweils in Erhaltungsmaßnahmen einerseits und Neu- und Ausbaumaßnahmen andererseits:

Tab. 1: Struktur der Darstellung der Investitionen im Bundesverkehrswegeplan

	Investitionen	davon für Erhaltung (Ersatzinvestitionen)	davon für Neu- und Ausbaumaßnahmen
Bundesfernstraßen	A	D	= A-D
Schienenwege des Bundes	B	E	= B-E
Bundeswasserstraßen	C	F	= C-F

Verbindliche Aussagen zu Flughäfen werden in der Bundesverkehrswegeplanung nicht getroffen, da sie nicht in der Baulast des Bundes liegen, sondern Angelegenheit der Länder und Kommunen sind. Darüber trifft der BVWP 2003 Aussagen zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, zur "Verknüpfung der Verkehrssysteme" und anderen Aspekten. Entscheidungen über die Verwendung dieser nachrichtlich aufgenommenen Investitionen wie auch den Transrapid werden jedoch nicht vom Bund bzw. nicht im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes getroffen.

In den **Karten** werden jeweils für Bundesfernstraßen, Schienenwege des Bundes und Bundeswasserstraßen, die Neu- und Ausbaumaßprojekte dargestellt, die mit den (voraussichtlich) dafür bereit stehenden Mitteln bis zum Ende der Laufzeit des BVWP gebaut werden sollen („**vordringlicher Bedarf**“). Projekte des „**weiteren Bedarfs**“ werden zwar prinzipiell als bauwürdig erkannt und nachrichtlich in die Karten übernommen. Allerdings werden für die Realisierung dieser Projekte bis 2015 keine Mittel bereitgestellt. Nicht auf den Karten verzeichnet sind die Projekte, die geprüft und als nicht bauwürdig erkannt wurden.

Die Einstufung der Projekte in die Bedarfskategorien erfolgt auf Grundlage eines umfassenden Bewertungsverfahrens (Nutzen-Kosten-Analyse, Raumwirksamkeitsanalyse, Umweltrisikoeinschätzung), das durch das BMVBW durchgeführt wird. Die Entscheidung über die Aufnahme von Projekten in den „Vordringlichen Bedarf“ wird aber letztlich in einem Verhandlungsprozess zwischen Bund, Ländern, Koalitionsfraktionen sowie den weiteren Verfahrensbeteiligten getroffen (zum Verfahren vgl. Kap. 2).

2 Verfahren der Aufstellung des BVWP

Der Ablauf des Verfahrens der Aufstellung des BVWP ist in Tabelle 2 dargestellt. Abgeschlossen sind die Stufen 1–4. Mit Vorlage des Entwurfes am 20. März 2003 hat das BMVBW die Ressortabstimmung sowie die Anhörung der Länder und Verbände eingeleitet. Die Anhörung der Verbände findet am 28. April 2003 statt.

Tabelle 2: Verfahrensablauf BVWP

Stufe	Aktivität	Beteiligte
1	Prognose der Verkehrsentwicklung (vgl. Verkehrsbericht 2000)	BMVBW Gutachter
2	Überprüfung der Verkehrsnetze - Engpässe, Netzlücken - Netzoptimierung → Vorschläge für Neu- und Ausbaustrecken	Länder DB AG Abgeordnete BMVBW Verbände
3	Bewertung der Projekte/Feststellung der Bauwürdigkeit und Dringlichkeit → Einstufungsvorschläge	BMVBW Gutachter
4	Dringlichkeitseinteilung unter Berücksichtigung der Finanzplanung → BVWP-Entwurf (20. März 2003)	BMVBW BMF
5	Anhörung/Abstimmung - Abstimmung auf Landesebene - Abstimmung auf Bundesebene - Unterrichtung Fachkreise und Interessenverbände → Kabinettsvorlage	BMVBW Länder Interessenverbände Bundesressorts
6	Kabinettsbeschluss (ws. Juni/Juli 2003) - BVWP - danach: Entwurf der Bedarfspläne als Anlage zu den Ausbaugesetzen	Bundeskabinett
7	Gesetzgebungsverfahren (ab Herbst 2003) - Beratung der Ausbaugesetze mit den zugehörigen Bedarfsplänen - Verabschiedung der Gesetze (ws. Sommer 2004) - Verkündung im Bundesgesetzblatt	Bundestag Bundesrat

Der Kabinettsbeschluss über den BVWP 2003 ist für Juni/Juli 2003 vorgesehen. Auf dessen Grundlage erarbeitet dann das BMVBW die Ausbaugesetze für Straße und Schiene, die im Herbst 2003 vom Bundeskabinett verabschiedet werden sollen und dann in das Parlamentarische Verfahren eingebracht werden. Mit den Beschlußfassung von Bundestag und Bundesrat zu den Bedarfsgesetzen ist im Sommer 2004 zu rechnen (ggf. Verfahren im Vermittlungsausschuss).

Zu beachten: Der BVWP wird nicht vom Bundestag verabschiedet, sondern gilt nur verwaltungsintern und ist dient der Bundesregierung als Grundlage für die Bedarfspläne

3 Analyse der Verkehrsinvestitionen des BVWP 2003

3.1 Investitionsvolumen des BVWP 2003

Der Entwurf des neuen BVWP 2003 umfasst ein Gesamtvolumen von 148,9 Mrd. € für die Investitionsausgaben des Bundes in seine Verkehrswege für den Zeitraum 2001 bis 2015 (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Investitionsstruktur des BVWP 2003 und Vergleich zum BVWP 1992

	BVWP'03		BVWP'92		BVWP'92	
	Investitionen 2001 bis 2015		Investitionen 1991 bis 2012		Tatsächliche Investitionen 1991 bis 2000	
	Mrd. €	%	Mrd. €	%	Mrd. €	%
Schienenwege des Bundes	63,8	42,9	109,2	47,1	36,2	42,3
Bundesfern- straßen	77,5	52,1*	107,2	46,2	44,1	51,6
Wasserstraßen	7,5	5,0	15,5	6,7	5,2	6,1
Zwischen- summe	148,9	100,0	231,9	100	85,5	100,0
GVFG-Mittel	25,1		42,2		10,3	
Transrapid	Offen		-			
Übrige Investiti- onen			1,4			
Summe	174,0		275,5		95,8	
Investitionsmittel für Neu- und Ausbau bzw. Hauptbautitel Straßenbau (ohne Erhaltungsinvestitionen) Prozentzahlen beziehen sich auf jeweiligen Mittelansatz der Verkehrsträger						
	Mrd. €	in %	Mrd. €	in %	Mrd. €	in %
Schienenwege	25,5	39,9	60,5	55,4	19,7	55,4
Bundesfern- straßen	39,8	51,3	55,5	51,8	22,9	51,9
Bundeswasser- straßen	0,8	10,7	8,0	51,6	3,1	59,6
Summe	66,1		124,0		45,7	
<i>Quelle: Entwurf des BVWP'03 vom 20. März 2003 und BVWP'92, Vergleichszahlen des BVWP '92 umgerechnet in €.</i>						
<i>* einschl 2 Mrd. € zur Refinanzierung privat vorfinanzierter Projekte</i>						

Diese Investitionsplanung basiert auf Fortschreibung der derzeitigen Investitionsplanungen und erscheint bei Einführung der Lkw-Maut tatsächlich finanzierbar. Die Tabelle zeigt auch, dass die im BVWP 1992 vorgesehenen Investitionsvolumina im jährlichen Haushaltsvollzug deutlich unterschritten wurden. Auch die Investitionsansätze im BVWP 2003 sind nicht verbindlich. Wieviel tatsächlich in den nächsten Jahren investiert werden wird, legt der Deutsche Bundtag über den jährlichen Beschluss des Bundeshaushalt fest. Die tatsächlichen Investitionen können deshalb sowohl über, als auch unter den Investitionsansätzen im BVWP 2003 liegen.

Die für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßenbau vorgesehenen 39,8 Mrd. € betragen weniger als die Hälfte der etwa 83 Mrd. €, die für alle Straßenbauprojekte notwendig wäre. Davon sind 28,9 Mrd. € bereits in den indisponiblen Projekten gebunden, alle weiteren Projekte würden

mindestens 54 Mrd. € kosten. Überlegungen, zusätzliches privates Kapital für den Straßenbau zu mobilisieren, lehnt der BUND ab. Wir sehen die knappen Finanzmittel als eine Chance zur Neuorientierung der Verkehrspolitik, da politische Entscheidungsträger gezwungen werden, endlich deutliche Prioritäten zu setzen. Klare Priorität muss aus unserer Sicht der Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und die Mobilisierung von Kreativität und Innovationsfähigkeit für neue, umwelt- und kundenfreundliche Mobilitätsangebote.

3.2 Investitionen in den Erhalt der Bestandsnetze

Im BVWP 2003 wird erstmals der Sanierung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur Priorität eingeräumt. Im Vergleich zum BVWP 1992 und der tatsächlichen Investitionspolitik zwischen 1991 und 2000 (vgl. Tab. 3) soll nach dem BVWP-Entwurf mehr Geld in den Bestandserhalt als in den Neubau- und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur fließen (Schiene 60:40, Straße 49:51, Wasserstrassen 90:10).

Dabei stimmen die Ansätze im BVWP-Entwurf weitgehend mit den "Prognosen des Ersatzinvestitionsbedarfes für die Bundesverkehrswege bis zum Jahr 2020" überein, die das DIW im Auftrag des BMVBW vorgenommen hat (vgl. Tab. 4, Einzelaufstellung s. Anlage 5.3)¹. Beim BVWP'92 wurde dagegen der Erhaltungsbedarf für alle drei Verkehrsträger um über 32 Mrd. € geringer angesetzt, als seinerzeit vom DIW berechnet.

Tabelle 4: Verteilung der Investitionsmittel auf Erhaltung bzw. Bestandsnetzinvestitionen

	in Mrd. €	in % des jeweiligen Investitionsvolumens	Berechnungen DIW ² in Mrd. €
Schienenwege	38,4	60,1 %	38.5
Bundesfernstraßen	37,7	48,7 %	40.3
Bundeswasserstraßen	6,7	89,3 %	7.5
Insgesamt	82,8	55,4	86.3

Gegenüber der Verkehrsinvestitionspolitik der 90-er Jahre bedeutet dies – bei tatsächlicher Umsetzung – einen deutlichen Kurswechsel (vgl. Tab. 5). Fraglich ist jedoch, ob zumindest bei den Bundesfernstraßen die Nachholung der unterlassenen Instandhaltungsinvestitionen ausreichend hoch angesetzt wurden (insbesondere hinsichtlich der in den nächsten Jahren zunehmenden und dringend notwendigen Brücken- und Tunnelsanierungen).

Außerdem besteht die Gefahr, dass in den nächsten Jahren die Bestandssanierung wie in den vergangenen Jahrzehnten Neu- und Ausbauprojekten untergeordnet wird. Dies könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn mehr Projekte baureif werden als in der Finanzierungslinie vorgesehen. Insbesondere bei Straßenden

Um dem Erhalt bestehender Verkehrswege endlich den angemessenen politischen Stellenwert zu geben, schlägt der BUND die Erarbeitung gezielter Erhaltungs- und Modernisierungskonzepte (inkl. Lärmsanierungsstrategien) und deren Verabschiedung durch den Bundestag vor (vgl. BUND-Forderungen zum BVWP 2003).

¹ Das DIW hat zwei Varianten untersucht, die sich in den insgesamt zur Verfügung stehenden Gesamtinvestitionsmitteln unterscheiden. Die hier zu Grunde gelegte Variante II liegt näher an den vermutlich zur Verfügung stehenden Summen. Die Gesamtinvestitionen werden aber noch leicht über den in Variante II unterstellten liegen. Durch die höhere Bautätigkeit erhöht sich in späteren Jahren auch der Ersatzinvestitionsbedarf, weswegen die tatsächlich notwendigen Summen für den Ersatzinvestitionsbedarf noch einmal über den ermittelten Ansätzen in Variante II liegen würden. Diese Abweichung ist aber nur gering (wie auch der Vergleich von Variante I zu II zeigt) und kann hier vernachlässigt werden.

² Der Aufwand für Erhaltungsmaßnahmen liegt wegen unterlassener Erhaltungsmaßnahmen und Bestandsinvestitionen in den letzten Jahre leicht über den hier aufgeführten Summen des DIW.

Tab. 5: Durchschnittliche Investitionssummen pro Jahr

	BVWP 2003 Investitionen 2001 bis 2015	BVWP 1992 Investitionen 1991 bis 2012	BVWP 1992 Tatsächliche Investitionen 1991 bis 2000
	Mrd. €/Jahr	Mrd. €/Jahr	Mrd. €/Jahr
Schienenwege des Bundes	4,25	4,96	3,62
<i>Neu- und Ausbau</i>	1,70	2,75	1,97
<i>Erhalt</i>	2,55	2,21	1,65
Bundesfernstraßen	5,17	4,87	4,41
<i>Neu- und Ausbau</i>	2,65	2,52	2,29
<i>Erhalt</i>	2,52	2,35	2,12
Wasserstraßen	0,5	0,70	0,52
<i>Neu- und Ausbau</i>	0,05	0,36	0,31
<i>Erhalt</i>	0,45	0,34	0,22

Quelle: Eigene Berechnungen auf Basis von Tabelle 3, ohne Inflationsausgleich

3.3 Investitionen in Bundesfernstraßen

Mit dem BVWP 2003 werden die Investitionen für Bundesfernstraßen auf einem neuen Rekordniveau fortgeschrieben. Für die Jahre ab 2004 unterstellt das BMVBW (einschl. der Mittel aus der Lkw-Maut) dafür 5,2 Mrd. € pro Jahr. Von der Erhöhung der Mittel soll zwar die Hälfte in den Bestandserhalt des vorhandenen Straßennetzes fließen. Dennoch stehen mit ca. 2,7 Mrd. € pro Jahr deutlich mehr Mittel für den Neu- und Ausbau des Straßennetzes als in den vergangenen Jahren zur Verfügung.

Der intensivierete Neu- und Ausbau von Straßen aber stärkt den motorisierten Individualverkehr und widerspricht damit dem Ziel der Verkehrsverlagerung. Da Deutschland mit dem heutigen Straßennetz weitgehend und ausreichend erschlossen ist, fordert der BUND

- die Investitionsmittel für den Straßenneu- und -ausbau in den nächsten Jahren deutlich zu Gunsten der Schiene und der Förderung innovativer Mobilitätsangebote zurückzufahren und
- nur noch in Ausnahmefällen (Abbau hoher lokaler Umweltbelastungen oder erhebliche Erreichbarkeitsdefizite) umweltverträgliche Straßenbaulösungen auf Basis einer integrierten Verkehrsplanung zu realisieren (vgl. BUND-Forderungen zum BVWP 2003).

3.4 Investitionen in Schienenwege des Bundes

Die Schieneninvestitionen werden bis 2015 mit durchschnittlich 4,25 Mrd. € auf dem heutigen Niveau fortgeschrieben. Dabei ist insbesondere die Stärkung der Investitionen in das Bestandsnetz positiv zu beurteilen, da mit den vorgesehenen 2,5 Mrd. € für die Modernisierung des Bestandsnetzes (einschl. Leit- und Sicherungselektronik) die Planungsansätze der DB Netz AG für die Umsetzung der Netz 21-Strategie übernommen werden. Damit kann zumindest das Kernnetz fit für das 21. Jahrhundert gemacht werden.

Die Ansätze für Neu- und Ausbaumaßnahmen sowie die Förderung von regionalen Schienenstrecken sind dagegen zu niedrig angesetzt, insbesondere wenn weiterhin beträchtliche Investitionsanteile für verkehrlich wenig sinnvolle Prestigeobjekte (z.B. Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-

Halle oder das Bahnhofprojekt Stuttgart 21) „verschwendet“ werden und damit die Mittel für einen sinnvollen Kapazitätsausbau fehlen (vgl. Analyse Vordringlicher Bedarf – steht noch aus).

3.4.1 Angleichung der Investitionen für Straße und Schiene im BVWP'03?

Der Anteil der Haushaltsmittel des Bundes, der für das umweltfreundliche Verkehrsmittel Schiene bereit gestellt wird, ist für den BUND ein zentraler Indikator für eine ökologische Neuorientierung der Verkehrsinvestitionspolitik. Dabei ist die bisher vom BUND und anderen Umweltverbänden geforderte Angleichung der Investitionsmittel für die Schiene an die der Straße nur ein erster Schritt, um die jahrzehntelange Dominanz des Straßenbaus bei der Zuteilung der Finanzmittel zu brechen.

Gegenüber den Verkehrsinvestitionen im Jahr 2002 öffnet sich im Bundesverkehrswegeplan 2003 die Schere zwischen Straßen- und Schieneninvestitionen wieder deutlich. Nach der mittelfristigen Finanzplanung, die dem BVWP'03 zu Grunde liegt, wird die Differenz ab dem Jahr 2006 bei fast einer Mrd. € liegen. Dadurch ergibt sich für die Gesamtlaufzeit des BVWP 2003 eine Differenz von ca. 13,6 Mrd. €.

Dieses Ungleichgewicht wird (im BVWP-Entwurf bisher nur textlich) dadurch kaschiert, dass nach dem rot-grünen Koalitionsvertrag vom 16.10.2002 beide Verkehrsträger unter Einbeziehung der LKW-Maut, der Regionalisierungsmittel und der Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gleichwertig berücksichtigt werden sollen. Was dies konkret bedeutet, wird im folgenden dargestellt und analysiert.

Tabelle 6: Schieneninvestitionen einschl. Mittel aus RegG und GVFG laut BMVBW

Schienenwege aus Bundeshaushalt	63,8
<i>Aus Reg G*</i>	<i>12,8</i>
<i>Aus GVFG-Mitteln*</i>	<i>2,0</i>
<i>Gesamte Schieneninvestitionen des Bundes</i>	<i>78,6</i>

3.4.2 Schieneninvestitionen aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz

Im Rahmen der Bahnreform ging die Verantwortung für den regionalen Schienenpersonenverkehr an die Bundesländer über. Für die Übernahme dieser Verantwortung fließen den Ländern vom Bund über das Regionalisierungsgesetz (RegG) jährlich steigende Summen zu, im Jahr 2002 waren es etwa 6,75 Mrd. €.

Seit 1996 bezuschussen die Länder aus den RegG-Mitteln mit über 4 Mrd. € jährlich den nicht kostendeckenden Schienenpersonennahverkehr (Regionalzüge und S-Bahnen). Der Rest der Gelder steht zur „Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs“ zur Verfügung.

Für den BVWP 2003 unterstellt das BMVBW, dass aus diesen „Restmitteln“ jährlich 850 Mio. € in Schienenwege des Bundes investiert werden. Diese Zahl basiert nach Angaben des BMVBW im Entwurf des BVWP 2003 auf „Erfahrungswerten“, nach unserer Auffassung aber viel zu optimistischen Abschätzungen. Denn nach inoffiziellen Angaben der DB AG werden nur maximal 10 % der gesamten RegG-Mittel in die Infrastruktur investiert, dass entspräche 2002 maximal 675 Mio. €³. Konkrete Zahlen liegen nicht vor, da:

1. Die Länder dem Bund keine Berichte über die tatsächliche Mittelverwendung abliefern müssen und dies auch nicht tun.

³ Allerdings können die Länder aus den RegG-Mitteln auch Investition in Schienenstrecken in Landesbesitz oder in Händen von Privatbahnen tätigen. Diese gelten nicht als Investitionen in Schienenwege des Bundes und werden daher nach der Logik des BMVBW nicht einberechnet.

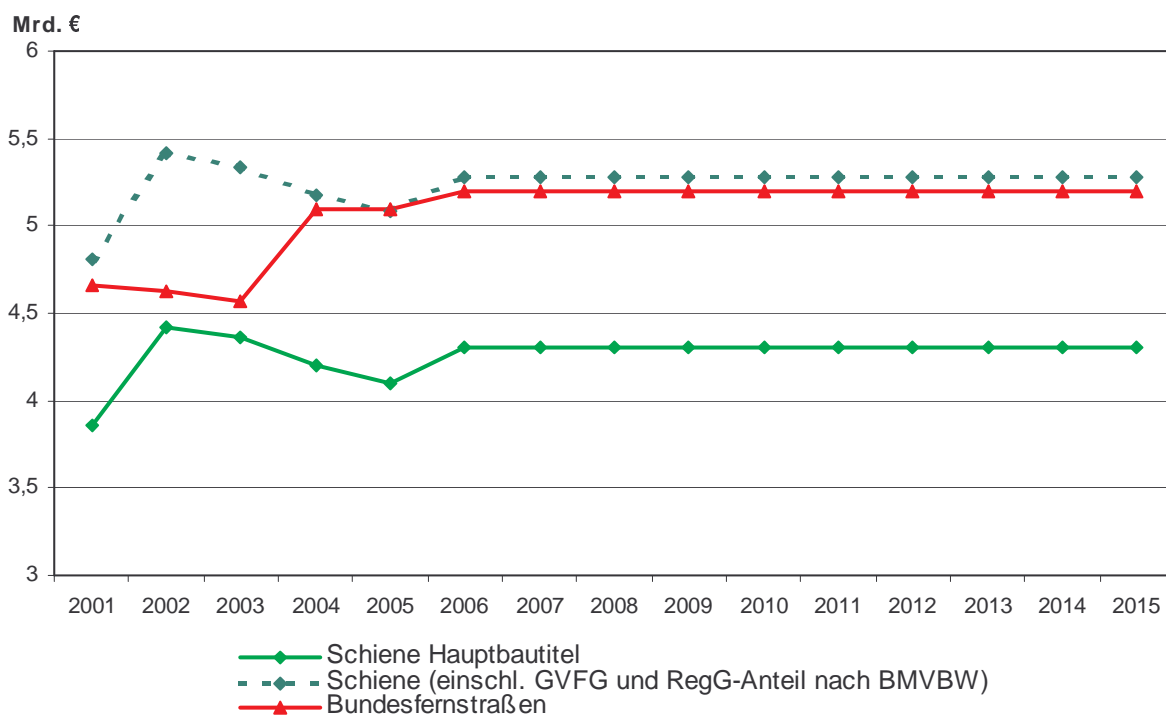
2. In den Länderhaushalten der Anteil der Investitionen, der in die Bundesschienenwege fließt, nicht explizit ausgewiesen wird und somit nicht zurückverfolgt werden kann. In Berlin z.B. sind die Investitionen aus den RegG-, GVFG und anderen Mitteln für Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen zusammengefasst.
3. Rechtliche Vorschriften für Investitionen aus Mitteln des RegG in Schienenwege des Bundes fehlen und die Länder die Mittel frei verwenden dürfen. Selbst wenn 2002 tatsächlich 850 Mio. € in die Schienenwege des Bundes gesteckt wurden, hätte so der Bund keinerlei Einfluss auf die Länder, dass diese den Betrag bis 2015 fortschreiben.
4. Fraglich ist zudem, ob der Bund sich die Verwendung dieser Mittel überhaupt selbst zuschreiben darf. Bayern z.B. will die Planungskosten für den Transrapid aus den RegG-Mitteln bezahlen, bezeichnet sie aber als Landesmittel.

3.4.3 Schieneninvestitionen aus GVFG-Mitteln

Das Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) ist sowohl bezüglich der Vorschriften zur Verwendung der Mittel als auch der Berichtspflicht wesentlich eindeutiger als das RegG. Insgesamt stellt der Bund über das GVFG jährlich 1,68 Mrd. € zur Verfügung. 80 Prozent dieser Mittel können die Länder frei für Investitionen in den ÖPNV oder den kommunalen Straßenbau verwenden. 20 Prozent oder 334 Mio. € werden vom Bund als sog. Bundesprogramm ausgegeben und im Bundeshaushalt ausgewiesen. Dieses Bundesprogramm steht für Investitionszuschüsse „an die DB AG und Unternehmen, die sich überwiegend in Bundeshand befinden“ und für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur zur Verfügung. Trotz größerer Schwankungen unterstellt das BMVBW nach unserem Kenntnisstand, dass hier pro Jahr ca. 130 Mio. € für die Schienenwege des Bundes verwendet werden. Dies ist deshalb zwar mit gewissen Unsicherheiten behaftet, aber von der finanziellen Größenordnung her akzeptabel.

3.4.4 Schere zwischen Straßen- und Schieneninvestitionen öffnet sich wieder

Abb. 1: Entwicklung der Schienen- und Straßeninvestitionen 2001 – 2015



Während in den Jahren 2001 bis 2003 die Investitionsmittel für Straße und Schiene fast auf gleichem Niveau lagen, sollen ab 2004 die Mittel für den Straßenbau deutlich erhöht werden, während der Hauptbautitel Schieneninvestitionen leicht absinkt.

Grundlage sind jeweils die Koalitionsverträge: während die Forderung des rot-grünen Koalitionsvertrages von 1998 nach Angleichung der Investitionsmittel erfolgreich durchgesetzt wurde, werden durch die im neuen Koalitionsvertrag von 2002 vereinbarte zusätzliche Einbeziehung der Mittel aus dem RegG und dem GVFG die Investitionen in die Schiene gegenüber der Straße schön gerechnet. Statt 13,6 Mrd. € weniger für Schieneninvestitionen auszuweisen, wird so ein Gleichstand „errechnet“ bzw. konstruiert⁴.

Dass die DB AG in den letzten Jahren nicht die vollen Planungsmittel abgerufen hat, kann nicht als Begründung für eine langfristige Stagnation der Schieneninvestitionen herhalten. Bei einer Festlegung einer sicheren Investitionslinie dürfte auch die DB Netz AG in der Lage sein, entsprechende Planungskapazitäten aufzubauen. Als Alternative bietet sich gerade für die regionalen Netze eine Aufgabenübernahme durch die Landesverwaltungen an, die im Verplanen und Verbauen der Straßenbauinvestitionen höchst erfolgreich sind. Durch diese Aufgabenübernahme könnten auch Anreize für die Länder gestärkt werden, sich für eine Erhöhung der Schieneninvestitionen einzusetzen.

3.5 Investitionen in Bundeswasserstraßen

Investitionen in den Ausbau des Verkehrsträgers Wasserstraße sieht der BUND aufgrund der vielfältigen Konflikte mit dem Naturschutz beim Ausbau von Flüssen und dem Neubau von Kanälen sehr kritisch (vgl. BUND Forderungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003). Insofern begrüßt der BUND, dass die Mittel für Bundeswasserstraßen auf 500 Mio. €/Jahr (statt der noch im Herbst 2002 geplanten langfristigen Erhöhung auf 700 Mio. €/Jahr) abgesenkt werden. Dadurch bleiben praktisch keine Mittel mehr für die unsinnigen und naturzerstörenden Flussausbauten übrig.

Um so fataler ist, dass das BMVBW im BVWP 2003 trotz nicht vorhandener Finanzierungsmittel an einer Umsetzung der Ausbauprojekte des Vordringlichen Bedarfs mit einem Gesamtvolumen von 5 Mrd. € festhält. Durch die Festlegung des Planungsauftrages werden weiterhin naturzerstörende und verkehrspolitisch unsinnigen Flussausbauten (Saale-Seiten-Kanal, Vertiefung von Main, Unterelbe und Unterweser, Ausbau der Wasserstraßen zwischen Elbe und Oder) vorangetrieben. Diese könnten dann auch entgegen der Investitionsansätze im BVWP 2003 realisiert werden. Der BUND fordert daher eine Herausnahme der umstrittenen Wasserstraßenprojekte aus dem BVWP 2003 und die Entwicklung von integrierten, naturverträglichen Flusskonzepten. Zur Umsetzung einer ökologischen Flusspolitik halten wir es außerdem für erforderlich, das Aufgaben- und Investitionsspektrum der Bundeswasserstraßenverwaltung auf Maßnahmen des Hochwasserschutzes und Renaturierungsprogramme auszuweiten (Gemeinschaftsinitiative mit den Bundesländern).

3.6 BUND-Bewertung der Verkehrsinvestitionen des BVWP 2003

Die deutliche Stärkung der Investitionen für Bestandssanierung und –erhalt ist im BVWP 2003 ist aus Sicht des BUND uneingeschränkt positiv zu bewerten.

Ökologisch kontraproduktiv ist dagegen, dass nach dem BVWP-Entwurf die Straßenbauinvestitionen auf einem neuen Rekordniveau fortgeschrieben werden. Diese Stärkung des motorisierten Individualverkehrs konterkariert die Ansätze einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik (Ökosteuer, Einführung Lkw-Maut, Stärkung der Schieneninvestitionen).

Ebenso driften nach den Planzahlen die Straßen- und Schieneninvestitionen in Zukunft wieder real auseinander. Mit Schienenmitteln, die bereits heute aufgewendet werden (seien es Eigenan-

⁴ Da die Koalitionsvereinbarung nur von gleichen Investitionen in Straße und Schiene spricht, könnte man theoretisch auch alle GVFG-Mittel berücksichtigen. Da aber nicht nur 2001 mehr als die Hälfte davon für (kommunale) Straßen ausgegeben wurden, würde die Gesamtbilanz des BVWP'03 dann wiederum etwas mehr Investitionsmittel für Straßen ausweisen.

teile der DB AG, Trasseneinnahmen oder eben die Investitionsmittel aus GVFG oder RegG), lässt sich zwar formal ein deutliches Übergewicht der Schieneninvestitionen gegenüber den Fernstraßenbaumitteln errechnen⁵. Gegenüber den positiven Ansätzen in der Schienenpolitik seit 1998, wie der generellen Angleichung der Hauptbautitel von Schiene und Straße, das Bestands-sanierungsprogramm aus den UMTS-Mitteln, die Umwandlung von zinslosen Darlehen in Baukostenzuschüssen und die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, bedeutet diese Investitionsplanung einen deutlichen Rückschritt. Die Schiene wird zudem noch weiter geschwächt, da die Bundesregierung an der Umsetzung von milliardenschweren Großprojekten festhält, die verkehrlich wenig Sinn machen (z.B. NBS Nürnberg – Erfurt – Halle und Stuttgart 21). Auf Basis der vorliegenden Kostenschätzungen ist davon auszugehen, dass mit dem vorhandenen Investitionsvolumen fast keines der neuen Projekte im Vordringlichen Bedarf vor dem Jahr 2015 realisiert werden kann. Modernisierung und Reaktivierung von regionalen Schienenstrecken (abseits der Finanzierungslinie über RegG und GVFG) wird ebenfalls vernachlässigt.

Als Grundlage für eine offene und ehrliche Diskussion über die Investitionsschwerpunkte im Bundesverkehrswegeplan fordert der BUND daher die Vorlage einer Schienennetzkonzeption für das Jahr 2015 unter Einbezug des erforderlichen Aufwandes zur Sanierung und Reaktivierung regionaler Schienenstrecken, einem Gleisanschlussprogramm, des Ausbaus des Kombinierten Verkehrs und einer umfassenden Lärmsanierungsstrategie. Die für die Umsetzung erforderlichen Finanzmittel können zu Lasten des Straßenbauhaushaltes zur Verfügung gestellt werden.

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik erwartet der BUND zudem, dass in den BVWP-Entwurf auch Investitionsansätze für die Umsetzung der Nationalen Radverkehrsstrategie ebenso wie für die Förderung innovativer Mobilitätsdienstleistungen aufgenommen werden (vgl. BUND-Forderungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003).

4 Investitionsvolumina für den „Vordringlichen Bedarf“

Im Mittelpunkt der Bundesverkehrswegeplanung steht die Einstufung der von Bundesländern, Bahnunternehmen und Verbänden vorgeschlagenen Bundesfernstraßen-, -schienen- und wasserstraßenprojekte in die Bedarfskategorien „vordringlicher Bedarf“, „weiterer Bedarf“ und „kein Bedarf“ (vgl. Kap. 1). Die Einstufung der Projekte in die Bedarfskategorien erfolgt auf Grundlage eines umfassenden Bewertungsverfahrens (Nutzen-Kosten-Analyse, Raumwirksamkeitsanalyse, Umweltrisikoeinschätzung), das vom BMVBW durchgeführt wird. Die Entscheidung über die Aufnahme von Projekten in den „Vordringlichen Bedarf“ wird auf Basis der Bewertungen in einem Verhandlungsprozess zwischen Bund, Ländern, Koalitionsfraktionen sowie den weiteren Verfahrensbeteiligten getroffen (zum Bewertungsverfahren insgesamt vgl. BUND-Analyse der gesamtwirtschaftlichen und verkehrlichen Bewertung der Straßenbauprojekte sowie die BUND-Informationen zum BVWP unter www.bvwp.de).

4.1 Berechnung der Investitionsvolumina für den „vordringlichen Bedarf“

Die Ermittlung des Investitionsvolumen für Projekte des „vordringlichen Bedarfs“ erfolgt auf Grundlage folgender Berechnung:

⁵ Ganz abgesehen von diesen Rechenspielen müssten dann auch die Aufwendungen für das gesamte Straßennetz gegengerechnet werden. Während der Bund mit über 90 % der für den öffentlichen Verkehr genutzten **Schiennetze** praktisch das gesamte deutsche Schienennetz besitzt, machen die Bundesfernstraßen nur ein Viertel der Gesamtlänge aller Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundesfernstraßen, Landes- und Kreisstraßen) aus. Die Gemeindestraßen sind insgesamt noch einmal fast doppelt so lang wie alle Straßen des überörtlichen Verkehrs zusammen. Der Anteil des Bundes an den ‘Nettoausgaben für das Straßenwesen’ in Deutschland beträgt damit nur etwa 1/3 der Gesamtausgaben von 15,8 Mrd. € (Stand 1998, vgl. Verkehr in Zahlen).

*Investitionsvolumen für Neu- und Ausbauprojekte von 2001 bis 2015 (vgl. Tabelle 3).
- indisponible Projekte („Investitionsschlepe“, vgl. 4.1.1.)*

= *Investitionsvolumen für neue Neu- und Ausbauprojekte bis 2015
+ Planungsreserve (vgl. 4.1.2)*

= ***Investitionsvolumen für neue Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“***

Die Mittel für die Fernstraßenprojekte werden zudem zwischen den Ländern auf Basis eines festgelegten Schlüssels aufgeteilt (vgl. 4.2).

Tabelle 7: Investitionsmittel für neue Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“

		Schienenwege des Bundes	Bundesfernstraßen	Bundeswasserstraßen
1	Investitionsvolumen bis 2015	25,5 Mrd. €	39,8 Mrd. €	0,8 Mrd. €
2	abzgl. Indisponible Projekte	- 16,8 Mrd. €	- 28,9 Mrd. €	- 4,4 Mrd. €
3	Zuzügl. Planungsreserve (Mittel ab 2015)	+ 6,5 Mrd. €	+ 10,0 Mrd. €	+ 4,2 Mrd. €
4	Investitionsmittel für neue VB-Projekte (= 1 – 2 + 3)	15,2 Mrd. €	20,9 Mrd. €	0,6 Mrd. €
5	Gesamtvolumen VB (= 1 + 3)	32,1 Mrd. €	49,8 Mrd. €	5,0 Mrd. €
6	Weiterer Bedarf	9,3 Mrd. € + Großteil Internationaler Projekte: 4,2 Mrd. €	33,0 Mrd. €	Entfällt

4.1.1 Indisponible Projekte

Im Gegensatz zu den bisherigen Bundesverkehrswegeplänen hat das BMVBW für die Erstellung des BVWP'03 auch Projekte neu überprüft, die im „Vordringlichen Bedarf“ des BVWP'92 enthalten waren. Auf Grundlage einer Vereinbarung zwischen den Koalitionspartnern zu Beginn der Erarbeitung des neuen BVWP im Jahr 1999 sollten dabei nur die Projekte als „indisponibler Bedarf“ festgelegt werden, die folgende Kriterien erfüllen:

- Projekte, die bereits in Bau waren oder sind.
- Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (darunter besondere kritische und noch nicht oder erst in Teilabschnitten in Bau befindliche Projekte: A 38, A 44, ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Halle, VDE 17 – Wasserstraßenausbau von Magdeburg bis Berlin).
- Projekte, für die am 31.12.1999 ein rechtsgültiger Planfeststellungsbeschluss oder Bebauungsplan vorlag (darunter sind aber auch Projekte zu finden, bei denen Umweltverbände durch eine erfolgreiche Klage zwischenzeitlich die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses erreicht haben).

Dieser Ansatz einer umfassenden Prüfung der Altprojekte wurde jedoch durch die zahlreichen Investitionsprogramme der letzten Legislaturperiode durchlöchert⁶, da jeweils weitere Projekte der Überprüfung entzogen wurden. Zusätzlich wurden weitere Projekte für 2,8 Mrd. €, für die keine der genannten Kategorien zutrifft, in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen, da deren verkehrliche Bedeutung angeblich unbestritten ist. Der Spielraum für eine Neuorientierung der Verkehrsinvestitionspolitik wurde damit schrittweise massiv eingeschränkt.

Bei Berücksichtigung dieser Investitionsschleppes aus indisponiblen Projekten stünden für neue Projekte aus dem Hauptbautitel Straße erst ab 2011 Mittel zur Verfügung, im Hauptbautitel Schiene erst ab dem Jahr 2009/2010 (und dies ohne Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt) zur Verfügung⁷.

Zu den indisponiblen Projekten wird der BUND daher eine eigene Bewertung vorlegen und deren Überprüfung einfordern. Dazu zählen insbesondere Projekte, bei denen Umweltverbände in der letzten Zeit Klagen gewonnen haben (aufgrund der nicht ausreichenden Berücksichtigung der Vorschläge und Stellungnahmen der Verbände durch die Planungsbehörden, so z.B. bei der B 50 neu und der A 44). Ebenso die NBS Nürnberg – Erfurt – Halle und alle laufenden Wasserstraßenprojekte, zu denen der BUND natur- und finanzschonende Alternativkonzepte vorgelegt hat.

4.1.2 Planungsreserve

In den vordringlichen Bedarf des BVWP'03 werden mehr Neu- und Ausbauprojekte aufgenommen als tatsächlich bis 2015 finanziert werden können. Dies wird damit begründet, dass nicht alle Projekte aufgrund von Planungsverzögerungen oder Klagen bis 2015 realisiert werden können. Außerdem spekulieren einige Akteure auch auf eine weitere Ausweitung des Finanzierungsspielraumes z.B. durch Privatfinanzierung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut. Unverständlich ist, warum die Planungsreserven uneinheitlich festgelegt wurden. Während bei der Straße das Volumen für Neu- und Ausbaumaßnahmen um 25 % erhöht wird, sind es bei der Schiene 26% und bei den Wasserstraßen gar 400% (s.u.)

4.2 Investitionsvolumen neue Projekte des Vordringlichen Bedarfs - Bundesfernstraßen

Für neue VB-Projekte im Bundesfernstraßenneu- und -ausbau stehen nach dem BVWP-Entwurf insgesamt 20,9 Mrd. € zur Verfügung. Dabei hat das BMVBW eine Planungsreserve in Höhe von 10,0 Mrd € bzw. 25,1 % angesetzt (die Verkehrsministerkonferenz der Länder am 5./6. März hatte eine Planungsreserve in Höhe von 30 % gefordert). Da die Investitionsschleppes des indisponiblen Bedarfs in Höhe von 28,9 Mrd. € noch bis 2011 abgearbeitet werden muss, stehen für die neuen Projekte im VB mit Kosten von 20,9 Mrd. € nur 10,9 Mrd. € zur Verfügung. Bezogen auf die Investitionsmittel für die neuen Projekte des vordringlichen Bedarfs bedeutet dies eine Überplanung in Höhe von fast 50 %. Zu beachten ist auch, dass von den Ländern die Kosten für die Projekte i.d.R. am unteren Ende der tatsächlichen Realisierungskosten angesetzt wurden, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis in die Höhe zu treiben. Die tatsächlichen Investitionsvolumina dürften damit höher liegen.

Zusätzlich gibt es durch die „Projekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht“ noch eine weitere (stille) Planungsreserve. Bei diesen Projekten können die Planungen weiter geführt werden und die Projekte bei Vorliegen der Planungsreife in den VB aufgestuft werden, falls es zusätzliche Mittel für den Straßenbau gäbe.

⁶ Investitionsprogramm 1999 - 2002, EFRE-Bundesprogramm für Ostdeutschland (teilweise aus EU-Mitteln gespeist), Zukunftsinvestitionsprogramm Schiene und Ortsumgehungsprogramm (beide aus UMTS-Mitteln) sowie das Anti-Stau-Programm und die Betreibermodelle im Zusammenhang mit der Einführung der Lkw-Maut.

⁷ Bezieht man die tatsächlich erforderlichen Investitionsmittel für die NBS Nürnberg – Erfurt – Halle von bis zu 7 Mrd. € und die absehbaren Kostenentwicklungen bei laufenden Großprojekten (Knoten Berlin, NBS Nürnberg – München) mit ein, kann nach Abschätzung des BUND fast keine Maßnahmen des VB Schiene vor dem Jahr 2015 realisiert werden. Dazu wird der BUND auf Basis des BVWP-Entwurfes eine separate Studie erstellen.

Im Hinblick auf eine realistische Finanzplanung ist die Ausweitung des Investitionsvolumens durch die Planungsreserven für den BUND nicht vertretbar. Dies führt dazu, dass mehr Projekte beplant werden können. Dies kann dazu führen, dass bei unkoordinierter Planung (die durchaus auch absichtlich sein kann), mehr Projekte baureif werden, als Investitionsmittel für ihre Realisierung zur Verfügung stehen. Diese „Macht des Faktischen“ erhöht insbesondere im Straßenbau den Druck auf den Bund, die Investitionsmittel für den Neu- und Ausbau zu erhöhen. Dies wiederum engt den Spielraum für die Realisierung zukunftsfähiger Verkehrskonzepte weiter ein. Der BUND lehnt deshalb auch den erneuten Vorstoß des Bundesrates ab, die Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen auf 10 Jahre zu verlängern.

4.3 Investitionsvolumen neue Projekte des Vordringlichen Bedarfs - Schienenwegen

Für neue Aus- und Neubauprojekte bei der Schiene sieht der BVWP-Entwurf insgesamt 15,2 Mrd. € vor. Davon stehen lediglich 725 Mio. €, das entspricht 2,8 % der insgesamt für Neu- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Mittel, für die Modernisierung und Reaktivierung regionaler Schienenstrecken bereitgestellt werden.

Die Planungsreserve für das Schieneninvestitionsvolumen hat das BMVBW mit ca. 26 % sehr großzügig bemessen. Dies bedeutet, dass die im Vordringlichen Bedarf enthaltenen Maßnahmen (insg. ca. 32 Mrd. €) bei stetigem Mittelfluss und Einhaltung der angenommenen Kostensätze erst nach 2020 realisiert werden können. Projekte des Weiteren Bedarfs, Internationale Projekte und eine umfassende Modernisierung der regionalen Schienennetze rücken damit in weite Ferne.

Die unzureichende Finanzierung einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur wird dadurch verschärft, dass im BVWP-Entwurf Großprojekte enthalten sind, die mit sehr (zu) niedrigen Kostenannahmen angesetzt sind (z.B. für Nürnberg – Erfurt – Halle: 4,5 Mrd. € statt über 7 Mrd. €). Damit zeichnet der Entwurf des BVWP 2003 bisher kein realistisches Bild für die Schieneninfrastruktur im Jahr 2015.

Der BUND fordert daher (s.o.):

- die Vorlage einer realistischen Schienennetzplanung bis 2015,
- die Realisierung von verkehrlich sinnvollen und kostensparenden Alternativen insbesondere zu den Großprojekten Nürnberg – Erfurt – Halle, Stuttgart 21, Y-Trasse zwischen Hannover, Bremen und Hamburg,
- sowie die Vorlage einer Konzeption für die Sanierung, Modernisierung und Reaktivierung von regionalen Schienenprojekten.

4.4 Verteilung der Straßenbauinvestitionen auf die Bundesländer

Damit es angesichts der über 1.600 angemeldeten Projekte nicht zu einem Verteilungskampf zwischen den Ländern kommt, werden die beim BVWP 2003 die Mittel für Bundesfernstraßen nach dem dafür modifizierten Königsteiner Schlüssel verteilt. Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Mittel für den Vordringlichen Bedarf im BVWP 1992, den Königsteiner Schlüssel für 2002 sowie die Ansätze des BVWP 2003-Entwurfes.

Die Analyse der Zahlen zeigt, dass gegenüber der „Normalverteilung“ analog im Königsteiner Schlüssel immer noch ein Schwerpunkt in den Neuen Bundesländer liegt. Dennoch sinken die Anteile für die Ostländer am Investitionsvolumen für Neu- und Ausbauprojekte z.T. deutlich ab.⁸

⁸ Da der Erhaltungsbedarf in den Ländern unterschiedlich hoch ist, weicht die Verteilung der Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen von der Verteilung gesamten Straßenbaumittel ab. Wie bei der Verteilung der Mittel auf die Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße werden zuerst die Mittel auf die Bundesländer verteilt und dann erst der jeweilige Erhaltungsbedarf abgezogen. Da dieser im Osten aber wegen der umfangreichen Sanierungsmaßnahmen seit der deutschen Vereinigung deutlich geringer als im Westen ist, wird der Westen mehr Mittel bereit gestellt bekommen, als hier ausgewiesen. Dadurch fällt die scheinbare Bevorzugung des Ostens noch geringer aus.

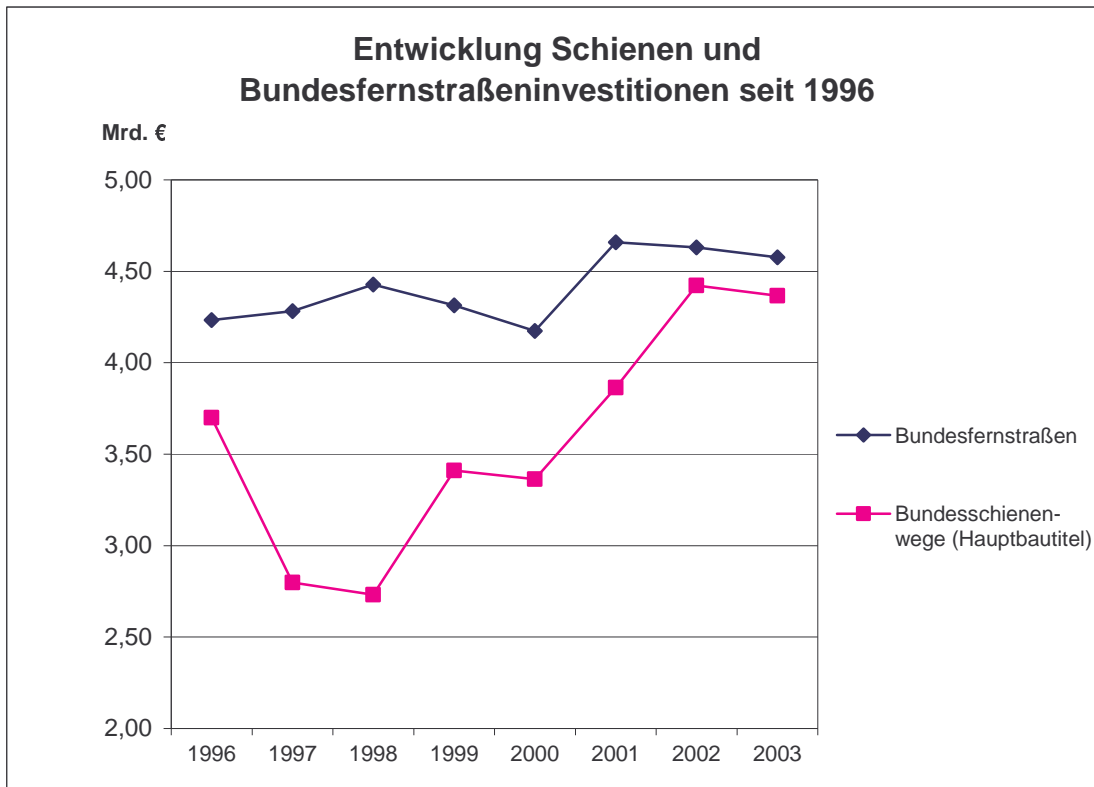
Tabelle 8: Länderanteile am Vordringlichen Bedarf Bundesfernstraßen

	Indisponibler Bedarf	Neue Vorhaben	Gesamt	in %	<i>BVWP 1992 (in %)</i>	<i>Königsteiner Schlüssel 2002</i>
Baden-Württemberg	2.369	3.424	5.793	12,0	11,3	12,55
Bayern	3.155	3.377	6.532	13,7	14,0	14,70
Berlin	563	313	876	1,8	2,0	4,93
Brandenburg	1.758	856	2.614	5,5	5,9	3,17
Bremen	336	173	509	1,1	0,8	0,95
Hamburg	607	260	867	1,8	1,4	2,49
Hessen	1.928	1.570	3.498	7,3	5,8	7,28
Mecklenburg-Vorpommern	1.747	424	2.171	4,5	5,0	2,20
Niedersachsen	1.744	2.014	3.758	7,9	8,2	9,11
Nordrhein-Westfalen	3.240	4.392	7.632	16,0	15,8	21,73
Rheinland-Pfalz	1.111	1.031	2.142	4,5	4,0	4,70
Saarland	186	182	368	0,8	0,7	1,27
Sachsen	1.940	844	2.784	5,8	7,4	5,45
Sachsen-Anhalt	2.231	644	2.875	6,0	7,7	3,24
Schleswig-Holstein	603	718	1.321	2,8	2,6	3,21
Thüringen	3.335	716	4.051	8,5	7,4	3,00
Gesamt	26.853	20.938	47.791	100	100	100
<i>West</i>	<i>15.279</i>	<i>17.141</i>	32.420	67,8	64,6	78,0
<i>Ost (inkl. Berlin)</i>	<i>11.574</i>	<i>3.797</i>	15.371	32,2	35,4	22,0

Anlagen

4.5 Entwicklung des Haushalts des Bundesverkehrsministeriums seit 1996

Die Forderung nach Angleichung der Investitionsmittel für Schiene und Straße wurde formal bereits im Bundesverkehrsplan 1992 erfüllt, in dem mehr Mittel für Schienenwege als Straßen eingeplant wurden. Jedoch wurde in den Folgejahren wesentlich weniger in die Schienenwege investiert als vorgesehen. Zwar lagen auch die Straßenbauinvestitionen unter den Ansätzen, doch die Schere zwischen Straße und Schiene war Mitte der 90er Jahre zuungunsten der Schiene weit geöffnet.



Die in der Grafik dargestellte Entwicklung des Bundeshaushaltes Verkehr von 1996 bis 2003 zeigt, dass ab 1998 unter der rot-grünen Bundesregierung eine Angleichung der Hauptbautitel für die Schiene an die der Straße erfolgt ist. Die deutliche Ausweitung der Schieneninvestitionen wurde allerdings nur bei gleichzeitig gestiegenen Investitionen in die Bundesfernstraßen erreicht. Die Schieneninvestitionen liegen 2003 mit 4,4 Mrd. € so hoch wie lange nicht mehr, aber noch unter den bei der Bahnreform 1994 vereinbarten 10 Mrd. DM (5,1 Mrd. €) jährlich.

Alleine mit einer *Angleichung* der Investitionsmittel ist die jahrelange Benachteiligung der Schiene gegenüber der Straße nicht wett zu machen. Allein die addierten Haushaltsansätze (Soll) der Schiene liegen von 1996 bis 2003 um ca. 3,9 Mrd. € (bzw. 7,7 Mrd. DM) unter denen der Straße. Betrachtet man die tatsächlich geflossenen Mittel (Ist) allein für die fünf Jahre 1996 – 2000, erhöht sich die Differenz um weitere 2,4 Mrd. € (4,8 Mrd. DM) auf 6,3 Mrd. €. Berücksichtigt man außerdem, dass seit 1950 der planmäßige Aufbau eines autoorientierten Deutschlands dominierte, wird deutlich, dass die Angleichung der Investitionsmittel von Schiene und Straße nur ein erster Schritt sein kann.

4.6 Tabelle: Entwicklung des Haushaltes des Bundesverkehrsministeriums von 1996-2003

Jahr	Haushalts- angabe	Bundesfern- straßen	Davon In- vestitionen	Eisenbahnen des Bundes	davon In- vestitionen	Differenz Soll- Ist bei Schie- neninvest.	Differenz In- vest. Straße – Schiene	Bundes- wasserstr.	davon In- vestitionen
1996	Soll	5.181.074	4.121.728	15.203.366	3.936.947		184.576	1.418.273	547.542
1996	Ist	5.199.685	4.233.190		3.699.043	-237.904			
1997	Soll	5.181.074	4.151.077	13.374.220	3.425.656		725.421	1.426.351	561.041
1997	Ist	5.196.771	4.282.888		2.798.914	-626.742			
1998	Soll	5.240.742	4.241.496	12.369.082	3.427.879		813.568	1.471.283	590.685
1998	Ist	5.292.536	4.427.123		2.731.067	-696.812			
1999	Soll	5.266.306	4.314.690	8.912.682	3.439.818		836.525	1.553.732	670.008
1999	Ist				3.411.171	-28.647			
2000	Soll	5.090.365	4.224.319	10.928.450	3.490.385		733.959	1.546.226	674.842
2000	Ist	5.070.635	4.173.215		3.362.768	-127.617			
2001	Soll	5.531.414	4.665.253	9.418.871	4.548.504		116.749	1.517.616	642.683
2001	Ist	5.578.400	4.658.500		3.864.884	- 683.620*			
2002	Soll	5.518.585	4.629.850	11.301.884	4.421.771		208.079	1.527.746	660.574
2002	Ist				(ca. 4.200.000)	(ca. 220.000)			
2003 Entw. Dez. 02	Soll + VIFG = Gesamt	5.476.037	4.557.096 + 19.818 = 4.576.914	10.564.136	4.355.852 + 9.889 = 4.365.741		201.244 + 9.929 = 211.173	1.508.526	691.441 + 7.868 = 699.309
Summe		42.485.597	34.925.327	92.072.691	Soll: 31.056.701	- 2.401.342	3.830.050	11.969.753	5.046.684

Angaben in 1.000 €; Quelle: Berechnungen des BUND auf Grundlage: Deutscher Bundestag, Haushaltsentwürfe für Einzelplan 12 (Bundesministerium für Verkehr) 1996-2003. Die im Jahr 2001 nicht für Schieneninvestitionen ausgegebenen Mittel wurden für die vorzeitige Tilgung der privat vorfinanzierten Strecke Nürnberg-München verwendet

4.7 Erhaltungsbedarf für Bundesverkehrswege 2001 bis 2015

Jahr	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Summen '01 - '15	Summen '03 - '15
Bundesautobahnen	1.016	1.059	1.101	1.142	1.184	1.226	1.268	1.309	1.350	1.389	1.427	1.463	1.500	1.534	1.568	19.536	17.461
Bundesstraßen	1.253	1.281	1.307	1.332	1.354	1.373	1.390	1.405	1.416	1.425	1.432	1.436	1.439	1.440	1.440	20.723	18.189
Bundesfernstraßen gesamt	2.269	2.340	2.408	2.474	2.538	2.599	2.658	2.714	2.766	2.814	2.858	2.900	2.939	2.975	3.008	40.260	35.651
Bundesschienenwege	2.600	2.600	2.594	2.586	2.575	2.563	2.553	2.545	2.541	2.542	2.544	2.549	2.558	2.570	2.586	38.506	33.306
Bundeswasserstraßen	448	455	461	468	474	482	489	496	505	514	523	532	541	550	559	7.497	6.594
Bundesverkehrswege gesamt	5.317	5.395	5.463	5.528	5.587	5.644	5.700	5.755	5.812	5.870	5.925	5.981	6.038	6.095	6.154	86.264	75.552

Quelle: DIW (2001), Variante II