



Bundesverkehrswegeplan 2015 – Stellungnahme zur Verkehrsprog- nose 2030; hier: Vortrag von Intraplan vom 11.9.2014



1. Einleitung

Die Beteiligung der Verbände am Verfahren zur Aufstellung des BVWP wird von den Naturschutzverbänden grundsätzlich begrüßt. Die Art und Weise wie die Informationen bei der Verbandsanhörung am 11.9.2014 präsentiert wurden und die zahlreichen in der Diskussion mit dem Gutachter offen gebliebenen Fragen haben den NABU Bundesverband veranlasst, eine schriftliche Stellungnahme einzureichen.

Die folgende Stellungnahme bezieht sich

- auf den Inhalt, des am 11.9.2014 von Herrn Dr. Markus Schubert (Intraplan) gehaltenen Vortrags zu den zentralen Ergebnissen der Verkehrsprognose.
- sowie den im Anschluss an die Veranstaltung zur Verfügung gestellten Vortrag (44. S.): „Verkehrsprognose 2030. Überblick über Methodik, Grundlagen und Hauptergebnisse“ von Intraplan u.a. vom September 2014.

Kontakt

NABU Bundesverband
Dietmar Oeliger
Leiter Verkehrspolitik

Tel. +49 (0)30.2849841613
Fax +49 (0)302849843613
Dietmar.Oeliger@NABU.de

2. Umfang und Differenzierungsgrad

Hinsichtlich der räumlichen Differenzierung wird dargestellt, dass nach Landkreisen und kreisfreien Städten) unterschieden wurde. Intern sei noch feiner ausdifferenziert worden.¹ Hierzu liegt keine für Dritte nachvollziehbare Dokumentation vor. Es ist also nicht erkennbar, welche Raumeinheiten noch stärker differenziert wurden und wie dies erfolgte.

Weiter wird ausgeführt, dass Häfen und Flughäfen als singuläre Verkehrserzeuger betrachtet wurden. Hier ist es notwendig zu dokumentieren, welche Häfen und Flughäfen betrachtet wurden und von welchen Verkehrsmengen ausgegangen wurde. Denn gerade die Luftverkehrsprognosen für zahlreiche Flughäfen haben sich als so grobe Fehleinschätzungen erwiesen, dass daraus für zuführende Verkehrswege wesentlich geringere Verkehrsmengen resultieren (bspw. Flughafen Hahn und A 1).²

2.1 Grundsätzliche Aspekte

Nach Angaben von SCHUBERT wurden die Quell-Ziel-Matrizen für 2010 weitgehend auf empirischen Daten ermittelt und „nicht nur auf Basis von Modellrechnungen“.³

Es liegt offenbar keine geschlossene Modellrechnung auf Basis eines synthetischen Modells vor. Die Verwendung eines inkrementellen Modells (Berechnung der Veränderung ausgehend von einer bereits existierenden Matrix) ist für eine belastbare Prognose unzureichend. Denn verhaltensbasierte Reaktionen der Verkehrsteilnehmer sind so nicht modellierbar. Der Wert eines solchen Modells ist sehr stark eingeschränkt. Die Präsentation zeigt nicht auf, mit welchem Modelltyp gearbeitet wurde. Die Dokumentation zum Modell im Bericht ist ebenfalls mangelhaft.⁴

¹ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 5.

² Vgl. RegioConsult (2012): Stellungnahme zur A 1 für den NABU-BV.

³ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 8.

⁴ Vgl. Intraplan (2014): Verflechtungsprognose 2030. Schlussbericht.

Zum Personenverkehr wird angegeben, dass die Verkehrsstatistik (weniger differenziert) zugrunde gelegt wurde. Warum diese nicht differenziert ausgewertet wurde, erschließt sich nicht. Die von Intraplan in vielen Prognosen immer wieder zitierten und noch nie veröffentlichten Fluggastbefragungen müssen als nicht belastbare Grundlage eingestuft werden, solange die Methodik und Inhalte der Befragungen nicht offengelegt wurden. Denn es ist davon auszugehen, dass sie ein Grund für die teilweise völlig von der Realität abweichenden Luftverkehrsprognosen von Intraplan sind.

Die prognosebestimmenden Einflussfaktoren werden nur zusammenfassend genannt, ohne im Detail auf sie einzugehen.⁵ Beispielsweise ist es unzureichend hinsichtlich der Mobilitätskosten nur die Effizienzentwicklung in den Verkehrsarten zu nennen, ohne die Entwicklung der Treibstoffkosten ausreichend zu berücksichtigen.

Es werden auf Folie 12 Mobilitätskennwerte angegeben, aber es bleibt unklar, ob damit auch eine Verkehrserzeugung durchgeführt wurde, oder nur auf Basis von erhobenen empirischen Quell-Zielverflechtungen eine Hochrechnung erfolgte.⁶ Unklar ist auch der zeitliche Bezug der Daten (Basisjahr?) und vor allem welche Entwicklung für den Prognosehorizont 2030 zugrunde gelegt wurde.

3. Nutzer- und Transportkosten

3.1 Annahmen zur Verkehrsinfrastruktur

Entgegen der Kritik aus der 1. Anhörungsphase hat der Gutachter des BMVI für die Straße den gesamten vordringlichen Bedarf und den weiteren Bedarf mit Planungsrecht aus dem aktuellen Bedarfsplan 2004 in die Prognose übernommen,⁷ obwohl die Finanzierung völlig ungeklärt ist, und insgesamt 89 Mrd. € für die nicht realisierten Projekte aufgewendet

⁵ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 11.

⁶ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 12.

⁷ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 21.

werden müssten. Das bedeutet, dass unter Zugrundelegung des offenen Investitionsbedarfes aus dem Bedarfsplan 2004 von 89 Mrd. € mindestens 30 Jahre Laufzeit (2015-2044) benötigt würden, um die Projekte abzuwickeln.⁸ Damit entstehen Verkehrsmengen, die im bestehenden Netz nicht abwickelbar sein werden. Für die Schiene wurde das Zielnetz der Bedarfsplanüberprüfung 2010 übernommen, was nicht kritikwürdig ist.

3.2 Straßenverkehr

Die Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr wird von Intraplan, wie in Tabelle 1 bereits 2012 angegeben und begründet dargestellt. Sie sind unter Berücksichtigung der Entwicklung des Rohölpreises und der Entwicklung der Kraftstoffpreise (vgl. Abb. 1) im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten (vgl. Abb. 2) für PKW mit 0,5 % p. a. optimistisch. Aus Abbildung 2 ist erkennbar, dass die Preisindizes für Diesel und Benzin deutlich über dem Preisindex für die Lebenshaltung liegen und seit 2002 deutlich höhere Zuwachsraten aufwiesen. Betrachtet man den Preisindex für Kraft- und Schmierstoffe für private Verkehrsmittel, so hat sich dieser von 2005 (=100) auf 138,7 (8/2012) entwickelt und liegt damit deutlich über dem Gesamtindex (111,1; 2011 bzw. 113,9 im August 2012).⁹ Der Index für den Straßenpersonenverkehr hat sich dagegen nur auf 118,5 erhöht.

Berücksichtigt man die Analyse des DIW zu den Preisindizes im Verkehr (vgl. Abb. 1), so sind die Ansätze in Tabelle 1 (für PKW und ÖPSV) und 2 (für den SPNV sowie den SPFV), anhand der zurückliegenden Entwicklung nicht nachvollziehbar.

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 %, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen. Auswertungen von KUNERT (DIW) zeigen, dass der Kraftfahrer-

⁸ Vgl. BMBVS (2013): Entwurf der Grundkonzeption zum BVWP, S. 25.

⁹ Vgl. Statistisches Bundesamt (8/2012): Harmonisierte Verbraucherpreisindizes, Deutschland

preisindex, wenn man den Zeitraum von 1999 bis 2011 betrachtet, rund 2 % pro Jahr über dem Verbraucherpreisindex liegt (vgl. Abb. 1). Aufgrund der auch zukünftig zu erwartenden überproportionalen Steigerungen der Kraftstoffkosten und anderer Einflüsse ist zu erwarten, dass sich der Kraftfahrerpreisindex in dieser Größenordnung weiter entwickelt. Dies stellt bereits einen konservativen Berechnungsansatz dar, da aufgrund der Erdölverknappung und der ehrgeizigen Klimaschutzziele der Bundesregierung von einer weiter zunehmenden Preissteigerung für die Nutzer des Kfz-Verkehrs auszugehen ist. Die reale Steigerung der Nutzerkosten ist deshalb eher in der Größenordnung von 1,5 bis 2 % pro Jahr zu erwarten.

Die von SCHUBERT während der Präsentation zusätzlich gezeigte Folie mit einer hypothetischen Einsparung von 1,5 %/a infolge von technischer Entwicklung (Motor, Fahrzeugkonzepte etc.) kann nicht als qualifizierte Gegenäußerung akzeptiert werden. Es ist bekannt, dass vor allem Mittelklassewagen schon lange an der Optimierungsgrenze des Kraftstoffverbrauchs liegen. Hier ist nur durch kleinere und vor allem leichtere Fahrzeuge eine weitere Absenkung zu erwarten.

Dagegen ist aber zu beachten, dass aufgrund des zunehmenden Modernisierungsdrucks bei LKW (beispielsweise durch Umweltzonen und die Verwirklichung der Klimaschutzziele), die Kosten durch den erforderlichen Fahrzeugaustausch steigen. Bei weiter steigenden Kraftstoffkosten, könnten auch die durch neue LKW möglichen Rückgänge im Verbrauch kompensiert werden, sodass es für diese Kategorie insgesamt zu Kostensteigerungen kommt und nicht zur von INTRAPLAN angenommenen realen Veränderung von 0,0% pro Jahr.¹⁰

¹⁰ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.

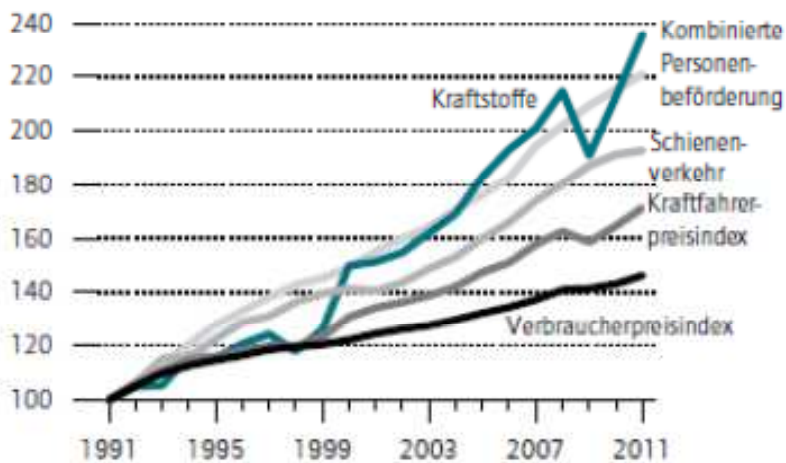
Tabelle 1: Entwicklung der Nutzerkosten im Straßenverkehr

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupteinflussfaktoren (+ = steigende Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
Pkw	0,5	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch (bei konventionellen Antrieben), auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen + Höhere Fahrzeugpreise, auch durch alternative Antriebe, aber für Nutzerkosten kaum relevant
Lkw	0,0	+ Kraftstoffpreis (Rohölpreis / Mineralölsteuer) - Spezifischer Verbrauch, auch auf Grund von Klimaschutzanforderungen - Produktivitätsfortschritte (auch durch Kostendruck ausländischer Fahrzeuge) 0 Lkw-Maut (real konstant)
ÖSPV	1,0	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Energie) - Produktivitätsfortschritte + Fördermittel real sinkend

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose sowie analog, 2014, Folie 22

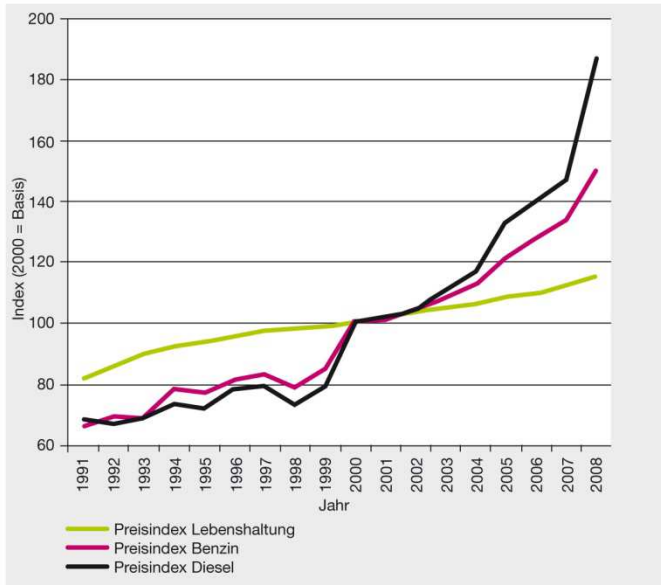
Abb 1: Preisindizes im Verkehr

1991 = 100



Quelle: Kunert, U. und Radke, S. (DIW Wochenbericht 24, 2012): Personenverkehr in Deutschland – mobil bei hohen Kosten, S. 9

Abb 2: Entwicklung der Lebenshaltungskosten und Kraftstoffpreise



Quelle BBSR, Steigende Verkehrskosten - bezahlbare Mobilität, IzR 12.2009

Tabelle 2: Entwicklung der Nutzerkosten im Schienenverkehr

	Reale Veränd. 2030/10 (% p.a.)	Haupt Einflussfaktoren (+ = steigende Wirkung, - = dämpfende Wirkung)
SPNV	0,5	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Strom) 0 Sonderangebote (Ländertickets) nicht beliebig ausdehnbar - Produktivitätsfortschritte + Regionalisierungsmittel : Fortschreibung des Status Quo
SPFV	0,5	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Strom, Infrastruktur) - Produktivitätsfortschritte, aber stark abnehmend - Preisdruck durch Buslinienfernverkehr
Güterv.	-0,5 (KV) / 0,0 (sonst.)	+ Produktionskosten real steigend (Personal, Strom, Lärmschutz) - Produktivitätsfortschritte, auch auf Grund des verstärkten intramodalen Wettbewerbs 0 Trassenpreissystem (Lärmabhängige Differenzierung, aber keine grundsätzliche Preiserhöhung)

Quelle: Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose, S. 7 und 2014, Folie 22

3.3 Luftverkehr

Intraplan geht noch immer fehlerhaft davon aus, dass sich die Nutzerkosten real konstant entwickeln, also von einer realen Veränderung von

0,0% pro Jahr zwischen 2010 und 2030.¹¹ Diese Annahme widerspricht der Entwicklung der letzten Jahre vollständig. Betrachtet man beispielsweise den Preisindex für den Luftpersonenverkehr so hat sich dieser von 2005 (=100) auf 134,9 (2011) bzw. 144,3 (2012) erhöht. Die Annahme der realen Konstanz ist nicht einmal ansatzweise nachvollziehbar. Der Luftpersonenverkehr ist im Gegenteil der Verkehrszweig, in dem die Kostenentwicklung am stärksten von der Entwicklung des Gesamtindex abweicht. 2012 beträgt der Gesamtindex nur 113,3. Die Luftverkehrspreise sind also deutlich stärker angestiegen als der Verbraucherpreisindex.

Auch die Entwicklung des Preisindex für die Luftfracht zeigt, dass nicht von real konstanten Preisen auszugehen ist. So hat der Index von 2006 (=100) bis 2011 auf 125,4 Punkte zugenommen.¹² Hier muss allerdings darauf hingewiesen werden, dass es erhebliche Schwankungen zwischen einzelnen Jahren gibt.

Die Annahme der realen Konstanz der Nutzerkosten lässt sich allenfalls dadurch erklären, dass Intraplan in den Luftverkehrsprognosen für zahlreiche Flughäfen von dieser Annahme ausgeht und sich deshalb nicht von dieser Annahme verabschieden will.

Eine aktuelle Studie des IFMO zeigt, dass für den Verkehrsmittelanteil des Flugzeugs in den Segmenten Kurzurlaubsreisen (2 bis 4 Tage), private Tagesreisen, lange private Arbeitswege/Langdistanzpendeln mit Stagnation gerechnet wird. Bei Geschäftstagesreisen wird sogar mit einem Rückgang gerechnet. Nur bei Urlaubsreisen, sonstigen Privatreisen und Geschäftsreisen mit Übernachtung soll der Anteil der Flugreisen noch zunehmen. *„Das Flugzeug wird zwar seinen hohen Marktanteil halten können, die Wachstumsraten dürften aber abflachen, und die Anteile können längerfristig kaum noch ausgebaut werden.“* schreiben die Auto-

¹¹ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 22.

¹² Vgl. Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 1.1, 1.5.3

ren FRICK und GRIMM.¹³ In drei der sieben Segmente wird absolut betrachtet ein mittleres Wachstum der Verkehrsentwicklung in Pkm, in drei ein leichtes Wachstum und in einem Segment kein bzw. ein leichtes Wachstum erwartet. Das bedeutet, dass auch das absolute Wachstum des Luftverkehrs geringer ausfallen wird als bisher erwartet (vgl. Tab.3).

IFMO geht allerdings bei Urlaubsreisen auch von sinkenden Verkehrsleistungsanteilen für den PKW aus, analog gilt dies für private Tagesreisen und Geschäftsreisen sowie lange private Alltagswege (vgl. Abb. 3).

Zur künftigen Bedeutung des PKW kommt die Studie von IFMO zu der Einschätzung: „verschiedene Faktoren wie das multimodale Verkehrsverhalten von jungen Erwachsenen, zunehmende Staus in urbanen Räumen sowie langfristig steigende Treibstoffpreise dämpfen jedoch die Nutzung des PKW.“¹⁴

Tabelle 3: Aktuelle Einschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

	Heutiger Anteil (Pkm)	Zukünftige Verkehrsentwicklung (Pkm)	Zukünftiger Verkehrsmittelanteil (Pkm)			
			Pkw	Bahn	Bus	Flugzeug
Urlaubsreisen (5+ Tage)	33%	+	→↘	→	→	↗→
Kurzurlaubsreisen (2-4 Tage)	10%	+/o	→↘	↗	↗	→
Sonstige private Übernachtungsreisen	2%	+	↘	↗	→	↗→
Private Tagesreisen	25%	+	→↘	↗	→	→
Geschäftsreisen mit Übernachtung	13%	++	↘	→	→↗	↗→
Geschäftstagesreisen und lange Geschäftsalltagswege	8%	++	→↘	↗	→↗	↘
Lange private Alltagswege, Langdistanzpendeln	9%	++	↘	↗	→	→

LEGENDE: +++ hohes Wachstum, ++ mittleres Wachstum, + leichtes Wachstum, o kein Wachstum, ↗ steigende, → stabile, ↘ sinkende Entwicklung. Im Falle von zwei angegebenen Entwicklungen sind diese zeitlich aufeinanderfolgend zu erwarten.

Quelle: IFMO, 2014, Langstreckenmobilität, S. 28

¹³ Vgl. Frick, R. und Grimm, B. (IFMO, 2014): Langstreckenmobilität. Aktuelle Trends und Zukunftsperspektiven, S. 29

¹⁴ Vgl. Frick, R. und Grimm, B. (IFMO, 2014): Langstreckenmobilität. Aktuelle Trends und Zukunftsperspektiven, S. 29

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Zunahme der Verkehrsleistung im Personenverkehr von 12 %¹⁵ eine „optimistische Prognose“ darstellt, die aufgrund der „Seitwärtsbewegung“ des Verkehrs seit dem Jahr 2000 mit Zweifeln belastet ist. Die Abnahme der Verkehrsleistung von Bahn und Bus ist nicht nachvollziehbar,¹⁶ sie widerspricht auch der Aussage, dass der Bahnverkehr im Fernverkehr stark wachsen würde. Vor dem Hintergrund der Ergebnisse der Studie von IFMO: *„Das Flugzeug wird seinen hohen Marktanteil halten können, die Wachstumsraten dürften aber abflachen, und die Anteile können längerfristig kaum noch weiter ausgebaut werden.“*¹⁷ sind das von INTRAPLAN erwartete starke Wachstum der Verkehrsleistung (in Mrd. Pkm) im Luftverkehr um 65 %¹⁸ und die Veränderung des Modal-Split von 4,5 % auf 7,6 % von 2010 bis 2030 nicht plausibel.¹⁹

Die Aussage, dass das Verkehrsaufkommen fast stabil bleibt (+1 %) ist dagegen eine realistische Einschätzung.²⁰

Die Einschätzung des weiteren Wachstums im Güterverkehr von 607 auf 838 Mrd. tkm wird geteilt.²¹ INTRAPLAN geht davon aus, dass das Aufkommen (+ 18%)²² weniger stark zunimmt als die Verkehrsleistung (+38 %).

Der Schienengüterverkehr soll stärker zunehmen (+ 43%) als der LKW-Verkehr (+ 39%).²³ Aufgrund der zu optimistischen Annahmen der Nutzerkosten des LKW-Verkehrs (vgl. Tab. 1) muss dieses Prognoseergebnis überprüft werden. Denn es gibt erhebliche Potentiale zur Verbesserung der Auslastung im LKW-Verkehr, diese werden bei zunehmenden Kosten im LKW-Verkehr umgesetzt werden.

¹⁵ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 25.

¹⁶ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 26.

¹⁷ Vgl. Frick, R. und Grimm, B. (IFMO, 2014): Langstreckenmobilität. Aktuelle Trends und Zukunftsperspektiven, S. 29

¹⁸ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 25.

¹⁹ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 27.

²⁰ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 27.

²¹ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 33.

²² Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 36.

²³ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 36.

4. Auswirkungen

Wie INTRAPLAN richtig feststellt, gibt es einzelne Regionen mit deutlichen Verkehrsrückgängen,²⁴ z. B. in Ost-Sachsen, sodass dort Infrastrukturprojekte hinsichtlich der Robustheit der Prognose vertiefend geprüft werden müssen.

Andererseits wird in den Ballungsräumen ein weiterer Verkehrszuwachs (gemeint ist offenbar der Kfz-Verkehr) erwartet und zwar vor allem dort, wo bereits die Auslastung der Infrastruktur hoch ist.²⁵ Diese Einschätzung muss aufgrund des Trends zum Wohnen in Städten und der ehrgeizigen Ziele vieler Städte den Anteil des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr) an allen Wegen deutlich zu erhöhen, kritisch hinterfragt werden.

Dort stellt sich dann insbesondere die Frage eines umweltgerechten Ausbaus der Verkehrswege.

Der Endenergieverbrauch soll nach der Prognose von 2010 bis 2030 um 10 %, der CO₂-Ausstoß um 22 % gegenüber 2010 zurückgehen.²⁶

Für den NABU ist nicht erkennbar, wie diese Reduktionen mit der noch immer infrastrukturfixierten Sicht und dem Ansatz die Projekte des Vordringlichen und Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht aus dem Bedarfsplan 2004 der Prognose des BVWP 2015 zugrunde zu legen, tatsächlich erreicht werden sollen.

Da die beschlossenen Klimaschutzziele der Bundesregierung weitergehend sind als die o. g. Reduktionsziele, besteht hier starker Nachsteuerungsbedarf für den Bedarfsplan 2016. Aus Sicht des NABU muss der neue Bundesverkehrswegeplan auch aufzeigen, wie die Klimaschutzziele umgesetzt werden können.

²⁴ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 40.

²⁵ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 41.

²⁶ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 41.

5. Alternativszenarien

Zu weiteren Szenarien hat Intraplan ausgeführt, dass eine „Korridorlösung“ vorgesehen ist, in der zwei Szenarien betrachtet werden, bei denen das BIP-Wachstum zwischen 0,8 bzw. 1,4 % pro Jahr beträgt.²⁷ Begründet wird dies damit, dass sich dieser Korridor an anderen Langfristszenarien orientieren würde. Alle anderen Rahmenbedingungen wie die Nutzerkosten und das Verkehrsangebot bleiben gegenüber dem Kernszenario unverändert.

Als Ergebnis des unteren Szenarios soll 4,4 % weniger Personenverkehr und 3,7 % weniger Güterverkehr entstehen, sodass entsprechender Anpassungsbedarf für die Infrastruktur gegeben wäre, was bei der BVWP-Aufstellung 2015 zu beachten ist.²⁸

Um der Politik jedoch eine wirkliche Entscheidungsgrundlage zu liefern, ist es unverzichtbar, unterschiedliche Entwicklungspfade in Form entsprechender Szenarienbetrachtungen aufzuzeigen. Dabei ist es nicht ausreichend, nur die Makrovariable BIP zu verändern, so wie dies von SCHUBERT vorgestellt wurde.

Es müssen vor allem unterschiedliche Entwicklungen beim Modal-Split berücksichtigt werden, die u.a. die Verhaltensänderungen der jungen Bevölkerung berücksichtigen. Als Beispiele seien hier genannt: Späterer Erwerb des Führerscheins, verstärkte Nutzung von Car-Sharing-Angebote und ÖV-Angeboten (z. B. Fernbus) und der reduzierten PKW-Verfügbarkeit usw.

Das Institut für Mobilitätsforschung hat bereits 2011 aufgezeigt, welche Veränderungen im Verkehrsverhalten der jungen Menschen bereits stattgefunden haben.²⁹ Die Bundesverkehrswegeplanung muss die Frage

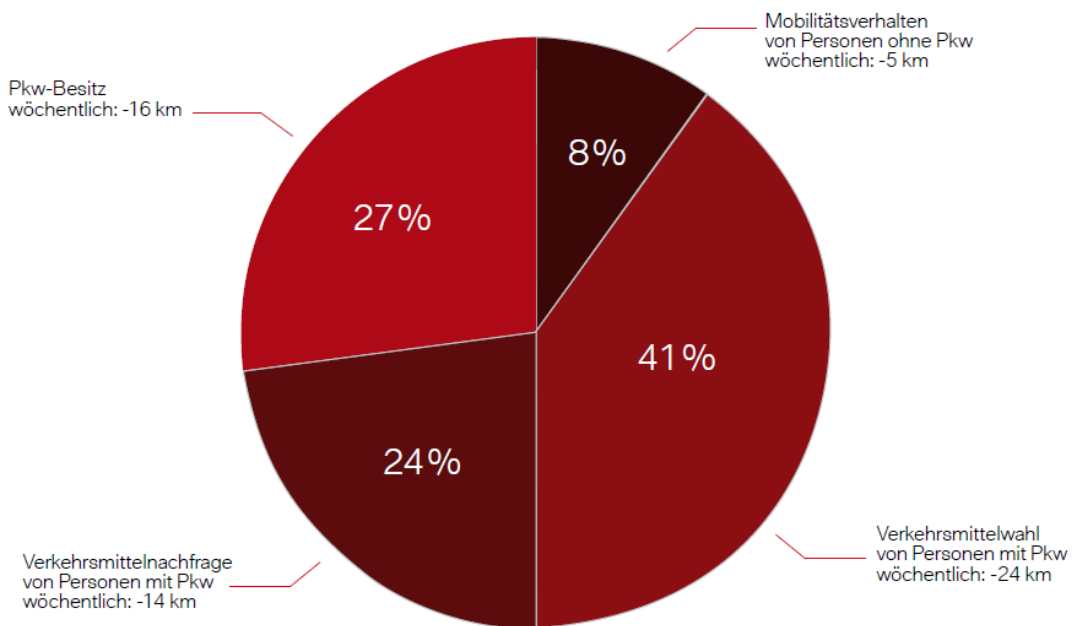
²⁷ Vgl. Intraplan u.a. (8/2012): Sozioökonomische und verkehrspolitische Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose, S. 10

²⁸ Vgl. Intraplan (9/2014): Vortrag zur Verkehrsprognose 2030 vom 11.9.2014, Folie 44.

²⁹ Vgl. Strata, KIT, DIW und INFAS (2011): Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher (Hrsg.: Institut für Mobilitätsforschung – IFMO).

beantworten, ob diese Trends erkannt und in der Prognose berücksichtigt sind (vgl. Abb. 3).

Abb 3: Rückgang der PKW-Nutzung junger Erwachsener von 279 auf 220 km durch unterschiedliche Verhaltensweisen



Quelle: IFMO; 2011, S. 17

Es ist notwendig für jedes Szenario ein Variablenset zu entwickeln, das insbesondere die Nachhaltigkeits- und Klimaschutzziele der Bundesregierung berücksichtigt. Derzeit ist aufgrund der bestehenden Annahmen nicht erkennbar, dass diese Ziele berücksichtigt wurden. Welche Auswirkungen die Nachhaltigkeitsziele der Bundesregierung (CO₂-Minderung, Klimaschutzziele) auf die Nachfragentwicklung in den einzelnen Verkehrsegmenten haben, ist differenziert segmentspezifisch unter Angabe der jeweiligen Prognoseprämissen darzustellen.

Nach den Ergebnissen von IFMO werden 45 % der Verkehrsleistung im Fernverkehr (ab 100km) und 55 % im Bereich bis 100 km erbracht wer-

den.³⁰ Das bedeutet, dass es im Fernverkehr erhebliche unausgeschöpfte Potenziale zur CO₂-Minderung gibt. Daher sollte die Bundesverkehrswegeplanung in diesem Segment verstärkt Grundlagendaten erfassen und Ursachenforschung³¹ betreiben sowie Maßnahmenzenarien auf ihre fachliche und politische Umsetzbarkeit für den BVWP 2015 prüfen. Durch die Darstellung unterschiedlicher Entwicklungspfade kann für die Politik eine gute Entscheidungsgrundlage gegeben werden, unter welchen infrastrukturellen Voraussetzungen die Einhaltung der nun auch in der EU aktuell beschlossenen CO₂-Minderungsziele bis 2030 (-40 % im Vergleich zu 1990) möglich ist.

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80 % – bis 2050 zu erreichen.³² So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes (697 Mrd. tkm)³³ eine Differenz von 140 Mrd. tkm. Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstituts zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %.³⁴

6. Umlegungsrechnungen und Sensitivitätsbetrachtungen

Auf Nachfrage hat Herr Dr. Haßheider am 11.9.2014 erklärt, dass es zum einen veränderte Matrizen für den Planfall geben wird und für die einzelnen BVWP-Projekte gesonderte Umlegungsrechnungen mit dann ebenfalls veränderten Matrizen im Ohne- und Mitfall geben wird.

³⁰ Vgl. Frick, R. und Grimm, B. (IFMO, 2014): Langstreckenmobilität. Aktuelle Trends und Zukunftsperspektiven, S.13

³¹ Hierzu bietet es sich an analog zur MiD-Erhebung eine Fernverkehrserhebung zu etablieren (vgl. Zumkeller et al, 2005, INVERMO – die intermodale Vernetzung von Personenverkehrsmitteln unter Berücksichtigung der Nutzerbedürfnisse).

³² Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 54.

³³ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 49, Abb. 5.4.

³⁴ Vgl. Öko-Institut (2014): Klimafreundlicher Verkehr in Deutschland, Weichenstellungen bis 2050, S. 47ff und Tab. 5.2 und 5.4.

Der NABU begrüßt ausdrücklich, dass bei Projekten deren Nutzen-Kosten-Verhältnis nur knapp über 1 liegt, entsprechende Sensitivitätsberechnungen angestellt werden sollen. Dabei muss auch der Vorgabe der BVWP-Grundkonzeption Rechnung getragen werden, alternative Projekte verkehrsträgerübergreifend unter Berücksichtigung der Interdependenzen im Rahmen einer Verkehrsmodellrechnung zu betrachten.

Berlin, Oktober 2014

Für Rückfragen:

Dietmar Oeliger, Leiter Verkehrspolitik, Tel. 030.284984-1613,
Dietmar.Oeliger@NABU.de

Wulf Hahn, Bundesfachausschuss Verkehr des NABU, Tel. 06421.686900,
info@regioconsult-marburg.de

NABU e.V., 10108 Berlin
www.NABU.de