

Warum neue Autobahnen in Niedersachsen Unsinn sind und nicht gebaut werden dürfen!

Enno Hagenah, MdL, 2011

Verkehrspolitik der Zukunft: Infrastruktur besser erhalten, mehr Güter auf die Schiene und ÖV-Angebot attraktivieren

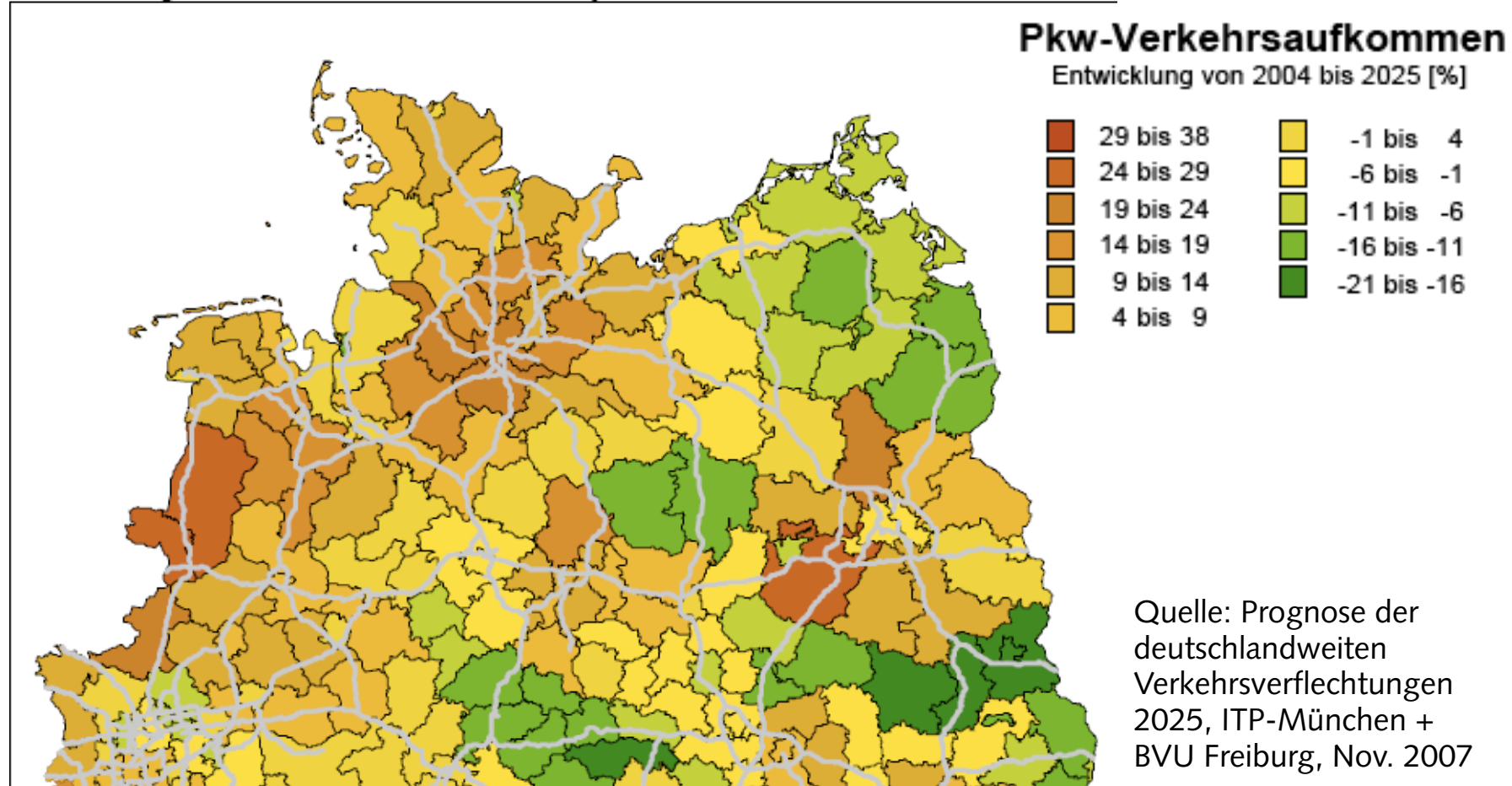
- Verkehrspolitik muss in Zukunft mit deutlich enger begrenzten Finanzmitteln,
- unter den verschärften Vorgaben zum Klimaschutz,
- für sich erheblich verändernde Verkehrsbedürfnisse (Globalisierung und Demografische Entwicklung)
- die vorhandene Infrastruktur besser erhalten und klimagerecht umbauen,
- um flächendeckend ausreichend Transport- und Mobilitätsangebote sicher zu stellen! (Daseinsvorsorge)

Für neue Autobahnen bleibt dabei in Zukunft kein Geld übrig

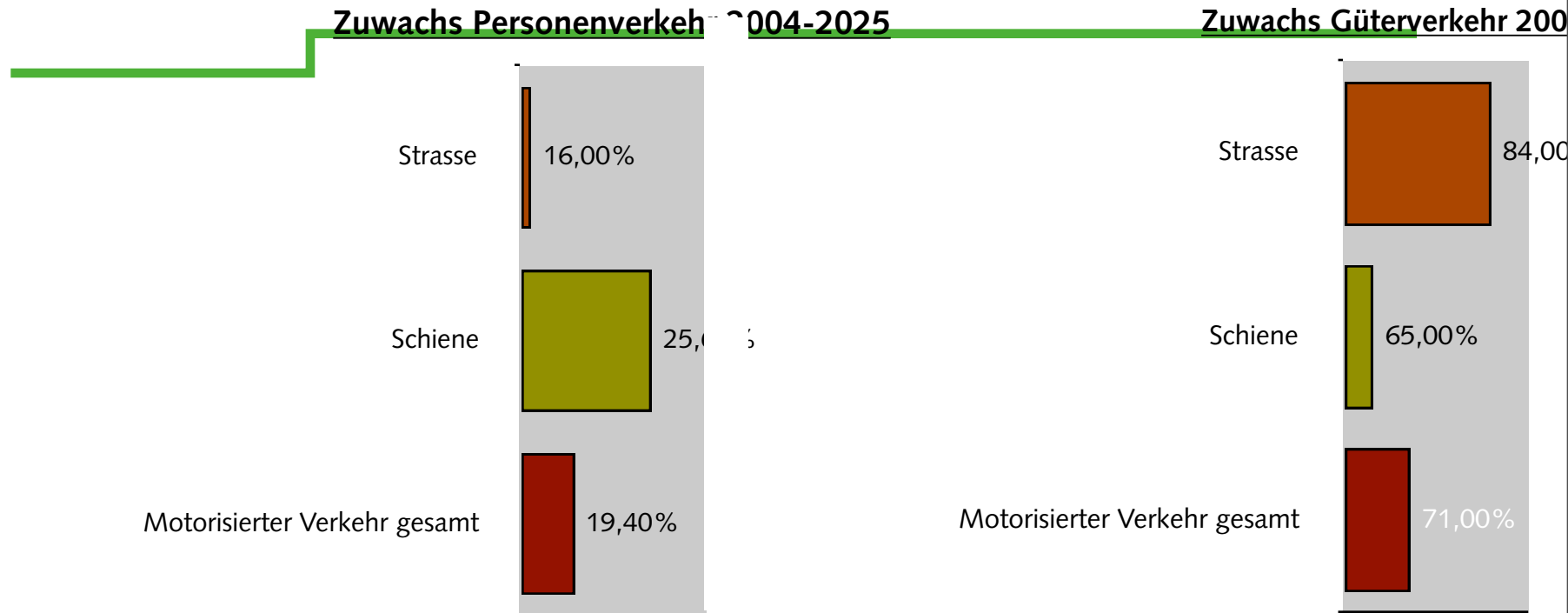
Derzeit werden aber noch mit völlig überholten, aus der Vergangenheit fortgeschriebenen Zukunftserwartungen Straßenneubauten geplant.

Prognose bis 2025 des BMVBS

Entwicklung des Pkw-Verkehrsaufkommens je Kreis 2004 bis 2025



Verkehrsentwicklung – die Zukunftserwartungen der Autobahnplaner



Das BMVBS prognostiziert nur scheinbar ein differenziertes Verkehrswachstum:

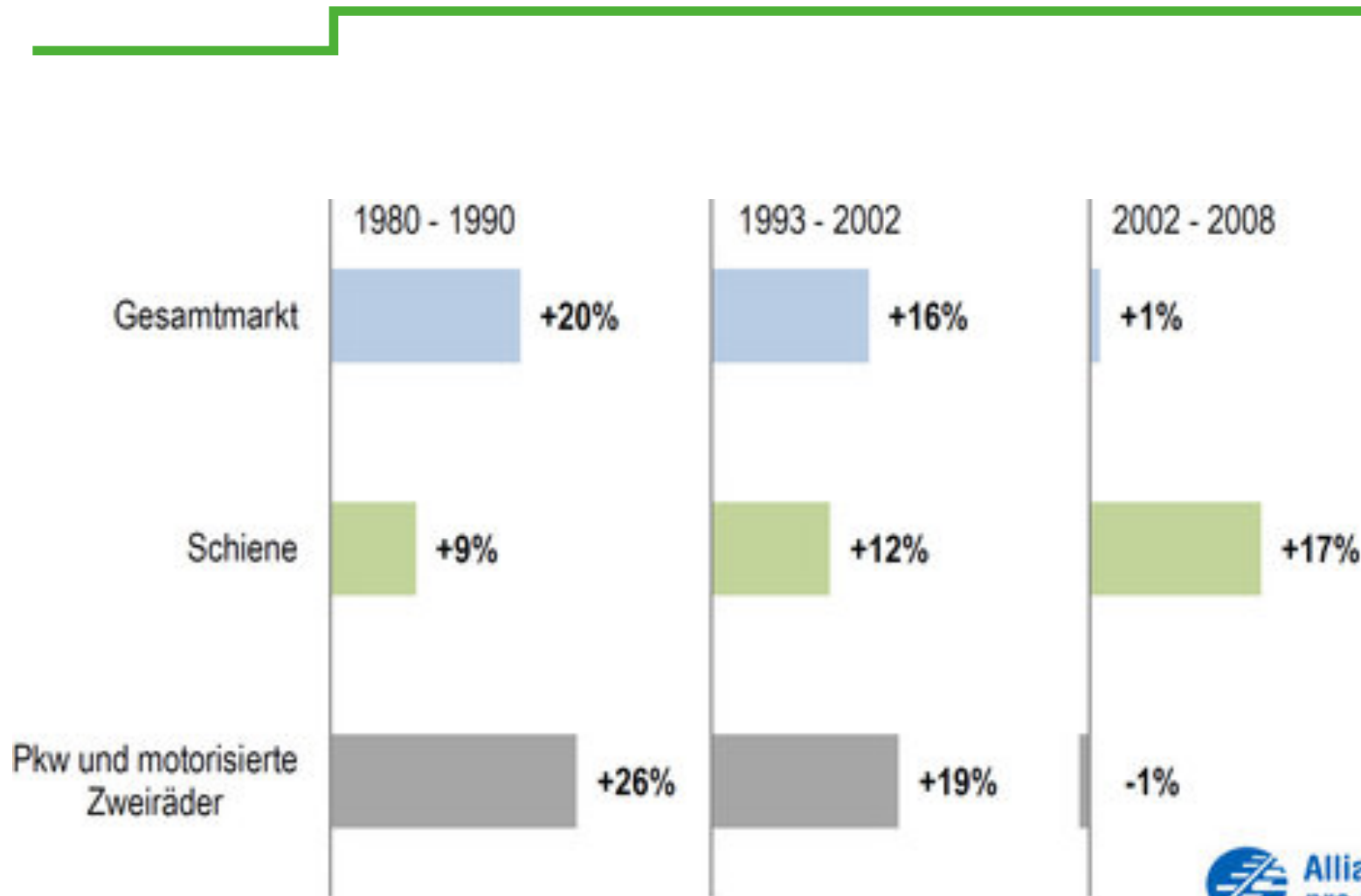
- Beim Personenverkehr wird der Schiene zwar bereits mehr Wachstum zugetraut als der Straße.
- Beim rasant wachsenden Güterverkehr erwartet der Verkehrsminister aber immer noch einen Entwicklungsvorsprung auf der Straße vor der Schiene (als gebe es keine Klimaschutzvorgaben).

Darauf wird Politik aber in Zukunft noch eine Menge Einfluss nehmen und der Trend ist schon anders!

Quelle: Aktuelle Planzahlen des BMVBS zur Fortschreibung des BVWP von 2007

Wandel des Mobilitätsverhaltens: Die Schiene im Aufwind

Entwicklung der Verkehrsleistungen im Personenverkehr (Pkm) in Prozent



Tatsächliches Verkehrsverhalten lt. Bundesamt für Statistik!

Personenbeförderung

Beförderte Personen in Deutschland

Beförderung	Einheit	2005	2006	2007	2008	2009
Linienverkehr (<u>ÖSPV</u>) ¹	<u>Mill.</u>	9 010	9 030	9 052	9 050	...
Gelegenheitsverkehr (<u>ÖSPV</u>) ¹	<u>Mill.</u>	94	87	86	82	...
Eisenbahnen	<u>Mill.</u>	2 159	2 243	2 238	2 348	2 324
Luftverkehr	<u>Mill.</u>	146	154	164	166	159
Motorisierter Individualverkehr ²	<u>Mill.</u>	56 293	56 391	55 764	54 613	...

¹ Öffentlicher Straßenverkehr (ÖSPV).

² Quelle: DIW, einschließlich Taxi- und Mietwagenverkehr. Revidierte Werte.

... = Angabe fällt später an.

Verkehrsentwicklung bei der notwendigen CO₂-Emissionsminderung in Deutschland nach den Erwartungen des Umweltbundesamtes:

Entwicklung des Verkehrs bis 2050 gegenüber 1990 in (%) bei einer Minderung der CO₂-Emissionen um 80 % im Vergleich zum Status Quo

	Business As Usual	Sustainable Transport (EST 3)
	Personenverkehr	
zu Fuß, Fahrrad	-16 %	+50 %
ÖPNV, Bahn	+17 %	+279 %
Pkw, Motorrad	+46 %	-53 %
Insgesamt	+85 %	+5
	Güterverkehr	
Eisenbahn	+/-0	+348 %
Binnenschiff	+51 %	+88 %
Straßengüterverkehr	+141 %	-69 %
Insgesamt	+87 %	+76 %

Kurzfristige Potentiale zur CO₂-Emissionsminderung im Verkehr

Auszüge aus dem Sachstandsbericht des Umweltbundesamtes 05/2010

Minderungsinstrumente gegenüber dem Trend. - Alle Angaben in Mio. t CO₂

(Einzelpotentiale sind nicht alle beliebig zu addieren)

	Red. Potential	
	2020	2030
Verkehrsvermeidende Maßnahmen	10,2	13,8
Abkehr vom Straßenneubau	1,8	2,3
Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe	3,4	3,2
Güterschieneverkehr	2,1	1,7
Schienepersonenverkehr	1,9	3,2
Ausweitung u. Weiterentwicklung Lkw-Maut	4,5	4,2
Erhöhung der Energiesteuer auf Kraftstoffe	9,5	17,9
CO₂-Grenzwert Gesetzgebung für Nutzfahrzeuge	2,8	3,4
Verbrauchsminderung bei Bahnen	0,2	0,3

Quelle: Umweltbundesamt (Hrsg.): CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland.
Ein Sachstandsbericht des UBA, März 2010, S. 70.

Verkehrsinfrastruktur - finanzielle Ausstattung der verschiedenen Verkehrsträger unterliegt allein der politischen Prioritätensetzung!

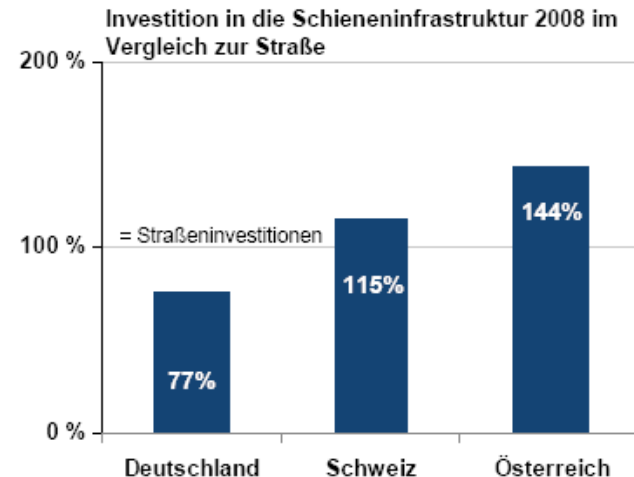
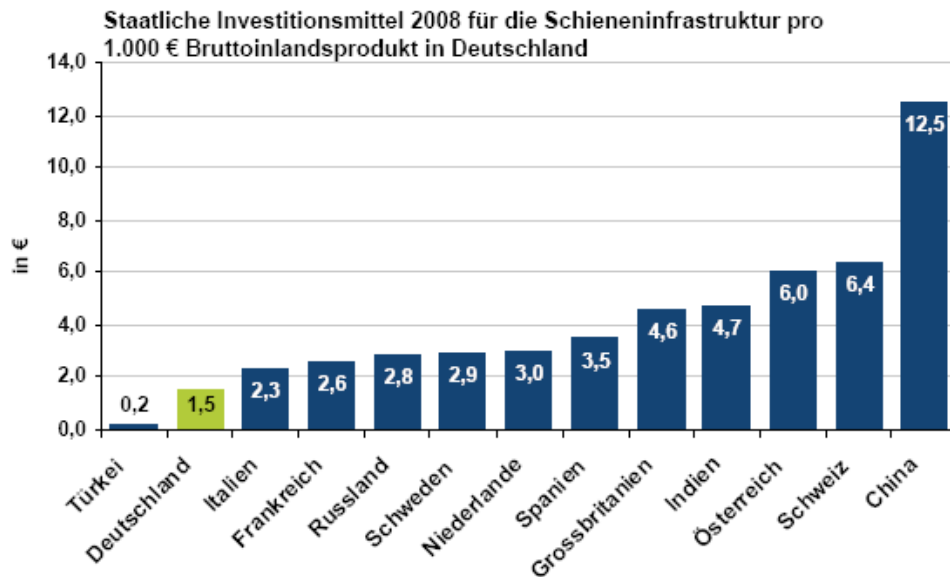
Investitionen des Bundes in Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege (Ist-Zahlen)



Quelle: Pressemitteilung der Allianz pro Schiene vom 10.1.2011 „Die Schiene braucht eine Milliarde Euro mehr“

Verkehrsinfrastruktur - finanzielle Ausstattung des Schienenverkehrs ist in Deutschland auch im Ländervergleich vernachlässigt worden:

- Viele europäische Staaten investieren hohe Summen in die Infrastruktur ihrer Eisenbahnen.
- Deutschland belegt bei der staatlichen Investition in die Schieneninfrastruktur nur den vorletzten Platz.
- Inzwischen wenden Österreich und die Schweiz im Vergleich zu Deutschland, relativ zum BIP betrachtet, viermal mehr Mittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf.
- Vergleicht man die Investitionen in das Eisenbahn- und Straßennetz Deutschlands wird deutlich, dass die Investitionen in das Schienennetz, gemessen an den Straßeninvestitionen, nur 77 % ausmachen.



Quelle: Verband der Bahnindustrie in Dt. e.V. Hintergrundpapier 01/2010, Berlin, im Juni 2010.

Die Verkehrsträger werden auch in Bezug auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen von der Politik nicht gleich behandelt. Zukunftsgerecht wäre die Bevorzugung der

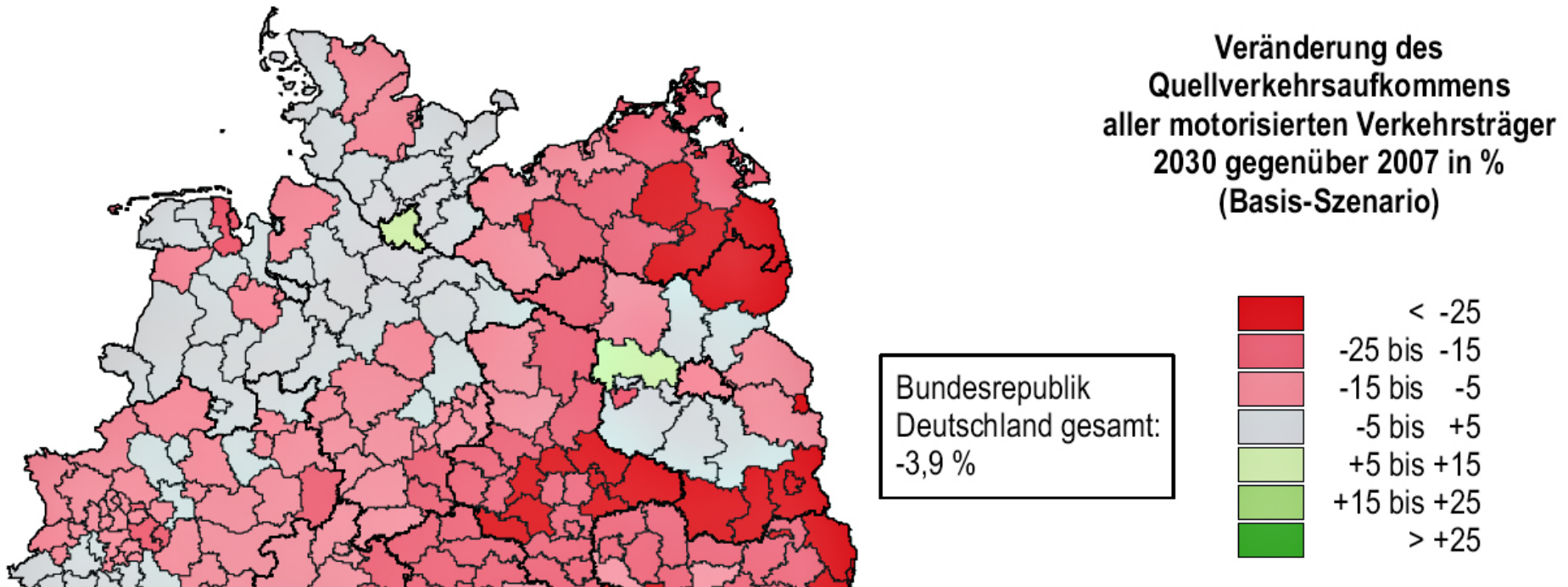
	Schieneverkehr	Straßenverkehr	Flugverkehr	Schifffahrt
Energie- und Treibstoffkosten	<ul style="list-style-type: none"> • Mineralölsteuer • Ökosteuer • Stromsteuer 	<ul style="list-style-type: none"> • Mineralölsteuer • Ökosteuer 	-	-
Mehrwertsteuer für Personenbeförderung	<ul style="list-style-type: none"> • Voller Mehrwertsteuersatz* 	<ul style="list-style-type: none"> • Voller Mehrwertsteuersatz* 	<ul style="list-style-type: none"> • Voller Mehrwertsteuersatz nur auf Inlandsflüge 	<ul style="list-style-type: none"> • Verminderter Mehrwertsteuersatz
Emissionshandel	<ul style="list-style-type: none"> • Bei elektrisch betriebenen Eisenbahnen 	-	<ul style="list-style-type: none"> • Ab 2012 einbezogen, jedoch sind 85 % der Zertifikate kostenlos. 	-
Wegekosten	<ul style="list-style-type: none"> • Trassenpreissystem 	<ul style="list-style-type: none"> • Lkw-Maut 	<ul style="list-style-type: none"> • Flughafenengebühren 	<ul style="list-style-type: none"> • Hafen- und Schleusenengebühren, außer auf dem Rhein
Weitere spezifische Kosten	-	<ul style="list-style-type: none"> • Kfz-Steuer 	-	-

Quelle: Verband der Bahnindustrie in Dt. e.V. Hintergrundpapier 01/2010, Berlin, im Juni 2010.

* Vorausgesetzt die Beförderungstrecke befindet sich nicht innerhalb einer Gemeinde oder beträgt mehr als 50 Kilometer, sonst gilt der verminderte Steuersatz (UStG § 12 Abs. 2 Nr. 10).

Entwicklung des motorisierten Verkehrsverhaltens nach einer regierungsunabhängigen wissenschaftlichen Prognose!

Veränderung des motorisierten Gesamtquellaufkommens 2007-2030 je Kreis (nur motorisierte Verkehrsträger)



Quelle: Canzler u. a.: Blockierte Moderne? Die Auswirkungen des demografischen und wirtschaftsstrukturellen Wandels auf die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland bis zum Jahre 2030. Erschienen als Baustein 6 der InnoZ-Bausteine (Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH)

Finanzierung der Verkehrsträger in Niedersachsen – Status quo, Straße

Straßen: (BA 1.405 km, B-St. 4.697 km, L-St. 8.057 km, K-St. 13.800 km)

Im Schnitt der vergangenen Jahre zahlte der Bund **500 Mio. Euro/a für Erhalt und Ausbau der Bundesfernstraßen** in Niedersachsen. (2009 und 2010 zusätzlich bis 300 Mio. Euro/a Konjunkturmittel.) Davon:

- **300 – 350 Mio. Euro/a in den Bauerhalt**, Lärmschutz und Betriebsdienst
- **150 bis 200 Mio. Euro/a in Neu- und Ausbau** von Autobahnen und Bundesstraßen.

Während derzeit 15 % der Autobahnen sofort oder bald repariert werden müssen, trifft dies bereits auf 36 % der Bundesstraßen und auf 44 % der Landesstraßen zu.

Das Land zahlt bisher einen Eigenanteil zu Bundesstraßen und Autobahnen von ca. 90 Mio Euro/a und nur ca. 70 Mio. Euro/a für Instandhaltung und Erneuerung der Landesstraßen und Radwege an Landesstraßen.

Finanzierung der Verkehrsträger in Niedersachsen – Status quo, Straße

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan aus 2003 sind für Niedersachsen bis zum Jahr 2015 **144 Projekte mit Planungsrecht für 5,4 Mrd. Euro** (lt. Preisberechnung 2001) vorgesehen.

Davon sind:

- 62 Projekte für 1,5 Mrd. Euro fertig und für den Verkehr freigegeben
- 24 Projekte für 0,7 Mrd. Euro im Bau (2012 kein neuer Baustart), aber
- 50 Projekte für mind. 3 Mrd. Euro (alte Preisschätzungen) sind noch in Planung (z.B. die Elbquerung im Rahmen der A 20, Neubau der A 22/20 und A 39, Bau der A 26 sowie der Lückenschluss A 33/A1.)

Obwohl somit bis zum Ende des aktuellen BVWP 2015 viele Projekte nicht realisiert werden, setzt das Land 79 Mio. Euro plus Personal bis 2015 zur beschleunigten Autobahnplanung an eigenen Landesmitteln ein, ohne Aussicht, dass dies jemals vom Bund erstattet wird.

Finanzierung der Verkehrsträger in Niedersachsen – Status quo, Schiene

Schiene: (4.475 km DB Netz = 10% Bundesanteil, und 20 % der NE Bahn)

Für die Finanzierung des ÖPNV auf der Schiene zahlt der Bund an das Land derzeit **617 Mio. Euro/a** (Der Betrag wurde vom Bund im Zuge der Mehrwertsteuererhöhung seit 2006 um 13 % gekürzt, das Land nimmt sich zudem aus diesen Regionalisierungsmitteln der Bahn rund 80 Mio. Euro pro Jahr zur Finanzierung der Landesaufgabe Schülerverkehr.)

- Für den **Erhalt des Schienennetzes in Niedersachsen** erhält die DB ca. **250 Mio. Euro/a** vom Bund und anteilig ca. **120 Mio. Euro/a** für den Schienenaus- und Neubau. Das Land setzt daneben selbst **10 Mio. Euro bis 2015** zur **beschleunigten Planung** der sogenannten Y-Trasse ein.
- Zusätzlich wurden 15 Mio. Euro aus Konjunkturmitteln zum Ausbau der NE Bahnstrecken der EVB eingeworben.

Wichtige Grüne Forderungen zur Zukunft der Verkehrsinfrastruktur in Niedersachsen

- Vorrangiges Ziel ist die Bewältigung des Güterverkehrswachstums mit der Schiene. Dafür Umwidmung von mind. 100 Mio. Euro pro Jahr, der nach Niedersachsen fließenden Bundesbaumittel, von der Straße auf die Schiene!
- Zweckbindung und Sicherung der Mittel aus dem Entflechtungsgesetz (Grüner Gesetzentwurf in der Beratung) für Gemeindeverkehrsfinanzierung. Umschichtung der Finanzierungsmittel im ehemaligen GVFG von der Straße (zukünftig 40%) auf die Schiene (zukünftig 60%).
- Die verbleibenden Straßenausbaumittel möglichst effizient auf verbesserte Bauerhaltung und dort, wo noch nötig auf Bestandsausbau konzentrieren.
- Beim verstärkten Schienenverkehrsausbau Vorrang für schneller umsetzbare und kostengünstigere Bestandsausbauprojekte vor reinen Neubaustrecken.
- Umbau der herkömmlichen (Schubladen-)Infrastrukturausbauplanung in Niedersachsen zum integrierten, kontinuierlich die Effizienz optimierenden Verkehrsmanagement. Rückführung des weit überhöhten Landesanteiles von 90 Mio. Euro/a am Bundesstraßen- und Autobahnerhalt.

Vielen Dank!

Die Folien und weitere Informationen sind zu finden unter:
www.enno-hagenah.de
