

# BUNDESFERNSTRASSEN- PLANUNG: WIDERSPRÜCHE UND REFORMANSÄTZE

## **Probleme der Rechtlichen Verfahrenskritik, wissenschaftliche Widersprüche der Verkehrspolitik**

Bundesverkehrswegeplan und Bundesfernstrassenplanung sind überzogene, unkoordinierte Sammlungen regionaler Wünsche, wenn man nicht bezahlen muss. Selbst die Gegner stimmen oft zu, weil sie „Umfahrung“ oder „Entlastung“ nicht als Mythos entlarven können, und sie vertrauen auf den Finanzierungsvorbehalt. Wird dann doch mal eine Finanzierung durchgeboxt, wird das einzelne Planungsverfahren rechtlich in Frage gestellt. Das hat gefährliche Folgen: Die Exekutive verlangt Verstärkung, ihr Handeln soll durch Verfahren legitimiert werden, und die Justiz wird politisiert. Verdrängt wird bei fast allen Strassenprojekten, dass ihre Begründungen wissenschaftlich nicht nur ungenau, sondern willkürlich und teilweise irreführend sind, und sie so allen auch verkehrspolitischen Zielen diametral widersprechen.

## **Widersprüche Bedarfspläne 1: Kosten und Preise**

Die Wirtschaftlichkeitsberechnungen (z.B. „Standardisierte Bewertung“) haben auf der Kostenseite folgende schwerwiegenden falschen Annahmen: Die Flächenkosten müssten je nach Lage wie Grundstückskosten, also 5-20-fach angenommen werden. Statt staatsgarantierten Zinsen, die Subventionen, aber nicht Wirtschaftlichkeit aufzeigen, wären Kapitalmarkt- oder Venture-Zinsen richtig, also Faktor 2-3. Und falsch ist, nur die (marginalen) Kosten für Einzelprojekte zu kalkulieren, aber kostenfreie Nutzung des vorhandenen Netzes zu unterstellen.

## **Widersprüche Bedarfspläne 2: Nutzen**

Falsch sind die Indikatoren Personenkilometer oder Tonnenkilometer, da sie Aufwand (nicht: Nutzen!) beschreiben. Zeitersparnis wird fragwürdig monetarisiert. Entwertung anderer Netzteile wird unterschätzt. Bei der Umorientierung auf „Erreichbarkeit“ wird missbräuchlich ein Einheitlichkeitsziel für Teilräume bemüht: danach müsste, vereinfacht ausgedrückt, überall eine Strasse sein, wo noch keine ist.

## **Widersprüche Strassenbaustandards**

Aus den „Berechnungen“ werden angeblich notwendigen Strassenbaumassnahmen abgeleitet. Deren Entwurfs-Standards sind unter dem Vorwand „Stand der Technik“ so festgelegt, dass sie durch erhebliche Reserven bei Verkehrsmengen und Fahrgeschwindigkeiten massiv das Verkehrswachstum befördern. Kleine, angepasste Lösungen werden diskriminiert.

## **Reform Hauptstrassen und –netze**

Folgende Änderungen sollten generell angedacht werden, mit Rücksicht auf Städtebau und Landschaft, und durch technisch sichergestellte Tempo- und Beschleunigungslimits: Schnellstrassen können kleinteilig durch langsame Gewerbedurchfahrten oder angepasste Bergstrecken unterbrochen werden; die „gleiche Streckencharakteristik“ ist für Nutzer nicht erforderlich sondern dient nur der Verwaltung und dem Strassenbau. Neue, kleine Anschlüsse ankreuzungsfreie Strassen können höheren regionalen Nutzen bringen. Bisher anbaufreie Strassen können durch Anbau Erschließungsfunktion bekommen („Reurbanisierung von Autobahnknoten“). Schliesslich sollten die Strassenetze in Geometrie und Verkehrslenkung so angepasst werden, dass sie vorrangig einer regionalen ÖV-Verknüpfung von urbanen Siedlungsschwerpunkten dienen. Busse als Pulkführer hätten Vorrang in einem schnellen, hochwertigen, umwegfreien und flächendeckenden Busnetz.

## **Reform Vollkostenrechnung und Roadpricing**

Korrigierte neutrale Kosten-Nutzen-Analysen mit echter Vollkostenrechnung werden ein Moratorium für Strassenneubau, allmähliche Netzausdünnungen, und Standards für Langsamverkehre als sinnvoll erweisen. Durch ein GPS/GSM-gestütztes Road Pricing für alle bestehenden Strassen und Kraftfahrzeuge kann das Verursacherprinzip nach EU Vorgabe eingeführt und urbane Bereiche geschützt werden; Stau und Neubaunachfrage würden verhindert.

## **Handlungsansätze Politik und Wissenschaft**

Alle finanzierten Massnahmen können und sollten in einem Gesamtpaket nach den genannten Kriterien überprüft und dann ggf. gestoppt werden. Empfehlenswert ist die Beteiligung der Finanzressorts, da ggf. erhebliche Mittel eingespart und mittelfristig Erträge aus Verkehrsentgelten für die allgemeinen Haushalte erwirtschaftet werden können. Notwendig sind dafür finanziell, personell und wissenschaftlich unabhängige Forschungskapazitäten.