

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill und der Fraktion DIE LINKE.

Verkehrsprognose 2025 als Grundlage der Überprüfung der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes

Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 und der darauf basierenden derzeit geltenden Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes war die Verkehrsprognose 2015. Damals waren drei verkehrspolitische Szenarien erarbeitet worden, das „Überforderungsszenario“, das „Integrations-szenario“ und das „Laissez-faire-Szenario“. Diese drei Szenarien unterschieden sich nach den darin unterstellten, bis 2015 zu realisierenden verkehrspolitischen Maßnahmen, die in voneinander erheblich abweichenden Verkehrsprognosen ihren Ausdruck fanden. So variierten die für 2015 prognostizierten Personenkilometer auf der Straße zwischen 768 und 915 Milliarden und die Tonnenkilometer auf der Schiene zwischen 99 und 169 Milliarden. Die Bundesregierung wählte seinerzeit das „Integrations-szenario“, das mit einer Vielzahl konkret aufgelisteter verkehrspolitischer Maßnahmen – z. B. einer Lkw-Maut von 21 Cent (40 Pfennig) pro Kilometer und einer Absage an das „Road Pricing“ für Pkw – Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 wurde.

Am 16. Oktober 2004 trat das 5. Änderungsgesetz zum Fernstraßenausbaugesetz und damit der aktuell geltende Bedarfsplan für Bundesfernstraßen in Kraft. Das erste Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegausbaugesetzes trat am 22. September 2004 in Kraft. Beide Gesetze sehen vor, dass das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung „spätestens nach dem Ablauf von fünf Jahren“ zu prüfen hat, ob die Bedarfspläne der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Die Anpassung muss jeweils per Gesetz erfolgen. Unter anderem aus diesem Anlass hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Verkehrsprognose 2025 in Auftrag gegeben, die mit Datum 14. November 2007 veröffentlicht wurde. Darin werden allerdings keine verkehrspolitischen Szenarien und auch keine konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen erwähnt. Allenfalls indirekt lässt sich daraus, dass für den Mineralölsteuersatz aus finanz- und aus klimaschutzpolitischen Gründen eine weitere reale Anhebung als wahrscheinlich zu betrachten sei und dass im Lkw-Verkehr die tendenziell steigenden Sätze der Straßenbenutzungsgebühr ein größeres Gewicht als steigende Kraftstoffpreise hätten, herauslesen, dass die Bundesregierung nicht gänzlich auf verkehrspolitische Maßnahmen verzichten will.

Ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept mit einer strukturierten Auflistung geplanter verkehrspolitischer Maßnahmen wie bei der Verkehrsprognose 2015 ist hingegen nicht erkennbar. Es entsteht deshalb der Eindruck, bei der Verkehrsprognose 2025 handele es sich um ein reines Trendszenario. Da aber die den Prognosen zu Grunde gelegten verkehrspolitischen Maßnahmen erheblichen Einfluss auf die Vorhersage von Verkehrsmengen und die Verteilung auf Ver-

kehrsträger haben, die wiederum maßgebliche Eingangsgrößen für die von der Bundesregierung gewählte Art der Berechnung des Nutzens von Verkehrsinvestitionen sind, ergeben sich Nachfragen.

Zudem gab es nach Erarbeitung der Verkehrsprognose 2025 tiefgreifende Ereignisse, die deren Anwendbarkeit für die Fortschreibung der Bedarfspläne sehr in Frage stellen. So wird in der Verkehrsprognose 2025 davon ausgegangen, dass dauerhaft ausreichend Öl verfügbar sein wird, so dass für den Weltrohölpreis „real entweder ein Rückgang oder höchstens ein leichter Anstieg“ zu erwarten sein wird (Seite 54). Ursächlich dafür ist, dass die herangezogenen Studien für das Jahr 2030 allesamt von nicht mehr als 60 US-Dollar für ein Barrel Öl ausgehen, die meisten liegen deutlich darunter. Angesichts des Preises für ein Barrel Öl von fast 150 US-Dollar im Sommer 2008 scheint diese Annahme trotz des aufgrund der derzeitigen Wirtschaftskrise wieder deutlich gesunkenen Ölpreises, der mit zurzeit etwa 45 US-Dollar knapp unter den Prognosen für 2025 liegt, sehr gewagt. Somit ist eine der zentralen Annahmen zumindest mit großen Unsicherheiten behaftet. Die Annahme, die Nutzerkosten im Straßenverkehr (inklusive eventueller Erhöhungen der Treibstoffsteuern) würden nur um ein Prozent pro Jahr ansteigen, erscheint äußerst fraglich.

Die aktuelle Wirtschaftskrise dürfte ebenfalls nicht in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt worden sein. Sie wirft die Frage auf, ob das vorhergesagte erhebliche Verkehrswachstum noch eine realistische Grundlage für Planung und Entwicklung der Verkehrswege in Deutschland darstellt. Immerhin unterstellen die Gutachter einen durchschnittlichen Anstieg der Bruttowertschöpfung von 1,7 Prozent pro Jahr von 2004 bis 2025. Dagegen rechnet die Bundesregierung derzeit allein für das Jahr 2009 mit einem Rückgang von mehr als zwei Prozent.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurden vor Erarbeitung der Verkehrsprognose 2025 verschiedene verkehrspolitische Szenarien untersucht?
Wenn ja, welche?
Wenn nein, warum nicht?
2. Welchen noch nicht beschlossenen konkreten verkehrspolitischen Maßnahmen wurden der Verkehrsprognose 2025 zu Grunde gelegt (bitte begründen)?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, in absehbarer Zeit wesentliche verkehrspolitische Beschlüsse zu fassen?
Wenn ja, in welchen Bereichen, und warum sind diese dann nicht in der Verkehrsprognose 2025 berücksichtigt?
4. Wann genau werden die vollständigen Ergebnisse der Umlegung der Verkehrsprognose 2025 auf die Netze von Straße, Schiene und Bundeswasserstraße vorliegen?
5. Wird bzw. wurde dabei die regional voraussichtlich sehr unterschiedliche verlaufende Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt?
Wenn ja, wie?
Wenn nein, warum nicht?
6. Wann genau wird das Konzept zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in die Bundesverkehrswegeplanung vorliegen?
7. Wie soll dies bei der Überprüfung der Maßnahmen der Bedarfspläne berücksichtigt werden?
8. Wann genau wird die Überprüfung der Maßnahmen der Bedarfspläne abgeschlossen sein?

9. Werden auch Maßnahmen an Bundeswasserstraßen überprüft?
Wenn ja, warum und welche?
10. Welche neuen Maßnahmen, die nicht in den Bedarfsplänen enthalten sind, werden zusätzlich geprüft?
11. Wann wird die Überprüfung der Bedarfspläne voraussichtlich abgeschlossen sein?
12. Beabsichtigt die Bundesregierung, einen Gesetzentwurf zur Änderung der Bedarfspläne zu verabschieden?
Wenn ja, wann?
13. Soll die Verkehrsprognose 2025 unverändert Grundlage für die Fortschreibung der Bedarfspläne für Bundesfernstraßen und Schienenwege des Bundes werden (bitte begründen)?
Wenn nein, welche Anpassungen sind wann geplant?
14. Sieht die Bundesregierung angesichts eines zwischenzeitlichen Rohölpreises von fast 150 US-Dollar und der aktuellen Wirtschaftskrise einen Anlass, die Verkehrsprognose 2025 zu überprüfen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wann und wie?
15. Teilt die Bundesregierung die in der Verkehrsprognose 2025 vertretene Einschätzung, dass der Rohölpreis im Jahr 2025 bei höchstens 60 US-Dollar je Barrel liegen wird?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, welchen Rohölpreis hält die Bundesregierung im Jahr 2025 aufgrund welcher Annahmen und Szenarien für realistisch, und welche Konsequenzen hätte dies für die Bewertung der Aussagekraft der Verkehrsprognosen?
16. Ist die Bundesregierung weiterhin der Annahme, dass die Bruttowertschöpfung in Deutschland bis 2025 durchschnittlich um 1,7 Prozent pro Jahr steigen wird, bzw. welchen durchschnittlichen Anstieg der Bruttowertschöpfung in Deutschland hält die Bundesregierung bis 2025 für realistisch, und welche Konsequenzen hätte ein niedrigeres Wachstum für die Bewertung der Aussagekraft der Verkehrsprognosen?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass für die maßgebliche Frage der Auslastung des Bundesfernstraßennetzes die Fahrzeugkilometer von Lkw eine wesentlich aussagekräftigere Maßeinheit wären als Tonnenkilometer?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht?
18. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sich durch die Verwendung der Maßeinheit Tonnenkilometer die Steigerung der durchschnittlichen Auslastung von Lkw u. a. aufgrund der Einführung und Erhöhung der Lkw-Maut – und daraus resultierend ein im Vergleich deutlich geringerer Anstieg der Fahrzeugkilometer – nicht oder nur unzureichend in den Zahlen zur Verkehrsentwicklung widerspiegelt?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht?

19. Werden neue, konkrete Prognosen zur Entlastung bestehender Ortsdurchfahrten durch geplante Ortsumfahrungen erarbeitet (bitte begründen)?
20. Werden neue gutachterliche Bewertungen städtebaulicher Wirkungen auf Orts- bzw. Stadtkerne bei der Bewertung geplanter Ortsumfahrungen erarbeitet?
Wenn ja, warum und welche?
21. Welche naturschutzfachlichen Planungsaufträge des Bundesverkehrswegeplans 2003 sind bislang vollständig abgearbeitet?
22. Welche naturschutzfachlichen Planungsaufträge des Bundesverkehrswegeplans 2003 werden bis zum Beschluss der Bundesregierung über die Anpassung der Bedarfspläne voraussichtlich vollständig abgearbeitet sein?
23. Bei welchen Projekten mit einem naturschutzfachlichen Planungsauftrag wurde bislang entsprechend des Bundesverkehrswegeplans 2003 (Seite 19) „auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten (...) Alternativenplanungen (...) verwirklicht werden können“?
24. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfahrungen mit den im Bundesverkehrswegeplan 2003 neu eingeführten naturschutzfachlichen Planungsaufträgen?
25. Plant die Bundesregierung Veränderungen am „umfassenden Planungsauftrag“ (Bundesverkehrswegeplan 2003, Seite 19) durch die naturschutzfachlichen Planungsaufträge?

Wenn ja, wann und welche?

Berlin, den 29. Januar 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

elektronische Vorabfassung*