

Die Mythen des Verkehrs



Es ist an der Zeit, angesichts des ungebreiterten Straßenbauwahns einige hartnäckige Mythen über Straßenbau, Verkehr, Wirtschaftskraft und Umweltschutz sowie deren Handlungsinstrument Bundesverkehrswegeplan anzusprechen und als solche – und nicht als Tatsachen - zu entlarven. Dabei sollen hier weniger Argumente des Natur- und Umweltschutzes herangezogen werden.

Denn weder fördert heute noch in Deutschland der Bau einer Straße die Wirtschaftskraft der daran angelegenen Region, noch entlastet Straßenbau den Verkehr und die Verkehrsteilnehmer. Im Gegenteil, Straßenbau erzeugt neuen Verkehr und die durchschnittliche Fahrtzeit aller Verkehrsteilnehmer bleibt konstant – es werden nur die zurückgelegten Wege länger. Von daher ergeben sich auch keine Verbesserungen der Umwelt. Nicht selten führt dieses Denken und Bauen zu ökonomischen Ausbluten einer Region durch eine höhere Anzahl von Pendlern und die Verlagerung von Wirtschaftsstandorten in Billig-Länder.

Neue Straßen werden immer noch als Bedarf geführt (Bundesverkehrswegeplan), obwohl die Verkehrsprognosen nicht mehr zutreffend sind, die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sich geändert haben und die demografische Entwicklung dagegen steht – oftmals aus Gründen des Regionalen Proporz und in finanzieller Konkurrenz mit den anderen Bundesländern.

In einer umfangreichen Recherche haben wir versucht, diese gern verdrängten Fakten, wissenschaftlichen Gutachten und Empfehlungen aufzuspüren und zusammen zu stellen. Ziel soll sein, dass alle Akteure – nicht zuletzt die involvierten Politiker und Behörden – die Möglichkeit erhalten, sich entsprechend ihrer Verantwortung umfassend über die Tatsachen und Zusammenhänge der Verkehrspolitik zu informieren. Keiner soll am Ende sagen, er hätte es nicht gewusst.

Ein großer Teil der nachfolgenden Argumentation wurde einer Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftler übernommen (<http://www.verkehrswissenschaftler.de>), die sich zur Aufgabe gemacht haben, verkehrspolitische Themen auf wissenschaftlicher Grundlage unabhängig von der Verkehrslobby zu bearbeiten. Ein weiterer umfangreicher Teil speist sich aus dem Thesenpapier „Vom Wunschzettelansatz zum integrierten Verkehrskonzept“ von Susanne Krohn, Mitglied des Sachverständigenrates für Umweltfragen für die Bundesregierung sowie weiteren Institutionen. Zitate aus den angegebenen Quellen sind blau unterlegt.

Fördert Straßenbau die Wirtschaftskraft einer Region ?

Klare Antwort: Nein.

Es hat sich (bisher) in den neuen Bundesländern herausgestellt, dass Strukturpolitik durch Investitionen in die Infrastruktur wenig gefruchtet hat. Vermutlich ist das Scheitern der »Strategie der infrastrukturellen Vorleistung« dem Umstand zuzuschreiben, dass im verstärkten Standortwettbewerb um Investoren und Unternehmen eine gute Infrastrukturausstattung als selbstverständlich angenommen wird. Gerade im Verkehr ist dies deutlich, weil in Deutschland und in großen Teilen Europas beinahe alle Wirtschaftsstandorte auf gute Anbindungen auf der Straße, auf der Schiene und auch in der Luft verweisen können. Komparative Vorteile aus einer vorzüglichen Verkehrsinfrastruktur zu ziehen, kann kaum gelingen, wenn die Verkehrsverbindungen überall gut sind.

(Quelle: Weert Canzler, Demographie und Verkehrspolitik, in Das Parlament, Ausgabe 29-30-2007).

Das bestätigt auch eine von Bündnis 90/Die Grünen herausgegebene Studie „Jobmaschine Straßenbau?“ Stand 2007, die für Sachsen und Thüringen ein klares Fazit zieht: Es gibt keinen Zusammenhang zwischen Fernstraßenbau und der Gewerbesentwicklung bzw. der Höhe der Arbeitslosigkeit.

Entlastet weiterer Straßenbau den Verkehr ?

Klare Antwort: Nein.

Der Straßenbau führt zu einer starken Zunahme des Verkehrs und ist in den nächsten Jahren die mit Abstand wichtigste Bestimmungsgröße für die Verkehrsentwicklung.

(Quelle: "Mobilität 2020 - Perspektiven für den Verkehr für morgen", acatech)

Diese Aussage in einem von VW finanzierten Projektbericht von acatech, einer 1997 gegründeten Vereinigung von etwa 200 Wissenschaftlern, muss als sensationell bezeichnet werden, denn die konservative Verkehrswissenschaft hat bisher jeden Einfluss des Straßenbaus auf das Verkehrswachstum geleugnet.

(Quelle: <http://www.verkehrswissenschaftler.de>)

Um zu verstehen, warum neue Straßen weiteren Verkehr „produzieren“, muss man sich vor allem von der Vorstellung lösen, dass schnellere Straßen eine Zeiteinsparung für den Verkehrsteilnehmer bedeuten. Diese Vorstellung ist falsch – aber genau das wird zur Begründung aller neuen Verkehrsprojekte propagiert: nach dem Bau der neuen Straße kommt der Bürger schneller von A nach B und verbringt weniger Zeit auf der Straße. Angenehmer Nebeneffekt: es ergeben sich durch einen flüssigeren und schnelleren Verkehr auch geringere Umweltauswirkungen (geringer Kraftstoffverbrauch, geringerer Schadstoffausstoß). Warum der obige Gedanke falsch ist, hat Dipl.-Ing. Pfeleiderer (Rudolf Pfeleiderer, Das Phänomen Verkehr) in seinem Aufsatz deutlich gemacht. Darin weist er nach, dass sich – unabhängig von der Wahl des Reisermittels – die für die tägliche Reise benötigte Zeit (also in der Regel die Zeit zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, das sogenannte Reisezeitbudget) im Laufe der Jahre eher erhöht und nicht verringert hat:

Die im Verkehr zugebrachte Zeit hat sich im Laufe der Jahre leicht erhöht. Dies wurde in umfangreichen Untersuchungen unter anderem von Socialdata, München, erforscht. Die durchschnittlich von den Verkehrsteilnehmern im Verkehr zugebrachte Zeit ist insbesondere unabhängig von der Geschwindigkeit der benutzten Verkehrsmittel und wird als Reisezeitbudget bezeichnet. Der Straßenbau führt zu einer starken Zunahme des Verkehrs und ist in den nächsten Jahren die mit Abstand wichtigste Bestimmungsgröße für die Verkehrsentwicklung.

Beispiel: früher ist der Mensch zu Fuß 5 Kilometer zur Arbeit gelaufen und benötigte dafür eine Stunde, heute fährt der Mensch 50 km mit dem Auto zum Arbeitsplatz und benötigt ebenfalls eine Stunde. Man mag einwenden, dass das für sich selbst nicht gilt. Aber statistische Auswertungen belegen: die durchschnittliche „Pendelzeit“ beträgt in Deutschland 90 Minuten.

Das Reisezeitbudget von aktiven Berufstätigen liegt im Durchschnitt bei 90 Minuten pro Tag.

Auch das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung hat in einer Studie klar herausgestellt, dass mit dem Ausbau/Neubau von Bundesfernstraßen zwar die Fahrtzeit zum nächsten „Metropolenkern“ verkürzt wird, im gleichen Zug aber die Pendeldistanzen wachsen. (Quelle: Gerd Würdeman, Thomas Pütz, BBSR im BBM, "Raumstrukturen verändern sich", 2009).

Der Zeitgewinn ist gleich Null, der Verkehr wächst aber.

Das Reisezeitbudget hat sich also in den vergangenen Jahren – trotz des Baus zahlreicher Schnellstraßen – nicht verringert. Denn offenbar nutzt die Masse der Menschen eine neue und schnellere Straßenverbindung nicht dafür, mehr Freizeit zu gewinnen, sondern größere Möglichkeiten bei der Arbeitsplatz- und Wohnortsuche zu erhalten. Bei Nutzung einer schnelleren Straße kann mit gleichem Reisezeitbudget eine größere Strecke zurückgelegt werden. Im Endeffekt wird also mit einer neuen schnellen Straße der Anreiz zum weiteren Pendeln, die Möglichkeit für größere Transportwege für Wirtschaftsgüter und letztlich auch der Anreiz für Firmenstandortverlagerungen (z.B. in Nachbarländern mit niedrigeren Löhnen) verstärkt. Es wird neuer Verkehr induziert. Dieser induzierte Verkehr wurde in den vergangenen Bundesverkehrswegeplänen entweder gar nicht (bis zum Bundesverkehrswegeplan 1992) oder viel zu gering (Bundesverkehrswegeplan 2003) beachtet.

Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) beim Bundesumweltministerium hat ein **Sondergutachten (SG)** „Umwelt und Straßenverkehr“ veröffentlicht, in dem erstmals von offizieller Seite das klar gesagt wird, was unabhängige Verkehrswissenschaftler schon immer sagen: Der durch Straßenbau induzierte Verkehr hat einen großen Einfluss auf die volkswirtschaftliche Rechtfertigung des Straßenbaus. Er darf nicht vernachlässigt werden.

Bereits seit Jahren weist die Gruppe unabhängiger Verkehrswissenschaftlicher darauf hin, dass sich bei der Überprüfung der Bundesverkehrswegeplanung gezeigt hat, dass der induzierte Verkehr nicht oder nur unzureichend berücksichtigt wird. Dies führt zu gravierenden Fehlern, die einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen von Straßenbaumaßnahmen vertauschen, den es in Wirklichkeit nicht gibt.

(Quelle: <http://www.verkehrswissenschaftler.de>)

Wie groß die Auswirkungen des induzierten Verkehrs sind und wie wenig sie selbst im Bundesverkehrswegeplan 2003 beachtet wurden, weist eine Berechnung von Prof. Dr.-Ing. Gert Marté nach:

Es ist bekannt, dass Straßenbauprojekte schöngerechnet werden, um die Finanzierung durch die Steuerzahler zu sichern und die Proteste von Umweltschützern in Grenzen zu halten. Ziel des vorliegenden Kommentars ist die Klärung der Frage, wie stark die Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 schöngerechnet sind. Für ein Beispiel wird gezeigt, dass die weitgehende Vernachlässigung des induzierten Verkehrs bei starker Belastung die Nutzen-Kosten-Verhältnisse um den Faktor 3 erhöht. Wenn man zusätzlich die zu niedrig angesetzten Baukosten und den zu niedrigen Zinssatz von 3 % berücksichtigt, dann **ergibt sich ein um den Faktor 5 überhöhtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Man muss damit rechnen, dass man die schöngerechneten Nutzen-Kosten-Verhältnissen des BVWP'03 bei stark belasteten Netzen durch den Faktor 5 dividieren muss, um zu realistischen Nutzen-Kosten-Verhältnissen zu kommen. Viele Projekte des BVWP'03 lassen sich dann volkswirtschaftlich nicht mehr rechtfertigen.** Da das Umweltbundesamt bisher davor zurückgeschreckt ist, die Schönrechnerei beim Bundesverkehrswegeplan 2003 offen zu legen, kann man nur auf die Durchsetzung realistischer Nutzen-Kosten-Rechnungen hoffen, wenn Finanzminister oder Rechnungshöfe als Auftraggeber gewonnen werden.

(Quelle: Marté, G. (2008): Kommentar zur gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik des Bundesverkehrswegeplans 2003)

Entlastet Entlastet Straßenbau die Umwelt ?

Klare Antwort: Nein, im Gegenteil.

Indem neue und schnellere Straßen dazu führen, dass bei gleichbleibendem Reisezeitbudget größere Entfernungen zurückgelegt werden, werden natürlich auch die Umweltauswirkungen (Kraftstoffverbrauch, Schadstoffausstoß) nicht verringert. Auch der Lärm wird nicht weniger, sonst erhöht sich erheblich (mehr Verkehr, schnellerer Verkehr), er verteilt sich nur anders. Gar nicht betrachtet werden dabei die Flächenzerschneidungen, die neue Straßen bewirken. Es ist deshalb eine klare Irreführung, dass neue Straßen die Umwelt entlasten.

Wie kommt überhaupt der Bedarf in den Bundesverkehrswegeplan ?

Mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) werden Verkehrsvorhaben für Straße, Schiene und Wasser vorbereitet. Er dient als planerische Grundlage für weitere Bedarfsgesetze (z. B. Bedarfsgesetze für Bundesfernstraßen und Schienenwege). Mit diesen Gesetzen beschließt der Bundestag, für welche Verkehrsprojekte er einen Bedarf sieht und damit, welche gebaut werden sollen. Den aktuell gültigen BVWP hat das Bundeskabinett im Juli 2003 beschlossen. Auf diesem Beschluss basieren die Bedarfsgesetze für Straße und Schiene, die der Deutsche Bundestag im Juli 2004 verabschiedet hat. Die Länder melden ihren Bedarf an Verkehrsprojekten an, die in den nächsten Jahren realisiert werden sollen. Auf Basis dieser Meldungen entsteht im Bundesverkehrsministerium ein Entwurf, der dann mit den anderen Bundesministerien (besonders dem Finanzministerium), Bundesländern und Verbänden abgestimmt werden muss. Das Bundeskabinett schließlich beschließt den BVWP.

(Quelle: Gerd Würdeman, Thomas Pütz, BBSR im BBM, "Raumstrukturen verändern sich", 2009)

1. Problem: „Wer am lautesten ruft und den größten Druck macht, bekommt das Meiste“ – eine bundesweite Gesamtbetrachtung bleibt auf der Strecke

Die Entscheidungsverflechtungen zwischen Bund und Ländern im Rahmen der Erarbeitung des BVWP begünstigen sowohl ökologische als auch ökonomisch kontraproduktive Fehlallokationen der Investitionsgelder (SRU 2005, Tz. 399 f.). Die Tatsache, dass bei der Bedarfserhebung für den BVWP alle die Projektanmeldungen der Länder abgestellt wird, führt dort zu erheblichen „Mitnahmeanreizen“. In Konkurrenz um die Zuweisung von Bundesmitteln unterliegen die Länder in erheblichem Maße der Versuchung, einen überzogenen und von der Zielsetzung der Bundesverkehrswegeplanung nicht gedeckten Bedarf anzumelden. Wie auch der Bundesbeauftragte für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung hervorgehoben hat, reduzieren sich die Ländermeldungen im Bereich Straße nicht auf Infrastrukturmaßnahmen, die in Übereinstimmung mit § 1 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz dem überörtlichen, also weiträumigen Verkehr dienen sollen (BWW 2004). Vielmehr werden auch Strecken mit regionaler Verbindungs- und Entlastungsfunktion angemeldet. Die enge Verflechtung von Bund und Ländern bei der Aufstellung des BVWP birgt die Gefahr, dass im Auswahlverfahren erheblicher politischer Druck zugunsten einer großzügigeren Handhabung der Bedarfsfeststellungen und einer länderparitätischen Mittelverteilung losgelöst von den tatsächlichen Investitionsbedürfnissen ausgeübt wird.

(Quelle: Vom Wunschzettelansatz zum integrierten Verkehrskonzept, Susanne Krohn in TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG, Theorie und Praxis Nr. 1, 16. Jahrgang - März 2007, S. 97-103)

2. Problem: Keinerlei Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Bedarfsanmeldung

Die Projekte, welche für die nächsten Jahre als vordringlicher bzw. weiterer Bedarf festgeschrieben werden, besitzen quasi „Gesetzeskraft“. Sie können daher in weiteren Planungsstufen, in welchen ERSTMALS die Öffentlichkeit mit einbezogen wird (Planfeststellungsverfahren), nicht mehr „gekippt“ werden – es herrscht Realisierungspflicht, koste es wolle. Gleichzeitig fehlt jedes Kontrollorgan bei der Bedarfsfestschreibung – die Beteiligten (Länder und Bund) machen die Sache unter sich aus – gebaut wird ja mit dem Geld des Steuerzahlers.

Das Verfahren zur Erstellung des BVWP leidet unter erheblichen Transparenzdefiziten (SRU 2005, Tz. 401). Die Bedarfsanmeldungen der Länder werden im Regelfall keiner öffentlichen Diskussion unterzogen. Auch die Daten, die der Bewertung und Auswahl der einzelnen Projekte im Rahmen der Aufstellung des BVWP zugrunde liegen, sind der Öffentlichkeit nicht in hinreichendem Maße zugänglich. So reduzierten sich die Informationen der Bundesregierung bzw. des fachlich zuständigen Ministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Hinblick auf den BVWP 2003 auf eine grobe Methodenbeschreibung der Projektbewertung, eine Liste der Bauvorhaben und Investitionsvolumina sowie eine sehr kurze Projektbeschreibung und -bewertung ohne ausreichende Darstellung des zugrunde liegenden Datenmaterials.

(Quelle: Vom Wunschzettelansatz zum integrierten Verkehrskonzept, Susanne Krohn in TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG, Theorie und Praxis Nr. 1, 16. Jahrgang - März 2007, S. 97-103)

3. Problem: Das Schönrechnen der Kosten/Nutzen-Relation – viele Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 lassen sich volkswirtschaftlich nicht rechtfertigen.

Dem Projektbewertungsverfahren des BVWP haften erhebliche Mängel an (SRU 2005, Tz. 403 ff.). Sie erhöhen die Gefahr von Fehleinschätzungen bei der Bewertung der Kosten/ Nutzen-Relation von Verkehrsprojekten. Dies gilt sowohl im Hinblick auf den monetären Teil der Projektbewertung in Form der so genannten Kosten/Nutzen-Analyse als auch den nicht-monetären mit Raumwirksamkeitsanalyse sowie Umweltrisiko- und FFH-Verträglichkeitseinschätzung.

(Quelle: Vom Wunschzettelansatz zum integrierten Verkehrskonzept, Susanne Krohn in TECHNIKFOLGENABSCHÄTZUNG, Theorie und Praxis Nr. 1, 16. Jahrgang - März 2007, S. 97-103)

4. Problem: Wie wirkt sich die demografische und wirtschaftliche Entwicklung auf den Verkehr aus – wie viel Wert besitzen noch die Verkehrsprognosen 2020 ?

Die Grundprämissen des Bundesverkehrswegeplans 2003 beruhen auf einem Wirtschaftswachstum von mehr als 2,5 Prozent pro Jahr, einer kontinuierlich steigenden Bevölkerung sowie einem ständig steigenden Einkommen - Annahmen, die praktisch von keinem wissenschaftlichen Institut mehr geteilt werden.

(Quelle: Weert Canzler, Demographie und Verkehrspolitik, in Das Parlament, Ausgabe 29-30-2007 bzw. in: Kommune, Forum für Politik, Ökonomie, Kultur 4/2008)

Die Bevölkerung Deutschlands schrumpft erheblich. Neben wenigen Wachstumsregionen im Süden Deutschlands, in einigen Ballungsräumen entlang des Rheins, in und um Hamburg sowie kleinen Wachstumsinseln in Sachsen und Thüringen wird vor allem der ländliche Raum von Überalterung, Wegzug und Geburtendefizit betroffen sein. So werden z.B. die Städte und Gemeinden im Regierungsbezirk Chemnitz nach Angaben des Statistischen Landesamtes des Freistaates Sachsen ab 2005 bis 2020 noch einmal 11 % ihrer Einwohner verlieren. Seit 1990 sind es damit mehr als 20 %. In einer aktuellen Studie wird deshalb vor allem für Ostdeutschland, bundesweit jedoch für den ländlichen Raum insgesamt eine deutliche Verringerung des Quellenverkehrs von 15-25 % bis 2030 prognostiziert (Quelle: InnoZ, Andreas Knie, 12.11.2009).

Auch die Wirtschaftslage Deutschlands ist gesunken. Für die deutsche Wirtschaft errechnet das BMWi ein Wachstum von 1,3 % im Jahr 2008 und einen Rückgang um - 2,25 % im Jahr 2009. (Quelle: Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr, Mittelfristprognose Winter 2008/2009, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, FE-Nummer 96.0905/2008/, Februar 2009). Das Statistische Bundesamt Wiesbaden meldet aktuell für für 2009 5,0 Prozent Rückgang beim realen Bruttoinlandsprodukt (BIP). Im Übrigen lag das durchschnittliche Wirtschaftswachstum von 2000 bis 2005 nur bei 0,6 %, zwischen 2005 und 2010 werden ebenfalls nur 0,6 % prognostiziert (Quelle: EU-Kommission, EUROSTAT, OECD). Ein Wirtschaftswachstum größer/gleich 2,5 % gab es also nur in den Jahren 2006 und 2007. Die Einkommen der Bevölkerung sinken ebenfalls, bei gleichzeitig gleichem Preis für Lebensunterhalt und Mobilität.

Damit liegen Ausgangsfaktoren vor, welche bereits aus objektiven Bedarfs- und Effizienzgründen eine Fortführung vieler Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2003 ausschließen und eine grundsätzliche Neuorientierung für die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder erfordern.

Ein Weiter so mit den alten Argumenten ist daher ökonomischer und ökologischer Wahnsinn. Wir brauchen keine neuen Straßen mehr, sondern sinnvolle Verkehrskonzepte vor allem des öffentlichen Verkehrs, die der demografischen und wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragen. Auch die Projekte im Bundesverkehrswegeplan 2003 für den Bedarf bis 2015 müssen ALLE nochmals auf den Prüfstand, sofern sie noch nicht gebaut wurden. Wir brauchen neben der Banken-Milliardenverschleuderung nicht doch eine Billionen-Milliardenverschleuderung ! Dies umso mehr, da der Unterhaltungsbedarf der Straßen immens gestiegen ist und bereits jetzt ein erhebliches Unterhaltungsdefizit vorliegt. Die Zukunft erfordert Straßenrückbau, nicht Straßenneubau !