

Klimakongress Hamburg 2004; 13.11.2004
Impulsreferat im Forum 1: Infrastruktur- und Investitionspolitik
Ministerialrat Dipl.-Ing. Reinhard Weber

Grundsätzliches zu den Vorstellungen und Zielen der Verkehrspolitik des BMVBW vorweg:

Ziel der Verkehrspolitik in Deutschland war es und ist es, die Mobilität zu sichern. Für die meisten **Menschen bedeutet Mobilität Freiheit und Lebensqualität**. Für die **Wirtschaft Wachstum und Beschäftigung**. Dabei lassen wirtschaftliche Entwicklung, europäische Integration und Osterweiterung der Europäischen Union **in den nächsten Jahren ein erhebliches Verkehrswachstum** erwarten. **Die Gewährleistung von Mobilität** wird zu einem immer wichtiger werdenden **Faktor für die Stärke des Wirtschaftsstandortes Deutschland**.

Angesichts der uns allen bekannten Prognosen zur Zunahme des Verkehrs – zumindest bis 2015 – werden wir **verträgliche Mobilität nur dann sichern können, wenn die Rahmenbedingungen so gestaltet werden**, dass ein **Höchstmaß an Aktivitäten mit möglichst wenig Verkehr verbunden** ist. Dieser Weg führt zu einem **Verkehrssystem**, das die **Prädikate „effizient“, „sozial verträglich“** und **„umweltfreundlich“** verdient.

Entscheidend ist dabei **das verbesserte Zusammenspiel aller Komponenten des Verkehrssystems**. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken voll zur Geltung bringen können. **Das macht den Kern einer integrierten Verkehrspolitik aus**, die dann letztlich auch positive Konsequenzen für die Umwelt hat.

Dem Bundesverkehrswegeplan 2003, in dem die Bundesregierung ihre verkehrs- und investitionspolitischen Vorstellungen bis 2015 per Kabinettsbeschluss artikuliert hat, **liegen folgende Ziele zugrunde:**

- Gewährleistung dauerhafter **umweltgerechter Mobilität**,
- Stärkung des Wirtschaftsstandortes Deutschland zur Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen,
- Förderung **nachhaltiger Raum- und Siedlungsstrukturen**,
- Schaffung **fairer und vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen** für alle Verkehrsträger,
- **Verbesserung der Verkehrssicherheit** für Verkehrsteilnehmer und Allgemeinheit,
- **Verringerung der Inanspruchnahme** von Natur, Landschaft und nicht erneuerbaren Ressourcen,

- **Reduktion der Emissionen** von Lärm, Schadstoffen und Klimagasen (vor allem CO₂),
- Förderung der **europäischen Integration**.

Wer sich mit den umfassenden Projektbewertungen zur Auswahl der richtigen Vorhaben auskennt, wird sehen, **dass die konkreten Komponenten der gesamtwirtschaftlichen Bewertung mit diesen eher abstrakten Zielen korrespondieren** und deren Umsetzung konkret werden lassen.

„Welche Infrastruktur- und Investitionsentscheidungen bringen den Klimaschutz voran?“

Im Grußwort wird kritisiert:

Rund ein Drittel des CO₂-Ausstoßes in Deutschland gehe auf das Konto von Pkw und Lkw.

Richtig ist:

Der Anteil des gesamten Verkehrsbereichs an den CO₂-Emissionen in Deutschland beträgt weniger als 20 % (siehe umweltökonomische Gesamtrechnung 2004 vom November 2004).

Der Verkehrsbereich steht heute mit Blick auf die schon erreichte CO₂-Minderungsleistung besser da, als ursprünglich prognostiziert (Reduktion des Kraftstoffverbrauchs 2000 – 2004: ca. 10 %).

Das Thema ist eine Aufforderung, bei unseren investiven Aktivitäten den Klimaschutz zu beachten. Der häufig direkt oder indirekt geäußerte Vorwurf, das Ministerium konterkariere diesen Weg durch nicht sachgerechte, übertriebene Investitionsplanungen, trifft nicht zu.

Richtig ist, dass die Verkehrswegeinfrastruktur selbst vergleichsweise geringere CO₂-Einsparbeiträge leisten kann, als die seit 1998 realisierten und weiter fortentwickelten Maßnahmen, wie

- Ökosteuer,
- Einführung schwefelarmen Kraftstoffs,
- steuerliche Förderung Kraftstoff sparender Fahrzeuge,
- freiwillige Vereinbarung der Automobilindustrie zur Reduzierung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs um 25 % bis 2005,
- Förderung des ECO-Driving; Sensibilisierung der Autofahrer,
- entfernungsabhängige Maut,
- emissionsbezogene Landegebühr,
- CO₂-Kennzeichnungspflicht für Pkw,

- **Insbesondere:**
Förderung alternative Kraftstoffe und Antriebstechnologien, vorgestellt unlängst im Fortschrittsbericht der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie verkehrswirtschaftlichen Energiestrategie.

Nach der Projektauswahl zum BVWP 2003 gehen Investitionen und Klimaschutz eher verträglich einher.

Ein Bundesverkehrswegeplan enthält die Aus- und Neubauvorhaben von Bundesfernstraßen, Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes und Bundeswasserstraßen, nennt die dafür erforderlichen Investitionsmittel aber auch den immer wichtiger werdenden Mittelbedarf für die Erhaltung der bestehenden Infrastruktur.

Wesentliche Eingangsgrößen beim BVWP sind nach der Strukturdatenprognose die Gesamtverkehrsprognosen (Person- und Güterverkehr) zum Zeithorizont 2015 (Anlage 1). Sie weisen z. B. bei der Güterverkehrsleistung eine Steigerung von 371 Mrd. tkm in 1997 auf 606 Mrd. tkm in 2015 aus (+ 64 %). Beim Personenverkehr wird von + 20 % ausgegangen.

Diese Erwartungen für die Gesamtverkehrsleistungen sind **szenariunabhängig**. Entscheidend für den Modal-Split sind die **zu treffenden Maßnahmen und Randbedingungen**, mit denen dieser offensichtlich unabwendbare Verkehr verträglich zu bewältigen ist. Diese werden geprägt von den Szenarien, die den Prognosen zugrunde gelegt wurden. Sie sind sowohl investiver als auch ordnungspolitischer Art. Szenarien müssen Akzeptanz finden und zugleich die erforderlichen Veränderungen verursachen.

Im Zuge der Prognosearbeiten für den BVWP 2003 wurde mit 3 Szenarien gearbeitet:

- dem „Laisser-fair-Szenario“ (Was passiert, wenn sich Randbedingungen nicht ändern ?),
- dem „Integrationsszenario“, das die gewollten Veränderungen bewirkt und zugleich Akzeptanz findet und
- dem Überforderungsszenario, dem Szenario, das theoretisch viel bewegen könnte, aber nicht umsetzbar ist, weil Akzeptanz fehlt; es unterstellt z. B auch eine Pkw-Maut, die die Bundesregierung ablehnt.

Die Bundesregierung favorisiert das Integrationsszenario und einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz:

- die Konzentration der Mittel auf einen Verkehrsträger wäre verkehrspolitisch nicht zielführend,
- Engpässe gibt es in unterschiedlichen Ausprägungen bei allen 3 Verkehrsträgern,
- das steigende Verkehrsaufkommen kann mittel- bis langfristig nur mit allen 3 Verkehrsträgern (auch dem Luftverkehr) bewältigt werden; sie müssen deswegen zu einem Verkehrssystem ausgebaut werden.

Das Integrationsszenario enthält belastbare Annahmen zur Nutzerkostenentwicklung mit unterschiedlichen Verbesserungen bei der Produktivität sowie auch Aussagen zu Benutzungsgebühren und Kraftstoffabgabepreisen.

Das ausgewählte Integrationsszenario soll den Trend eines immer weiter steigenden modalen Anteils des Straßengüterverkehrs stoppen und langfristig zu einer Steigerung der Leistung des umweltfreundlicheren Verkehrsträgers Schiene führen (Anlage 2).

Die damit auch angestrebte Verdoppelung der Schienengüterverkehrsleistung bis 2015 auf rd. 148 Mrd. tkm gegenüber dem Stand von 1997 ist ein ambitioniertes Ziel und würde allerdings „nur“ rd. 4 % Veränderung des Modal Splits zugunsten der Schiene bringen. Der Trend eines immer weiter steigenden modalen Anteils der Straße wäre damit aber erstmalig gestoppt. Auch das ist ein Beitrag zum Klimaschutz.

Inbesondere wegen der derzeit zu verzeichnenden Entwicklung der Schienengüterverkehrsleistungen wird die Prognose des BVWP 2003 kritisch gesehen. In aller Kürze hierzu Folgendes: Wichtige Eckwerte der Prognose 2015 liegen über den bisherigen Entwicklungen von 1997 bis 2003. Einer der wesentlichen Gründe ist das Zurückbleiben des Wirtschaftswachstums hinter den Prognoseannahmen (+ 2,1 %/Jahr). Das muss nicht prägend bis 2015 sein.

Aus heutiger Sicht ist es aber gerechtfertigt anzunehmen, dass einige Prognosewerte nicht 2015 sondern später erreicht werden. Bezüglich der BVWP-Projektauswahl ist das eher unerheblich, wenn einige Kennwerte früher oder später erreicht werden:

- Verkehrsinfrastruktur hat sehr lange Nutzungszeiten.
- Großinvestitionen haben – insbesondere bei der Schiene – lange Bauzeiten.
- Ein Absinken des NKV von zum Beispiel 4 auf 3,5 wäre für die Bauwürdigkeit nicht kontraproduktiv.

Natürlich müssen für die Leistungssteigerung bei der Schiene die erforderlichen Netzkapazitäten zur Verfügung stehen bzw. geschaffen werden. Hierfür sind erhebliche Investitionen erforderlich. 148 Mrd. tkm wurden für ein 2015 engpassfreies Netz ermittelt! Ziel der Bundesregierung ist aus diesem Grund die Angleichung der Investitionen in das Bundesfernstraßen und in das Schienennetz. Dem trägt der BVWP 2003 Rechnung:

Investitionen (Erhaltung + Aus- und Neubau) in	
Straße	Schiene
77,5 Mrd. €	63,9 Mrd. € + 14,9 (GVFG, RegG)
∑ 77,5Mrd. €	∑ 77,9 Mrd. €

Wesentliches Merkmal des BVWP 2003 ist auch die Verstärkung der Erhaltung der Bestandsnetze.

Der Investitionsrahmen (2001 – 2015) – rund 150 Mrd. € – teilt sich entsprechend wie folgt auf:

Erhaltung: 82,7 Mrd. € (56 %),

Aus- und Neubau: 66,2 Mrd. € (44 %).

Gut erhaltene Straßen mit einem harmonisierten Verkehrsfluss sind indirekt auch ein Beitrag zum Klimaschutz. Überdimensionierte Aus- und Neubauten würden – was Straßen betrifft – Rarsen Vorschub leisten, verbunden mit allen das Klima schädigenden Effekten. Allerdings rächt sich Überdimensionierung immer durch ein – auch durch CO₂-Bewertung verursachtes – schlechtes Nutzen-Kosten-Verhältnis. Die Bewertung beugt hier also vor.

Es kann bei der Frage, „welche Investitionsentscheidungen bringen den Klimaschutz voran“, nicht nur um die Erwartung „alles gehört auf die Schiene“ gehen, sondern insbesondere auch um die Berücksichtigung aller positiven und negativen Nutzenkomponenten bei allen 3 Verkehrsträgern. Die Ermittlung negativer Nutzen aufgrund von Klimabeeinträchtigungen bei den Bewertungen der Vorhaben haben Einfluss auf die Dringlichkeitseinstufung der Vorhaben.

Wesentliche Bewertungskomponenten sind:

- Die **Nutzen-Kosten-Analyse**, in der die in Geld ausgedrückten Nutzen pro Jahr den annuierten Investitionskosten gegenübergestellt worden sind;
- die **Umweltrisikoeinschätzung**, in der in qualitativ-verbaler Form die Umweltrisiken eingeschätzt wurden, einschließlich der Feststellung der **FFH-Betroffenheiten**;

- als dritte Bewertungskomponente erfolgte eine qualitativ verbale **Raumwirksamkeitsanalyse** mit der Feststellung der raumordnerischen Wirkungen sowie der städtebaulichen Effekte eines neuen Projekts.

In der Nutzen-Kosten-Analyse selbst werden bereits Umweltkomponenten und Raumordnungskomponenten berücksichtigt, aber nur solche, die sinnvoll monetarisierbar sind.

Es sind dies bezüglich der Umwelt u. a. folgende klimarelevanten Schadstoffe:

Schadstoffe/Klimagase	Bewertungsansatz
CO ₂ (Leitkomponente)	Vermeidungskosten
CO, CH, NO _x , SO ₂ , Staub	Schadenskosten
Dieselruß, Benzol, PAK	Schadenskosten
NO _x (Leitkomponente)	Schadenskosten

Erstmalig wurden auch projektbezogen die CO₂-Emissionen quantitativ bewertet: und zwar mit einem Kostenansatz von 205 € je Tonne CO₂, womit wir auf der oberen Grenze der Bandbreiten einschlägiger Studien liegen.

Im Ergebnis einer in der BVWP-Prognose enthaltenen CO₂-Prognose konnte festgestellt werden, dass vor dem Hintergrund der steigenden Verkehrsnachfragen bis 2015 sich die Klimawirkungen (CO₂-Emissionen)

- der ordnungs- und fiskalpolitischen Maßnahmen des gewählten Integrationsszenarios und
- der zugehörigen investiven Maßnahmen

im Vergleich zu denen des Laisser-fair-Szenarios je nach Zählart der Emissionen des Luftverkehrs entweder wesentlich geringer als die Verkehrsleistungen entwickeln bzw. gar nicht steigen:

Veränderungen 2015 gegenüber 1997	Güterverkehr	Personenverkehr	Gesamt
Verkehrsleistungen	+ 64 %	+ 20 %	
CO ₂ -Emissionen (Integrationszenario); mit Luftverkehr nach dem Standortprinzip nach Territorialitätsprinzip nach IPCC	+ 26 %	+ 4 %	+ 11 % + 3 % < 1 %

1997: 100 %

Der Zuwachs von 11 % entsteht nur bei der Unterstellung, dass gem. dem Standortprinzip alle CO₂-Emissionen des bei diesen Fragen besonders gewichtigen Luftverkehr vom Start des Flugzeugs in Deutschland bis zum Ziel – also auch irgendwo in der Welt – Deutschland zugerechnet werden, auch die Auslandsstrecken.

Bei einer Abgrenzung des Luftverkehrs nach dem **Territorialprinzip** (Luftverkehr über dem Gebiet der Bundesrepublik, d. h. Auslandsverkehr bis zur/ab der Grenze, ohne Überflugverkehr) ergeben sich rund 3 % CO₂-Zuwachs.

Nach der relevanten IPCC-Methode, bei der die **direkten** CO₂-Emissionen des Verkehrs und beim Luftverkehr **nur die des innerdeutscher Luftverkehrs** berücksichtigt werden, ergibt sich nur ein Anstieg von < 1 %).

Die Auswirkungen der CO₂-Bewertung innerhalb der Nutzen-Kosten-Analyse bei Bundesfernstraßen zeigen beispielhaft, dass beim BVWP 2003 der Einfluss der CO₂-Bewertung beim Neubau von Bundesstraßen auf die gemittelten Nutzen-Kosten-Verhältnisse mit + 3 % vergleichsweise gering ist (Neubau überwiegend OU zur Entlastung von OD) (Anlage 3). Die Anlagen 4 und 5 bestätigen nochmals, dass freier Verkehr, allerdings harmonisierter Verkehr CO₂-reduzierend ist gegenüber Stop and Go-Verkehr. Deswegen sollte auch ein bedarfsgerechter Ausbau der Straßeninfrastruktur erfolgen. Es ist nicht zu leugnen, dass die Straßen Hauptleistungsträger unseres Verkehrs sind und bleiben.

Auch hier sei noch einmal auf die größeren Potenziale durch

- verbesserte Antriebstechnologien sowie
- die Förderung und Entwicklung alternativer Kraftstoffe.

hingewiesen, in denen unseres Erachtens die Zukunft liegt.

Unter Federführung des BMVBW hat die Bundesregierung deswegen im Rahmen der „Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ eine Strategie zur „Förderung alternativer Kraftstoffe und Antriebstechnologien“ vorgestellt.

Ich möchte ergänzend zu den investiven Möglichkeiten von richtig dimensionierten Maßnahmen am Fahrweg noch die Möglichkeit der Telematik erwähnen, bei der mittels Leit- und Informationssystemen Leistungsfähigkeit erhöht und Staus vermieden werden können, ohne gleich die Verkehrswege aus- oder neu zu bauen. Die Möglichkeiten der Telematik gehen natürlich darüber hinaus.

„Ist eine integrierte Verkehrsplanung möglich?“

Der Verkehrsbericht 2000 nennt bereits die Elemente einer integrierten Verkehrspolitik, denen die Bundesregierung sich verpflichtet fühlt:

- die Stärkung der europäischen Verkehrspolitik,
- die Fortsetzung des Aufbaus Ost in allen Verkehrsbereichen,
- die Zusammenführung von Raum- und Verkehrsplanung,
- die Bereitstellung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur,
- die Vernetzung der Verkehrsträger,
- die Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen,
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit,
- die Verbesserung des Umweltschutzes,
- die Förderung innovativer Technologien sowie
- die Unterstützung der Mobilitätsforschung.

Das sind alles Bereiche, die zum aktiven Handeln der Bundesregierung gehören.

Bei den Infrastrukturinvestitionen findet die Integration mit der „verkehrsträgerübergreifenden integrierten, koordinierten Bundesverkehrswegeplanung“ bereits seit den 70er Jahren statt, und zwar mit zunehmendem Gewicht der ökologischen Belange.

Auch der Vorwurf, „man habe nur einzelne Projekte betrachtet“, geht ins Leere. Hierzu verweise ich auf die umfassend durchgeführten Inter- und Intradependenzuntersuchungen im Zuge der Projektbewertungen. Auch das ist integrierte Verkehrspolitik!

Das gilt auch für

- die gemeinsamen Verkehrsprognosen mit dem Integrationsszenario und
- die Anwendung gleichartiger Bewertungsverfahren für alle 3 Verkehrsträger, die Projektbewertungen erst vergleichbar machen,
- die Förderung des Kombinierten Ladungsverkehrs,
- die Anbindung der Flughäfen mit Schiene und Straße zur Substitution der Inlandsflüge.
- die Vorhaben zur Verbesserung der Seehafenhinterlandanbindungen.

„Welche Faktoren ermöglichen, welche verhindern ein ökologisches Umsteuern der mittelfristigen Verkehrsplanung?“

Die Verkehrsplanung – dokumentiert durch den Bundesverkehrswegeplan 2003 mit dem Zeithorizont 2015 – trägt mehr denn je ökologische Merkmale und wenn man will, sehr betont auch die Handschrift des Bundesumweltministers, mit dem er im Rahmen der Ressortabstimmung zu erörtern war (Anlage 6).

Folgende markante Punkte sind zu nennen:

- **Die Markierung ökologisch problematischer Vorhaben** bis in den gesetzlichen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen hinein **mit einem „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag“**. Diese bis zum Beweis der Verträglichkeit ausgesprochene Stigmatisierung eines Vorhabens garantiert frühestmögliche Auseinandersetzung mit erkannten Problemen und eine Finanzierung erst bei Nachweis verträglicher Lösungen (Anlage 7).
- **Alle** erwogenen Vorhaben wurden **naturschutzfachlich untersucht**; nicht nur 300 wie 1992 (Anlage 8).
- CO₂-Emissionen wurden bei allen Bewertungen mit einem Kostenansatz von rd. 205 € je Tonne projektscharf berücksichtigt.

Ergänzende Anmerkungen:

- Straßenverkehr ist aufgrund technologischer Entwicklungen bei Lärminderung, Kraftstoffverbrauch, Schadstoffemissionen bis auf CO₂ in ökologischer Hinsicht nicht mehr der Bösewicht, der er tatsächlich früher war; auch beim Dieselruß tut sich was.

- Es muss auch immer gefragt werden, ob ein schlecht ausgelasteter Schienenpersonennahverkehrs mit schweren Schienenfahrzeugen unter Klimagesichtspunkten besser ist als ein moderner und besetzter Bus.
- Ökologisches Umsteuern kann und darf auch nicht bedeuten, bereits auf der Generalplanungsebene, der größten aller Planungsebenen, Vorhaben bei evtl. ökologischen Problemen von jeglicher weiteren Planung auszuschließen und ihnen somit die Chance für eine Bewährung zu nehmen. Selbst die in deutsches Recht umgesetzte FFH-Richtlinie lässt ja Ausnahmetatbestände zu, wenn bei einem Vorhaben FFH-Beeinträchtigungen unvermeidbar sind.

Die derzeit betriebene Umsetzung der EU-Richtlinie zur Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (SUP) gibt Anlass darauf hinzuweisen, dass das weit entwickelte Verfahren der Bundesverkehrswegeplanung bereits viele Elemente enthält, die nach der Richtlinie Gegenstand des Umweltberichts sein sollen.

Die Bundesregierung hat sich dafür entschieden, die Nachhaltigkeit der Verkehrsentwicklung an 2 zentralen Indikatoren zu messen:

- an der Transportintensität (Anlage 9)
(Verkehrsleistung in Mrd. Tonnenkilometern bzw. Mrd. Personenkilometern je 1.000 € BIP) und
- am Modal-Split, dem Anteil der Verkehrsträger an der insgesamt erbrachten Verkehrsleistung.

Zur Transportintensität:

Moderne Verkehrsinfrastruktur ist notwendig für Wachstum und Beschäftigung.

Aber zwischen 1999 und 2003 ist die Transportintensität im Personenverkehr bereits mit 10 % deutlich gesunken. Das für 2010 gesteckte Ziel ist bereits heute erreicht.

Die Transportintensität im Güterverkehr ist im gleichen Zeitraum – wenn auch nur leicht – um 1 % gestiegen. Auf jeden Fall hat sich die Zunahme der Verkehrsintensität (tkm pro BIP) in den letzten Jahren bereits stark abgeflacht.

1995/2000: 1,4

2000/2003: 0,4.

„Bauen zulasten der Zukunft: Wer zahlt 2030 die Infrastruktur und die Erhaltung?“

Die Haushaltsansätze in die Verkehrsinfrastruktur können sich sehen lassen. Der Verkehrs- und Bauhaushalt ist der größte Investitionshaushalt des Bundes; über 50 % der investiven Ausgaben des Bundes sind Investitionen in den Verkehrs- und Baubereich.

Während die Verkehrsinvestitionen des Bundes 1997/1998 noch bei knapp 9,5 Mrd. € lagen, hat die Bundesregierung von 1999 bis 2003 durchschnittlich 10,8 Mrd. € jährlich in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Dieser Anstieg kam in erster Linie der Schiene zugute. Das insgesamt hohe Investitionsniveau von 10,8 Mrd. € wird auch 2005 gehalten.

Vor dem Hintergrund der gebotenen Haushaltskonsolidierung und der ansteigenden Investitionsausgaben stößt die konventionelle Haushaltsfinanzierung an ihre Grenzen und nicht erst jetzt gibt es zahlreiche Expertisen, Empfehlungen der Pällmann-Kommission aber auch konkrete Aktivitäten für besondere Finanzierungsformen. Im Einklang mit der EU-Verkehrspolitik sollen die Nutzer der Verkehrsinfrastruktur stärker an den Kosten der Infrastruktur beteiligt werden.

In Bezug auf die schweren Lkw ist auf die Maut ab 01.01.2005 zu verweisen. Des Weiteren auf:

- die 12 A-Modell-Vorhaben für den BAB-Ausbau
und
- die 5 Vorhaben nach dem F-Modell nach dem Bundesfernstraßenprivatfinanzierungsgesetz.

Die gemeinsame Klammer für solche Investitionsformen sind die sog. PPP-Modelle, für die im BMVBW kürzlich eine Task-Force eingerichtet wurde. Wichtig ist natürlich, dass die Risiken fair verteilt und nicht nur dem Bund aufgebürdet werden.

Dieser Weg dürfte auch für die weitere Zukunft erfolgversprechend und notwendig sein.

- Der BVWP 2003 zeigt den Weg bis 2015.
- Es ist unbestritten, dass die Bevölkerung ab dem Jahr 2020 bis 2050 um mehrere Millionen abnehmen wird, bei einer stark zunehmenden Alterung.
- Eine langfristige Verlängerung des bisher prognostizierten Trends der Verkehrsentwicklung über 2015 hinaus wäre nicht sachgerecht.
 - Über eine langfristige Entwicklung der individuellen Mobilität liegen erst wenige Studien vor.
 - Das BMVBW gibt derzeit ein entsprechendes Gutachten in Auftrag.
 - Darin werden Szenarien vertieft und die langfristigen Auswirkungen des Wandels auf die Verkehrsentwicklung dargestellt und zwar auch räumlich disaggregiert.

Dass Verkehrswege, die in der Verantwortung des Bundes liegen, umweltverträglich und soweit möglich – klimaschonend – gebaut werden, ist für die Bundesregierung Selbstverständlichkeit.

Reinhard Weber

9 Anlagen