

Deutscher Landkreistag · Postfach 11 02 52 · 10832 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

mailto: verkehrs-ausschuss@bundestag.de

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Bearbeitet:
Dr. Markus Brohm

Tel.: 0 30 / 59 00 97 – 331
Fax: 0 30 / 59 00 97 – 430

E-Mail: Markus.Brohm@Landkreistag.de

AZ: III-670-23

Anhörung des Bundestages-Verkehrsausschusses am 7.11.2016

Stellungnahme des Deutschen Landkreistages zum Bundesverkehrswegeplan 2030

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist Grundlage für die Mobilität von Menschen und Gütern und eine zentrale Voraussetzung für wirtschaftliches Wachstum in den Regionen. Insoweit begrüßen wir als Deutscher Landkreistag, dass der BVWP 2030 gerade im Bereich der Straßeninfrastruktur auch zahlreiche Maßnahmen zur Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse im kreisangehörigen Raum in den vordringlichen Bedarf aufgenommen hat und dass die Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (VB) und des vordringlichen Bedarfs zur Engpassbeseitigung (VB-E) ausfinanziert werden sollen.

Dass dem Erhalt bestehender Verkehrsinfrastruktur mit dem BVWP 2030 ein größeres Gewicht gegeben werden soll, halten wir im Grundsatz für richtig. Gleichzeitig sehen wir allerdings kritisch, dass die eingeplanten Mittel für den Neu- und Ausbau in erster Linie auf Räume mit besonders hohem Verkehrsaufkommen – und damit vor allem in wirtschaftlich dynamischen Regionen – konzentriert werden.

Es muss unverändert ein Hauptanliegen des Bundesverkehrswegeplans bleiben, vor allem auch Erreichbarkeits- und Anbindungsdefizite abzubauen und für eine gleichmäßige Erschließung der Fläche zu sorgen, um die wirtschaftlichen Potentiale aller Regionen aktivieren zu können. Der Aus- und Neubau darf sich insofern nicht nur auf die sich schon dynamisch entwickelnden Räume beschränken. Bedarf besteht auch für die Anbindung von Gewerbegebieten in der Fläche und z.B. für Umgehungsstraßen zur Entlastung der Wohnbevölkerung. Darüber hinaus sind auch für die Menschen in dünner besiedelten und peripher gelegenen Räumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu sichern und sie nicht von vornherein von den wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten abzuschneiden.

Bei der Priorisierung von Infrastrukturmaßnahmen darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die deutsche Wirtschaft insgesamt dezentral strukturiert ist und die Fläche einen entscheidenden Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und Stabilität Deutschlands leistet. Ein Großteil der mittelständischen Unternehmen und des verarbeitenden Gewerbes ist in der Fläche angesiedelt, darunter viele Weltmarktführer („hidden champions“). Für die damit

einhergehende wirtschaftliche Stärke in der Fläche wird Deutschland im europäischen und internationalen Kontext beneidet: Drei Fünftel des deutschen Bruttonettoprodukts werden in der Fläche erwirtschaftet, davon die Hälfte im ländlichen Raum. Gleiches gilt für die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort. Blickt man nur auf das verarbeitende Gewerbe, so findet allein ein Drittel der dort sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im ländlichen Raum seinen Arbeitsplatz.

Die Fläche verfügt damit über erhebliche wirtschaftliche Entwicklungspotenziale namentlich im Bereich des Handwerks, der Industrie, der Energiewirtschaft sowie des Tourismus, die es durch eine gute verkehrliche Erschließung auch für die Zukunft zu sichern gilt.

Insoweit sehen wir es weiterhin kritisch, dass die Investitionsmittel für das Bundesstraßennetz mit 75% überaus stark zugunsten der Bundesautobahnen und der Bundesstraßen der Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 priorisiert werden und nur noch 25% der Mittel im Sinne einer regionalen Erschließung für die übrigen Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen sollen: Neben der Anbindung an das Netz der Bundesautobahnen (BAB) kommt für die Erschließung ländlicher Räume dem Netz der Bundesstraßen in seiner Gesamtheit wesentliche Bedeutung zu, um Wohn- und Wirtschaftsstandorte für Handwerk, Industrie und Energiewirtschaft in der Fläche attraktiv zu halten und einer weiteren Abwanderung von qualifizierten Arbeitskräften im Zuge des demografischen Wandels entgegenwirken zu können. Deshalb sind wir zudem auch weiterhin der Auffassung, dass sich die Engpassanalyse nicht nur auf das Netz der Bundesautobahnen beschränken, sondern alle Bundesstraßen einbeziehen muss, damit Engpässe aufgrund eines lückenhaften Bundesautobahnnetzes nicht weitgehend ausgeblendet bleiben.

Zur Methodik der Engpassanalyse im Bereich der Schieneninfrastruktur wird aus unserer Mitgliedschaft ferner kritisch angemerkt, dass bei der Eingruppierung von Streckenabschnitten in die Kategorien *Überlastung*, *Vollauslastung*, *bestehende Kapazitätsreserven* offensichtlich nur der *status quo* der tatsächlichen Auslastung berücksichtigt zu werden scheint und nicht auch weitergehende Nachfrage- und Mobilitätsbedürfnisse in die Engpassanalyse einfließen. Dabei entsteht beim Verkehrsträger Schiene – im Unterschied zur Straße – selten eine „stauähnliche“ Überlastungssituation, weil bei fehlenden Streckenkapazitäten auf der betreffenden Strecke von vornherein weniger Zugverbindungen bestellt werden, obwohl an sich ein höherer Bedarf bestünde. Die Methodik erscheint daher noch nicht hinreichend, um Engpässe zutreffend zu identifizieren.

Insgesamt darf die stärkere Einbeziehung von Prognosen zur künftigen wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung einzelner Teilräume im Rahmen der Vorhabenzugpriorisierung – angesichts der naturgemäß erheblichen Prognoseunsicherheiten – nicht dazu führen, dass die Auswirkungen des demografischen Wandels nicht nur nach-, sondern geradezu vorgezeichnet und weiter verschärft werden.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung



Dr. Kay Ruge
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages