

Aberle, Gerd

Article — Digitized Version

Der Bundesverkehrswegeplan 1985

Wirtschaftsdienst

Suggested Citation: Aberle, Gerd (1985) : Der Bundesverkehrswegeplan 1985, Wirtschaftsdienst, ISSN 0043-6275, Verlag Weltarchiv, Hamburg, Vol. 65, Iss. 12, pp. 614-618

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/136109>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.

Der Bundesverkehrswegeplan 1985

Veränderte Investitionsprioritäten und einige unklare Aussagen

Gerd Aberle, Gießen

Am 18. September 1985 hat das Bundeskabinett den Bundesverkehrswegeplan 1985 verabschiedet. Während die Planansätze für die Deutsche Bundesbahn, die Binnenwasserstraßen, die Luftfahrt und die Finanzhilfen für den öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau keiner speziellen Gesetzesform mehr bedürfen, werden die Planungen für die Bundesfernstraßen zur Zeit als Entwurf des Dritten Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den Ausbau der Bundesfernstraßen im Parlament kontrovers beraten. Worum geht es?

Seit 1971 wird in der Bundesrepublik Deutschland eine sogenannte integrierte Bundesverkehrswegeplanung betrieben und mit der mittelfristigen Finanzplanung abgestimmt. Im Unterschied zur früher und noch in der überwiegenden Zahl ausländischer Staaten praktizierten *verkehrsträgerspezifischen* Infrastrukturplanung wird bei gleichzeitiger ständiger Verbesserung der Bewertungsmethodik versucht, *verkehrsträgerübergreifend* – wenn auch auf die Bundesverkehrswege beschränkt – bedarfsorientiert unter Berücksichtigung von verkehrswegespezifischen Substitutionseffekten ein leistungsfähiges Verkehrsinfrastruktursystem zu planen und investitionspolitisch umzusetzen. Die Bewertungsmethodik für die Verkehrswegepolitik dürfte auch im internationalen Vergleich eine Spitzenstellung einnehmen. Mit Hilfe der Kosten-Nutzen- und teilweise auch der Nutzwert-Analyse werden neben den unmittelbaren verkehrlichen Wirkungen auch explizit sonstige einbezogen, die von der Verkehrssicherheit über raumordnungs- und regionalwirtschaftliche bis hin zu Umwelt- und zwischenstaatlichen Effekten reichen. Außerdem bilden umfangreiche prognostische Arbeiten für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2000 sowie seine wahrscheinliche Aufteilung auf die konkurrierenden Verkehrsträger (modal split) einen wesentlichen Bestandteil der Planungsgrundlagen.

Prof. Dr. Gerd Aberle, 47, ist Ordinarius für Volkswirtschaftslehre an der Universität Gießen und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesminister für Verkehr. Seine speziellen Arbeitsgebiete sind Wettbewerbstheorie und -politik sowie Regional- und Verkehrswissenschaft.

Der Bundesverkehrswegeplan 1985 gilt für den Zeitraum 1986 bis 1995 und schließt sich an den Bundesverkehrswegeplan '80 an. Es handelt sich um die 3. Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung; 1990 ist mit einer 4. Fortschreibung zu rechnen, die dann nicht nur möglicherweise veränderte gesamtwirtschaftliche und verkehrliche Rahmendaten, sondern auch neue planungsmethodische Erkenntnisse berücksichtigen wird.

Die Verkehrsprognosen

Nach den prognostischen Abschätzungen, die durch unabhängige Forschungsinstitute vorgenommen wurden¹, wird bis 2000 der Personenverkehr (ohne Radverkehr) auf 37,5 Mrd. Beförderungsfälle (1984: 35,7) bzw. 659,4 Mrd. Personenkilometer (1984: 608,1) anwachsen, wobei der Eisenbahnverkehr mit etwa 40,7 Mrd. Pkm (1984: 39,6) nahezu stagniert, während der motorisierte Individualverkehr (einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr) mit rund 507,3 Mrd. Pkm (1984: 484,1) um 4,8 % zunehmen wird². Die Zahl der Personenkraftwagen wird bis 2000 auf Werte zwischen 29,6 und 30,6 Mill. Einheiten³ oder sogar auf 30,8 Mill.⁴ bzw. 31,4 Mill.⁵

¹ Die Prognosen bieten häufig Unter- und Obergrenzen der Entwicklung entsprechend den jeweiligen Annahmen an. Nachfolgend wird vereinfachend nur ein mittlerer Wert referiert.

² Vgl. Prognos AG: Gemeinschaftsuntersuchung Verkehrsreport, Basel 1983.

³ Vgl. Deutsche Shell AG: Verunsicherung hinterläßt Bremsspuren. Shell-Prognose des PKW-Bestandes bis zum Jahr 2000, Hamburg, September 1985.

⁴ Vgl. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Aktualisierte Bestandsprognose für die Bundesrepublik Deutschland bis zum Jahre 2000, in: DIW-Wochenbericht 37/85, S. 419 ff.

⁵ Vgl. Prognos AG: Gemeinschaftsuntersuchung . . . , a. a. O.

(1985: 25,8) geschätzt. Die Beförderungsfälle im motorisierten Individualverkehr werden jedoch von 1984 28,6 Mrd. auf 2000 31,2 Mrd., also um 9,1 %, ansteigen; dies ist knapp das Doppelte des Anstiegs der entsprechenden personenkilometrischen Leistung und resultiert aus einem Absinken der durchschnittlichen Jahresfahrleistung, hervorgerufen vor allem durch die (zusätzlichen) Zweit- und Drittfahrzeuge je Privathaushalt. Allerdings zeigt sich, daß der bis zum Jahre 2000 prognostizierte Anstieg der personenverkehrs-kilometrischen Leistung im Individualverkehr im Jahre 1985 zu über 80 % erreicht worden ist. Somit ist faktisch bis zum Jahre 2000 ein deutlich höherer Individualverkehrswert als prognostiziert zu erwarten.

Beim binnenländischen Güterverkehr wird ebenfalls ein kräftiger Zuwachs für den Straßengüterverkehr bis zum Jahre 2000 erwartet. Hier spiegeln sich die speziellen Leistungsvorteile dieses Verkehrsträgers; außerdem wirkt der Güterstruktureffekt weiterhin deutlich zugunsten des Straßengüterverkehrs, während die Schiene bei Stagnation bzw. Rückgang der typisch eisenbahnaffinen Transportgüter Schwierigkeiten hat, in den Markt der sogenannten Kaufmannsgüter (industrielle Halb- und Fertigwaren, langlebige Konsumgüter etc.) und in den stark an Bedeutung gewinnenden grenzüberschreitenden Transport fühlbar einzudringen. Vom gesamten Güterverkehrsaufkommen 2000 in Höhe von 3,8 Mrd. t (1984: 2,9) werden die Schiene 0,35 Mrd. t (1984: 0,32), der Straßengüternah- und -fernverkehr jedoch 3,22 Mrd. t (1984: 2,36) und die Binnenschifffahrt 0,25 Mrd. t (1984: 0,24) transportieren⁶. Auch hier zeigt sich die weiter zunehmende Dominanz des Straßengüterverkehrs, so daß bis zur Jahrtausendwende mit einer erheblichen Zunahme des Straßenverkehrs insgesamt zu rechnen ist. Dies ist für die Verkehrswegeplanung eine wichtige, wenn auch nicht abschließliche Orientierungsgröße.

Der Investitionsmittelrahmen

Der Bundesverkehrswegeplan 1985 sieht Investitionsausgaben im Gesamtwert von 126,1 Mrd. DM vor. Sie gliedern sich wie in Übersicht 1 ausgewiesen. Die Übersicht 1 zeigt, daß

- sich, im Vergleich zur Periode 1976 bis 1985, das *globale Investitionsvolumen* um 8,6 % ausgeweitet hat, dies jedoch angesichts der Preissteigerungen eine reale Stagnation bzw. einen Rückgang bedeutet;
- eine Präferenzierung der *Schienenstreckeninvestitionen* erfolgt, was sich in den absoluten Zahlen, vor allem

jedoch in dem gestiegenen Anteil (von 24,0 % auf 27,8 %) ausdrückt;

- die *Straßeninvestitionsausgaben* im Vergleich zur Vorperiode um (nominal) 3,2 Mrd. DM niedriger liegen, in realen Werten dürfte es ein erheblich stärkerer Einbruch sein, während für die *Schiene* (nominal) 7,1 Mrd. DM mehr als in der Vorperiode angesetzt sind;
- die investiven Finanzhilfen für den *öffentlichen Personennahverkehr* und den *kommunalen Straßenbau* (Basis: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) mit insgesamt 27,8 Mrd. DM wiederum erheblich dotiert sind;
- die *Bundeswasserstraßen* erneut das investive Schlußlicht bilden, wobei zu prüfen ist, ob die ausgewiesenen Beträge überhaupt ausreichen, die Leistungsfähigkeit des bereits unter Substanzverzehr leidenden Wasserstraßennetzes zu erhalten oder ob die Mittel überwiegend in die Fertigstellung der Neubauprojekte Main-Donau-Kanal und Saar-Kanalisation fließen.

Der Finanzmittelbedarf

Bei der Betrachtung des Investitionsmittelrahmens sind jedoch weitere Zusammenhänge von Bedeutung. Die ausgewiesenen investiven Mittel werden beansprucht von laufenden, bis 1985 noch nicht abgeschlossenen Baumaßnahmen, weiterhin von den Ersatzinvestitionen und schließlich von den geplanten Nettoinvestitionen im Sinne neuer Projekte.

Die Übersichten 1 und 2 verdeutlichen, daß für neue Projekte im Sinne von Erweiterungsinvestitionen im Zeitraum 1986 bis 1995 nur 28,4 Mrd. DM tatsächlich zur Verfügung stehen, wenn davon ausgegangen wird, daß die laufenden Maßnahmen auch voll abgewickelt werden – eine an sich plausible, tatsächlich jedoch nicht

Übersicht 1
Investitionsausgaben 1986 bis 1995 in der Bundesverkehrswegeplanung

Verkehrszweig	Mrd. DM	Anteil	Ist-Ausgaben 1976-1985
Schiennetz der Deutschen Bundesbahn	35,0	27,8 %	27,9 (24,0 %)
Bundesfernstraßen	50,1	39,7 %	53,3 (45,9 %)
Bundeswasserstraßen	8,0	6,4 %	6,7 (5,8 %)
Luftfahrt	2,3	1,8 %	1,3 (1,1 %)
Finanzhilfen öffentl. Personennahverkehr	13,9	11,0 %	12,7 (10,9 %)
Finanzhilfen kommunaler Straßenbau	13,9	11,0 %	11,0 (9,5 %)
Übrige Bereiche	2,9	2,3 %	3,2 (2,8 %)
Summe	126,1	100 %	116,1 (100 %)

⁶ Vgl. ebenda.

Übersicht 2
Finanzmittelbedarf 1986 bis 1995 für bereits
laufende Baumaßnahmen und für
Ersatzinvestitionen
 (in Mrd. DM)

Verkehrszweig	Bedarf aus laufenden Maßnahmen	Bedarf für Ersatz- investitionen	Summe
Schiene (DB)	9,3	31,2	40,5
Bundesfernstraßen	18,8	25,6	44,4
Bundeswasserstraßen	7,8	5,0	12,8
	35,9	61,8	97,7

ganz realistische Annahme. Hierauf wird später noch eingegangen. Die Addition von laufenden Überhangmaßnahmen und Ersatzbedarf ist jedoch problematisch, da im Überhang auch in nicht bekanntem Umfang Ersatzinvestitionen enthalten sind. Der Bundesverkehrswegeplan ist hier wenig informativ angelegt; diese Unschärfe spiegelt sich auch in den nachfolgenden Überlegungen.

Besonders relevant ist auch das hohe Volumen der zur qualifizierten Substanzerhaltung notwendigen Finanzmittel. Dies stellt ein spezielles Problem der Verkehrswege dar. Neue Untersuchungen zeigen⁷, daß die für Ersatzinvestitionen bereitzustellenden jährlichen Finanzmittel in den kommenden Jahren gravierend ansteigen werden, soll nicht ein Verfall der Verkehrsinfrastruktur – wie teilweise in den USA feststellbar – hingenommen werden. Nach diesen Rechnungen steigt der jährliche Ersatzinvestitionsbedarf bei den Bundesstraßen 1990 auf 2,2 Mrd. DM und 2000 auf 3,5 Mrd. DM; bei

⁷ Vgl. hierzu Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW): Vorausschätzung des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege, Gutachten im Auftrage des Bundesministers für Verkehr, veröffentlicht, Berlin 1985; vgl. hierzu auch Dokumentation 119, in: Internationales Verkehrswesen, 37. Jg. (1985), S. 296 ff.

⁸ Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen, Heft 59 der Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Bonn 1980.

den Bundeswasserstraßen sind es 1990 492 Mill. und 2000 579 Mill. DM. Bei der Deutschen Bundesbahn werden Werte von jährlich über 3,3 Mrd. DM als Untergrenze zur Substanzerhaltung wegen eines Ersatzinvestitionsstaus beim Streckennetz geschätzt.

Wird davon ausgegangen, daß tatsächlich disponierbare Finanzmittel für neue Baumaßnahmen erst nach Abwicklung der laufenden Projekte und Finanzierung der Ersatzinvestitionen zur Verfügung stehen, dann ist eine selektive Rangreihung solcher neuen Nettoinvestitionen und eine „Verschiebung“ im Sinne einer Abstufung erforderlich.

Probleme bei der Einstufung

Wie bereits in der Verkehrswegeplanung '80 sind auch in der Fortschreibung die neuen Maßnahmen einem *gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren* unterzogen worden, allerdings mit Ausnahme einiger neuer Schienenplanungen – welcher, geht allerdings aus dem Bundesverkehrswegeplan 1985 nicht hervor. Hauptbewertungsverfahren sind Nutzen-Kosten-Analysen in Anlehnung an das komplexe standardisierte Bewertungsverfahren⁸, das selbst nur geringfügig modifiziert wurde. Einen ersten Grenzwert für die Einbeziehung in das zu realisierende Programm bildet ein Nutzen-Kosten-Quotient von größer 3; bei diesem Selektionskriterium verbleiben vom angemeldeten Bedarf der drei Investitionsbereiche Schiene, Straße und Wasserstraße bei den Schieneninvestitionen 13,2 Mrd. DM, bei den Bundesfernstraßen 20,5 Mrd. DM und bei den Bundeswasserstraßen 0,5 Mrd. DM. Dafür stehen jedoch keine zusätzlichen Nettoinvestitionsmittel mehr zur Verfügung, da die summierten laufenden Projekte und die Ersatzinvestitionen bereits 97,7 Mrd. DM beanspruchen (vgl. Übersicht 2) – bei einem Finanzmittelvolumen für diese drei Investitionsbereiche in Höhe von 93,1 Mrd. DM (vgl. Übersicht 1).

Um den sogenannten *vordringlichen Bedarf* zu definieren, wurde der selektiv wirkende Nutzen-Kosten-

**WELTKONJUNKTUR
DIENST**

Der Vierteljahresbericht, der von der Abteilung Weltkonjunktur des HWWA-Institut für Wirtschaftsforschung-Hamburg erarbeitet wird, analysiert und prognostiziert die wirtschaftliche Entwicklung in den wichtigsten westlichen Industrienationen sowie auf den Weltrohstoffmärkten.

Jahresbezugspreis
DM 80,-
ISSN 0342-6335

V E R L A G W E L T A R C H I V G M B H - H A M B U R G

Übersicht 3
Vordringlicher Bedarf an
Verkehrswegeinvestitionen 1986 bis 1995
und Finanzplanung
 (in Mrd. DM)

	Verfügbare Inv.-Mittel	Überhang an laufenden Maßnahmen	Neue Bruttoin- vestitionen	Summe
Deutsche Bundes- bahn	35,0	9,3 ^a	16,3 ^a	25,6
Fernstraßen (davon 26,2 Mrd. Neubau)	50,1	18,8	19,9	38,7
Wasserstraßen	8,0	7,8	0,6	8,4
	93,1	35,9	36,8	72,7

^a Bei der Schiene überwiegend Nettoinvestitionen; Ersatzinvestitionen sollen offensichtlich durch Erlöse erwirtschaftet werden.

Quotient auf 3,3 als Untergrenze angehoben. Als Ergebnis wird ein Investitionsvolumen bestimmt, das nach Abwicklung der laufenden Maßnahmen einen projektspezifizierten Bedarf bei der Bahn von 16,34 Mrd. DM, bei den Bundesfernstraßen von 19,90 Mrd. DM und bei den Wasserstraßen von 0,60 Mrd. DM ausweist. Hiernach beträgt der „vordringliche Bedarf“ insgesamt (Überhang aus laufenden Maßnahmen zuzüglich neuer Vorhaben) bei der Schiene 25,6 Mrd. DM, bei den Bundesfernstraßen 38,7 Mrd. DM und bei den Wasserstraßen 8,4 Mrd. DM; summiert 72,7 Mrd. DM. Diesem vordringlichen Bedarf stehen die in Übersicht 1 ausgewiesenen Finanzplangrößen gegenüber; allerdings müssen noch die Ersatzinvestitionen der Schiene zusätzlich berücksichtigt werden, da sie in den als „vordringlicher Bedarf“ ausgewiesenen Bruttoinvestitionen zwar bei den Straßen und Bundeswasserstraßen, nicht aber bei der Schiene enthalten sind.

Folglich ergibt sich die in Übersicht 3 dargestellte Situation.

Geringe Transparenz

Die Interpretation dieser Werte ist jedoch aufgrund der Informationen aus dem Bundesverkehrswegeplan insofern sehr schwierig, als die in Übersicht 2 ausgewiesenen Ersatzinvestitionsbeträge teilweise im Überhang der laufenden Maßnahmen enthalten sind und zu einem nicht bekannten Teil den verfügbaren Bruttoinvestitionssummen angerechnet werden müssen. Weiterhin ist bei den *Schiene*investitionen, da die Überhang- und Bruttoinvestitionen dort nur Neu- und Ausbaustrecken enthalten, der Betrag von 31,2 Mrd. DM überwiegend (die Ausbaumaßnahmen enthalten auch teilweise Ersatzinvestitionen) zusätzlich bei den Bruttoinvestitionen zu

berücksichtigen. Möglicherweise impliziert diese Vorgehensweise bei der Deutschen Bundesbahn die Annahme, die Bahn könne in Zukunft die Ersatzinvestitionen durch Abschreibungen über ihre Markterlöse erwirtschaften; diese Annahme ist jedoch materiell stark in Frage zu stellen und harmonisiert auch nicht mit der formalen Vorgehensweise in der Bundesverkehrswegeplanung 1985, die sich hier durch Unschärfen bzw. sehr geringe Transparenz auszeichnet.

Im nicht voll nachvollziehbaren Ergebnis bedeutet dies, daß – wenn die Ersatzinvestitionen explizit berücksichtigt werden – zwischen „vordringlichem Bedarf“ einerseits und den Finanzierungsmöglichkeiten andererseits ein Ausgleich zwischen Finanzierungsmöglichkeiten und diesem Bedarf nur dadurch hergestellt werden kann, daß bei den Bundesfernstraßen der „vordringliche Bedarf“ in Höhe von 38,7 Mrd. DM, dem im Bundesverkehrswegeplan '85 die Investitionsmittel des sogenannten Hauptbautitels in Höhe von 26,2 Mrd. DM gegenübergestellt werden, einmal bis zum Jahre 2000 gestreckt wird und zum anderen zusätzliche Finanzmittel aus einer „Planungsreserve“ der Jahre 1996 bis 2000 mit jeweils 2,5 Mrd. DM p.a. Erwähnung finden⁹.

Einige kritische Anmerkungen

□ Der Bundesverkehrswegeplan 1985 ist, will man systematische Informationen erlangen, nicht hinreichend transparent und zahlenmäßig nachvollziehbar aufgebaut. Dies wurde bereits aus den obigen Überlegungen deutlich und folgt auch aus den nachfolgenden Diskussionspunkten.

□ Sehr auffällig ist der überaus starke Einfluß des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens auf die Straßeninvestitionen im restriktiven und auf die Schienenverkehrswegeinvestitionen im expansiven Sinne. Wird vom gesamtwirtschaftlich positiven Bewertungsergebnis der als Investitionsbedarf angemeldeten Vorhaben ausgegangen, also von den Projekten, die einen Nutzen-Kosten-Koeffizienten von größer 1 aufweisen, dann liegen die Investitionssummen bei der Schiene bei 15 Mrd. DM, bei den Bundesstraßen bei 54 Mrd. DM und bei den Wasserstraßen bei rund 1 Mrd. DM. Bereits beim ersten zusätzlichen Selektionsschritt, der Rangreihung aller Projekte mit einem Nutzen-Kosten-Koeffizienten von größer 3, zeigt sich, daß nur Projekte im Umfang von 1,8 Mrd. DM oder 12 % bei der Schiene herausgefiltert werden, während es bei den Straßen 33,5 Mrd. DM oder 62 % sind; bei den Wasserstraßen reduziert sich das Volumen um 0,5 Mrd. DM oder 50 %. Dies bedeutet, daß – sofern der Bewertungsvorgang gleichmä-

⁹ Vgl. Bundesverkehrswegeplan 1985, a.a.O., S. 23.

big durchgehalten wurde –, von der Schiene offensichtlich gesamtwirtschaftlich wesentlich positiver zu bewertende Projekte angemeldet wurden als es bei den Straßenmaßnahmen der Fall war. Dies hat, insbesondere im Zusammenhang mit den nachfolgend aufgezeigten Bewertungsmodifikationen im Bundesverkehrswegeplan '85 zu kritischen Hinterfragungen geführt.

□ Als problematisch muß das Vorgehen angesehen werden, Bundesfernstraßen- und Wasserstraßenprojekte in Parallellage zu Schienenstrecken Abschlägen von 50-75 % auf der Nutzenseite zu unterwerfen, das vor allem zu Lasten der Straßeninvestitionen wirkt und dort rund 2,5 Mrd. DM aus dem „vordringlichen Bedarf“ herausnimmt. Zumindest wird hiermit eine zeitliche Prioritätenveränderung zugunsten der Schiene erreicht, möglicherweise jedoch auch eine endgültige Ausgrenzung der Straßeninvestitionen. Der Bundesverkehrswegeplan gibt hier nur wenige Informationen.

□ Eine weitere Veränderung des generellen Bewertungsprinzips erfolgt dadurch, daß bei den Neu- und Ausbauprojekten der Schiene offensichtlich vereinfachte Evaluierungen vorgenommen wurden, etwa für die Neubaustrecke Köln-Frankfurt, für die noch nicht einmal die Trassenführung feststeht. Kritiker sehen hierin eine einseitige Begünstigung der Schiene zu Lasten der sonstigen Investitionsbereiche; allerdings ist auch hier der vorliegende Bundesverkehrswegeplan wenig informationsträchtig.

□ Innerhalb der Straßeninvestitionen wird eine besondere raumstrukturelle Präferenzierung von regionalpolitisch bedeutsamen Vorhaben durchgeführt; insgesamt sind dies Projekte mit einem Investitionsbetrag von 6,3 Mrd. DM. Von diesen Projekten erreichen Vorhaben im Wert von 4,3 Mrd. DM zur Erschließung strukturschwacher und peripherer Gebiete nicht das untere Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,3, so daß – basierend auf sonstigen Untersuchungen und Stellungnahmen der regionsansässigen Wirtschaft – diese Maßnahmen aufgestuft werden. Dies führt – bei gegebenem Finanzmittelvolumen für die Bundesfernstraßen – dazu, daß die Untergrenze des Nutzen-Kosten-Quotienten auf 4,0 für die sonstigen Straßenbauprojekte angehoben werden mußte (Umschichtungsfolge).

Veränderte Investitionspräferenzen

Der Bundesverkehrswegeplan 1985 räumt den Schieneninvestitionen einen hohen Stellenwert ein; hier wird offensichtlich ein Nachholbedarf gesehen und mit entsprechenden Finanzmitteln bedient. Dabei ist zu berücksichtigen, daß per saldo durch diese Gewichtsverlagerung eine beträchtliche Finanzmittelumschichtung er-

folgt, da diese Infrastrukturmaßnahmen praktisch voll aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Bundes finanziert werden, während der Straßenverkehr, auch wenn keine Affektation der Mineralölsteuereinnahmen besteht, faktisch erhebliche Finanzmittel aufbringt, die nun in beträchtlichem Ausmaß der Schiene zugute kommen. Dies soll ausdrücklich nur als Feststellung und nicht als Kritik verstanden werden. Die immer wieder geäußerte Behauptung, der Straßenverkehr werde in diesem Bundesverkehrswegeplan wieder bevorzugt mit Finanzmitteln bedient, ist unsinnig und bar jeder sachlichen Begründung. Mehr Finanzmittel als der Bahn jetzt eingeräumt werden, sind bereits planungs- und bautechnisch überhaupt nicht verausgabbar.

Allerdings – und dies sollte ebenfalls deutlich angemerkt werden – ist die Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ und in „Planungen“ mit mehreren Fragezeichen zu versehen. Zum einen ist die Einordnung in „Planungen“ ein Hinausschieben bis weit in das nächste Jahrtausend. Allerdings – und das ist das zweite Fragezeichen – sind zahlreiche Projekte im Bereich des „vordringlichen Bedarfs“ durchaus noch nicht kurz- und mittelfristig realisierbar. Dies gilt etwa für die Schienenschnellstrecke Köln-Frankfurt (Projektsumme 5,5 Mrd. DM) oder für den Lückenschluß der BAB Kassel-Gießen (A 49) im Bereich Borken-Homburg/Ohm (Projektsumme 412 Mill. DM) oder den Alleetunnel Frankfurt/M. (A 66). Sämtlichen drei Planungen hat der hessische Wirtschafts- und Verkehrsminister schon vor Veröffentlichung des Bundesverkehrswegeplans '85 widersprochen; in diesem Bundesland sind Verkehrswegeinvestitionen, auch die der Bahn, offensichtlich nicht mehr realisierbar, völlig unabhängig von der Bedarfssituation.

Hier liegt nun der interessante Fall vor, daß der Bundesverkehrsminister prüfen muß, wie er seine rechtliche Zuständigkeit bei den Bundesverkehrswegen auch praktisch durchsetzen will. Angesichts der mittlerweile vieljährigen Verzögerungstaktik in einigen (wenigen) Bundesländern erscheint eine stärkere Geltendmachung der Bundesverkehrswegekompetenz bereits überfällig. Dies auch vor dem Hintergrund, daß im neuen Bundesverkehrswegeplan sowohl die Umweltkriterien bei der Bewertung als auch die Umweltschutzinvestitionen im Sinne von Immissionsschutzanlagen und Ortsumgehungen einen hohen Stellenwert besitzen.

Die Beratungen des Bundesfernstraßenbedarfsplans im Deutschen Bundestag werden verdeutlichen, wie emotionalisiert und ideologisiert die Diskussion um den Bundesverkehrswegeplan 1985 ist. Gerade dies aber hat dieser Plan angesichts der intensiven methodischen Vorarbeiten nicht verdient.