



**Anhörung „Demographie und Infrastruktur“
25. Oktober 2006
Stellungnahme
Holger Dalkmann
Wuppertal Institut**

Vorbemerkung

Die Stellungnahme konzentriert sich im Wesentlichen auf die Fragen, die im mittelbaren wie unmittelbaren Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr in Deutschland stehen. Darüber hinaus werden Fragen nach den Chancen und Grenzen von Folgenabschätzungs-/Nachhaltigkeitsbewertungsinstrumenten beantwortet.

Allgemeine Fragen

1. Welches sind die wichtigsten und dringendsten Herausforderungen für Bund, Länder, Städte und Gemeinden durch den demographischen Wandel in folgenden Bereichen: Bildungsinfrastruktur, Mobilitätsinfrastruktur, Energieinfrastruktur, Stadt-/Raumplanung, Bauen und Wohnen, Gesundheitsinfrastruktur, Trinkwasserinfrastruktur, Abwasserinfrastruktur, Kommunikation, Freizeit/Sport und Kinderbetreuung?

Aus den aktuellen Prognosen (z.B. BBR Raumordnungsprognose) ergeben sich unterschiedliche Entwicklungstypen, die sich zwischen Schrumpfung, Stabilität und Wachstum bewegen. Diese unterschiedlichen Tendenzen in jeweils verschiedenen Raum- und Siedlungstypen (siehe BBR zur weiteren Differenzierung zwischen ländlichen und städtischen Räumen) bedürfen jeweils regional angepasster Strategien für die nachgefragten Infrastrukturen. Eine besondere Herausforderung an die unterschiedlichen Räume, insbesondere an die schrumpfenden Regionen, stellt die sich verschiebende Altersstruktur dar. Bei der Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote muss hierauf in besonderem Maße Rücksicht genommen werden.

Insgesamt wird durch die zu erwartende Bevölkerungsabnahme die Kostenbelastung pro Kopf für die Infrastrukturbereitstellung national wachsen. Das bedeutet, die Bereitstellung staatlicher Gelder auf allen administrativen Ebenen ist dem Druck der Prioritätensetzung in Form von Ausgaben noch stärker ausgesetzt. Dementsprechend sind verstärkt Instrumente zu entwickeln, die eine rationale Aufbereitung der Entscheidungsmöglichkeiten stärken und eine entsprechende Grundlage schaffen (siehe Frage 22/23).

Umso wichtiger sind demzufolge auch die Zusammenhänge zwischen den benannten Infrastrukturen in der Entscheidungsfindung der Politik und der Administration zu berücksichtigen. Ein bekanntes Beispiel sind die Auswirkungen der Eigenheimzulage oder der Pendlerpauschale auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.

Für die Mobilitätsinfrastruktur ergeben sich die folgenden wesentlichen Herausforderungen:

- Wie sieht eine nationale Verkehrsinfrastruktur aus, die verstärkt nach Nachhaltigkeitskriterien ausgerichtet ist?*
- Wie sehen lokale und regionale Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im Mobilitätssektor zukünftig aus?*
- Wie sind zielgruppenorientierte Angebote zu entwickeln, anzupassen und zu fördern?*

Zu diesen Fragen wird nachfolgend im Rahmen der einzelnen Antworten Stellung bezogen.

2. Welche Handlungsfelder des Bundes, der Länder und der Kommunen werden von den Folgen des demographischen Wandels in Bezug auf Infrastruktur berührt, differenziert nach Schrumpfung und Alterung? Sind Verschiebungen von Steuerungskompetenzen notwendig?

Für das Handlungsfeld Mobilität ergeben sich in Teilen unabhängig des demographischen Wandels Modifikationen aus der Analyse bisheriger Kompetenzen. Die Verantwortung des Bundes für die zukünftige Entwicklung nationaler Verkehrsinfrastrukturen ist zu stärken. Das Verfahren zur Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans ist grundsätzlich zu reformieren und auf tatsächlich national relevante Vorhaben zu beschränken. Zugleich sind die Entscheidungen über Infrastrukturmaßnahmen mit regionaler Bedeutung, wie beispielsweise die Einrichtung von Umgehungsstraßen, auf die Länderebene zurückzuführen.

Im Bereich des ÖPNV bedarf es neben neuen Angebotsformen (siehe Frage 16) einer grundlegenden Änderung der zukünftigen Finanzierung öffentlicher Nahverkehrsangebote. Durch die teils erheblichen Rückgänge im Schülerverkehr verlieren gerade Angebote in dünn besiedelten Räumen ihre Finanzierungsgrundlage. Hier sind unter der Bereitstellung von Bundesmitteln neue Rahmenbedingungen zu schaffen (wie beispielsweise die Überarbeitung des PbfG in Bezug auf flexible Angebotsformen) als auch Grundüberlegungen zu neuen Anreizstrukturen und stärkerer kommunaler Verantwortung (Land Brandenburg) weiter zu entwickeln.

3. Welches sind Ihrer Meinung nach die Mindeststandards für öffentliche Daseinsvorsorge in Bezug auf Infrastruktur, und wie lassen sich diese angesichts der Folgen des demographischen Wandels noch aufrechterhalten?

Der in seiner Historie durchaus auch kritisch zu sehende Begriff der Daseinsvorsorge besitzt im deutschen Sprachgebrauch eine besondere Konnotation. Das mit dem Fürsorgegedanken verbundene Konzept ist eine deutsche Besonderheit. In Frankreich wird z.B. von „service public“, also öffentliche Dienstleistungen, gesprochen.

Generell lässt sich in Deutschland eine Entwicklung vom Leistungs- zum Gewährleistungsstaat feststellen. Das heißt, es geht nicht grundsätzlich um die Frage des eigentlichen Angebots, denn um die Setzung von klaren Vorgaben für die Bereitstellung entsprechender Dienstleistungen. Hier steht der Staat klar in der Verantwortung, die sich nicht nur auf die Aufstellung von Standards beschränken darf, sondern vor allem auch deren Umsetzung sicherstellen sollte.

Ähnlich wie Nachhaltigkeit ist Daseinsvorsorge ein wohlfahrtsstaatliches Konzept, das als politische Zielvorgabe weit reichende Wirkungen hat. Angesichts der ökologischen Probleme erscheint eine Neudefinition bzw. Erweiterung des Begriffes der Daseinsvorsorge notwendig.

Eine Verknüpfung der Ansätze könnte für den Mobilitätssektor als Maximalforderung folgendermaßen definiert werden: Ein gegenüber dem MIV konkurrenzfähiges/gleichwertiges ÖPNV-Angebot (mit den aktuellen (technischen) entsprechenden Qualitäts- und Umweltstandards sowie entsprechenden Arbeitsbedingungen), das für alle Bevölkerungsgruppen Mobilität, d.h. Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe gewährleistet.

Dabei sind die Grenzen derartiger Angebote, insbesondere die Finanzierbarkeit, gerade in ländlich geprägten Regionen zu diskutieren (siehe Frage 14).

Es bedarf einer klaren Rahmensetzung auf nationaler Ebene über die grundsätzliche Aufgabe der Sicherung von Mobilität. Dabei sollte eine Orientierung an den Mobilitätsbegriff das bisherige Verständnis von Verkehr ersetzen. Mit anderen Worten sollen die Sicherstellung des Zuganges und der Wahrnehmung aller Bereiche sozialer Teilhabe berücksichtigt werden und nicht allein die Frage nach der Anzahl von Wegen und zurückgelegten Entfernungen.

Zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität bedarf es neben der politischen Rahmensetzung auf nationaler Ebene einer zunehmenden Konkretisierung des Leitbildes auf den untergeordneten administrativen Ebenen. So erscheint es beispielsweise schwer nachvollziehbar, dass die verschiedenen Bundesländer in ihren 15 Nahverkehrsgesetzen ein jeweils unterschiedliches Verständnis zur Daseinsvorsorge entwickelt haben und dies mit verschiedenen Kriterien ausgestalten.

In Bezug auf das Angebot des ÖPNV bedeutet dies eine aus den Nahverkehrsgesetzen der Länder abgeleitete, vor Ort festgelegte Angebotsentwicklung anhand zu entwickelnder Kriterien. Dabei spielt der Nahverkehrsplan eine entscheidende Rolle.

4. Die Aufrechterhaltung bzw. Schaffung einer ausreichenden Infrastruktur stellt für die ländlichen Regionen eine besondere Herausforderung dar. Sind dazu ausreichende Daten verfügbar?

Prinzipiell stehen für den Bereich der Infrastrukturentwicklung im Verkehr ausreichend Daten zur Verfügung. Eine generelle Empfehlung für die Erweiterung kontinuierlicher Datenerhebungen auf nationaler Ebene ist angesichts zunehmender Erhebungskosten nicht zu empfehlen. Allerdings bedarf es zur Weiterentwicklung neuer Angebotskonzepte lokaler bzw. regionaler Erhebungen, wie beispielsweise weitergehender sozial-, verhaltens- und genderorientierten Informationen.

Raum- und Städteplanung

6. Sollten in Folge des demographischen Wandels Versorgungseinrichtungen wieder stärker wohnungsnah ausgerichtet werden?

Die Chance, ein altbekanntes Leitbild, das der „Stadt der kurzen Wege“, als Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität verstärkt zu gestalten, ist durch die demographische Entwicklung gegeben. Gerade der direkte Zugang zu Versorgungseinrichtungen ermöglicht dem größeren Anteil mobilitätseingeschränkter

Personen eine Sicherstellung ihrer Lebensqualität und eine Gewährleistung der Unabhängigkeit vom MIV. Dennoch bedarf es insbesondere in dünner besiedelten Räumen zusätzlicher Dienstleistungsangebote bzw. deren Verknüpfung mit unterschiedlichen Dienstleistungen. Wesentlich ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob und wie in dünn besiedelten Räumen alle infrastrukturellen Einrichtungen des täglichen Bedarfs aufgrund der geringen Nachfrage überhaupt bereitgestellt werden können. Unter finanziellen Gesichtspunkten ist eine umfassende Bereitstellung infrastruktureller Einrichtungen vor Ort (wie Arztpraxen oder Weiterbildungsmöglichkeiten) in vielen ländlichen Gebieten und „entleerten“ Räumen problematisch. Umso dringender ist der Bedarf eines ausreichenden Mobilitätsangebotes, um insbesondere in bevölkerungsarmen Regionen den Bürgern den Zugang hierzu zu gewährleisten. Flexible Bedienungsformen gewinnen in diesem Zusammenhang an Bedeutung.

8. Wie sollen Stadtumbaumaßnahmen und regionale Anpassungsstrategien auf Grund des demographischen Wandels künftig entwickelt werden?
Die Berücksichtigung der Sicherstellung von Mobilität ist im Rahmen von Stadtumbaumaßnahmen bislang nur teilweise erfolgt. Eine stärkere Verknüpfung zwischen Raumentwicklung und Mobilitätssicherung ist zu empfehlen. Dabei geht es in erster Linie um den oben bereits benannten Zugang zu Versorgungsinfrastrukturen für mobilitätseingeschränkte Personen.

Mobilität

14. Wie verändern sich Mobilität und Mobilitätsverhalten in einer schrumpfenden/älter werdenden Gesellschaft, und welche Konsequenzen hat das für die Verkehrsinfrastruktur, differenziert nach städtischer und ländlicher Struktur?

Zunächst sind einleitend einige Fakten kurz zusammenzufassen, die grundlegend für die zukünftigen Handlungsfelder sind:

- *Insgesamt hoher Anteil Führerscheinbesitz aller Altersgruppen,*
- *Steigende Pkw-Verfügbarkeit von Frauen,*
- *Rückgang der Schülerzahlen,*
- *kleinere Haushaltsgrößen;*

Daraus ergeben sich eine Reihe von Schlussfolgerungen, sowohl für die Angebots-, als auch für die Nachfrageseite im Mobilitätssektor. Ein weiteres Wachstum des MIV ist aufgrund des hohen Zugangs zum Pkw denkbar und wird häufig in bestehende Verkehrsprognosen angenommen.

Im Sinne eines Aufbaus von einem nachhaltigeren Mobilitätssystem sind aber auch andere Entwicklungen denkbar bzw. werden für notwendig erachtet (aktuelles Gutachten des Sachverständigen Rates für Umwelt).

Die sinkende Anzahl an Kindern und Jugendlichen als das potenzielle Zielkollektiv für Schülerverkehre wird mit den entsprechenden Verzögerungszeiten der Geburtsentwicklung folgen. Damit wird ein traditionell für den ÖPNV sehr bedeutsames Marktsegment systematisch negativ betroffen.

Durch die zunehmende Anzahl von Senioren können sich für die ÖPNV-Unternehmen erhebliche Potenziale ergeben, soweit es gelingt, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖV auch für solche Personen zu sichern, die auf

grund altersbedingter Einschränkungen nicht mehr selbst als Fahrzeuglenker tätig werden können. Hierzu liegen bereits eine Reihe von Untersuchungen vor.

Mobilitätsangebote führen im ländlichen Raum oft zur Finanzierungslücke. Diese sollte durch strukturelle Umgestaltung der Finanzierung aufgefangen werden. Problematisch ist, dass manche Räume so dünn besiedelt sind, dass langfristig Überlegungen bezüglich einer Subjekt- statt Objektförderung anzustellen sind.

Im ländlich geprägten Räumen ist mit einem zunehmenden Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen. Diese bilden in vielen Fällen das finanzielle Rückrad der vorhandenen Infrastruktur. Eine Abnahme der Mittel durch die entsprechende Zuwendung führt demnach zur Angebotsverringerung. Es bedarf somit neuer Finanzierungsstrategien, um ein Grundangebot vorzuhalten, wobei hierbei vor allem neue wirtschaftsverträgliche Angebote gefordert sind. Die Frage nach der Finanzierbarkeit von Angebotsbereitstellung in sehr dünn besiedelten Gebieten ist in diesem Zusammenhang von zentraler Bedeutung. Zuschüsse, die derzeit pro Fahrt bei bis zu 25 € liegen, regen ein Nachdenken über andere Bedienungs- und Angebotsformen an. Überlegungen über eine Änderung von bisheriger objekt- zu subjektorientierter Förderung sollten vor dem Hintergrund demographisch bedingter Änderungen intensiviert und erforscht werden. So sind beispielsweise die Finanzierung von CarSharing-Systemen oder die Bereitstellung von Taxigutscheinen sowie entsprechende (individualisierte) Konzepte weiter fortzuentwickeln.

Welchen Einfluss wird die zukünftige demographische Entwicklung auf Entscheidungen zum Aus-, Neu- und Rückbau der Verkehrsinfrastruktur haben? Wie kann der Bundesverkehrswegeplan die Auswirkungen der demographischen Veränderung berücksichtigen?

Betrachtet man das Vorgehen für den Bundesverkehrswegeplan 2003, der die Grundlage für die zukünftige Ausgaben für die nationale Verkehrsinfrastruktur bis ins Jahr 2015 beschreibt, ist zunächst folgendes festzustellen:

- 1. Die Prognosen aus dem Jahr 1997 gehen von einer höheren Bevölkerungszahl und dementsprechend von zu hohen Annahmen für die Personenverkehrsnachfrage aus.*
- 2. Die Bewertung der einzelnen Vorhaben, die auf Länderebene erfolgt, rechnet ebenfalls auf Basis anderer Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung.*

Daraus lässt sich zunächst schlussfolgern, dass damit die Grundannahme der Notwendigkeit von allen vorgeschlagenen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen in Frage zu stellen ist und ggf. einer Neubetrachtung und -bewertung bedarf.

Dies gilt umso mehr, als dass die Belastung durch den Erhalt der Infrastruktur, die bereits im aktuellen BVWP aus dem Jahr 2003 mit 56 % der Gesamtmittel angesetzt wurde und von vielen Experten als unzureichend angesehen wird, auf die Gesamtbevölkerung nochmals steigt.

Eine grundlegende Neuorientierung des Bundesverkehrswegeplans ist nicht zuletzt aufgrund der benannten Fakten wichtig, wenn das Ziel eine nachhaltige Entwicklung auch im Mobilitätsbereich gewünscht ist. Eine Konzentration auf die tatsächlich national relevante Infrastruktur verknüpft mit einer kritischen Prüfung der tatsächlichen Nutzung und der dann obligatorischen Strategi

schen Umweltprüfung, wäre ein Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätssicherung. Eine Prüfung der derzeitigen Infrastruktur könnte auch aus Kostengründen zum Rückbau von Straßen oder zur Umwandlung (Downgrading) führen, wie sie im Bereich der Schieneninfrastruktur bereits in erheblichem Maße vorgenommen wurde.

15. Welche Folgen ergeben sich durch den demographischen Wandel für kommunale und regionale Verkehrskonzepte? Welche Rolle spielen zukünftig insbesondere nicht-motorisierte Mobilitätsformen und das kommunale Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)? Wie kann im ländlichen Raum ein ÖPNV-Angebot in der Fläche auch mit neuen Methoden und Formen abgesichert werden?

Die Folgen des demographischen Wandels werden erst in den aktuellen Aufstellungen von Verkehrsentwicklungsplänen und Nahverkehrsplänen adäquat berücksichtigt. Dabei spielen zielgruppenspezifische Überlegungen (weniger junge Menschen, mehr ältere Personen) in den seltensten Fällen eine Rolle. Dies bedarf zukünftig einer näheren Betrachtung.

Im Detail bedarf es zahlreicher Modifikationen bestehender Standards. So ist eine höhere Haltestellendichte zur besseren Erreichbarkeit eine von vielen Modifikationen im Rahmen eines zukünftigen ÖPNV-Angebots.

Die Konsequenzen kommunaler Verkehrskonzepte sind in VEP und NVP bislang häufig nicht berücksichtigt. Dies hat zur Folge, dass die Notwendigkeit mancher Straßenbaumaßnahmen, aber auch die Notwendigkeit einer Veränderung der Zielgruppen für das Verkehrsangebot überdacht werden müssen. Durch geänderte demographische Rahmenbedingungen sind neue Ansprüche an die verkehrliche Infrastruktur entstanden (beispielsweise Verkehrsschilder geeignet für ältere Menschen; höhere Sicherheit durch verlängerte Zeiten für Ampelüberquerungen, Leitsysteme verständlich gestalten, etc.). Auch bezüglich des nicht motorisierten Individualverkehrs müssen neue Formen der Infrastrukturbereitstellung überlegt werden (beispielsweise: Wie fördere ich Radfahren unter der Berücksichtigung vieler älterer Teilnehmer? - Spuren für unterschiedliche Geschwindigkeiten).

Ein weiterer bedeutsamer Aspekt ist die Weiterentwicklung von Mobilitätsmanagement und Mobilitätsdienstleistungen. Es gilt bisherige Ansätze von quellenorientiertem Mobilitätsmanagement weiterzuentwickeln (Wohnungsbezogene Angebote von Car-Sharing, ÖPNV Ticket bis Fahrradservice aber auch Services wie Bringedienste etc., als auch Zielangebote von Arbeitsstellen bis zu Freizeitangeboten (Jobtickets, Kombitickets, Mitfahrzentralen etc.).

Interessant in diesem Zusammenhang sind auch erfolgreiche englische Initiativen, ähnlich denen der Mitfahrzentralen, gemeinsam zu Fuß oder mit dem Rad zu bestimmten Zielen zu fahren. Dies dient sowohl der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden und fördert die Bereitschaft auf nicht-motorisierte Angebote umzusteigen.

Eine besondere Herausforderung besteht in vielen ländlich geprägten Räumen. Die Situation und die Optionen für den Öffentlichen Personennahverkehr haben sich dort in den letzten Jahren verändert und befinden sich in einem fortschreitenden Wandel. So stellen einerseits die schwache Nachfrage, knappe öffentliche Mittel, aber auch strukturelle Neuorganisationen wie Ausschreibungen, große Herausforderungen für die Akteure vor Ort da. Andererseits sind eine Vielzahl neuer, flexibler Bedienformen entwickelt und umge

setzt worden, so dass sich neue Optionen für einen verbesserten ÖPNV ergeben.

Die Sicherung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum ist ein zentrales Problem des öffentlichen Nahverkehrs in Deutschland. Der Rückgang der Schülerzahlen und die höhere Automobilität von alten Menschen führen zukünftig zu einer sinkenden Nachfrage. Die Einnahmeausfälle führen dabei in Kombination mit Kürzungen der öffentlichen Zuschüsse zu einem großen Druck auf das ÖPNV-Angebot. Dennoch besteht ein breiter Konsens, dass eine Grundversorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten im Sinne der Daseinsvorsorge gewährleistet werden muss. Hinzu kommt, dass sich teilweise auch die Organisationsstrukturen des ÖPNV im Veränderungsprozess befinden. Ausschreibungen und Verschiebungen, insbesondere von kundenorientierten Serviceleistungen im Verhältnis von Verkehrsunternehmen zu den Aufgabenträgern, sind auch im ländlichen Raum wichtige Themen. In diesem Zusammenhang ist offen, in welchem Umfang und mit welcher Angebotsqualität öffentliche Verkehrsleistungen die Mobilität der Bevölkerung zukünftig sicherstellen.

Für die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger bedeuten die abnehmende Nachfrage und die reduzierte Bündelungsfähigkeit der Verkehrsströme einen wachsenden Zuschussbedarf ihrer Verkehre. Im ländlichen Raum sind die in der Regel liniengebundenen Busangebote auf die Hauptverkehrszeiten konzentriert und dabei insbesondere auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Vor diesem Hintergrund wurden bereits in den 1980er, verstärkt aber seit den 1990er Jahren flexible Bedienungsformen im ÖPNV entwickelt und umgesetzt. Idee dieser nachfrageorientierten Bedienungsformen ist es, ein öffentliches Verkehrsangebot nur noch dann zu aktivieren, wenn auch tatsächlich ein Fahrtwunsch besteht, um somit letztlich auch die wirtschaftliche Tragfähigkeit des ÖPNV-Systems zu verbessern. Im Rahmen von Modellprojekten und Forschungsvorhaben wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Konzepte entwickelt, erprobt und z. T. sehr erfolgreich umgesetzt.

Allerdings fehlen in Deutschland bislang sowohl die unterstützenden nationalen Rahmenbedingungen als auch tatsächliche Entscheidungshilfen für die Einführung entsprechender Formen. Ersteres bedarf einer Überarbeitung des Personenbeförderungsgesetzes hinsichtlich einer Neudefinition des ÖPNV und entsprechend einer Förderungsfähigkeit durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Zu Letzterem wurde soeben vom BBR ein Handbuch für flexible Angebotsformen ausgeschrieben.

Lösungsansätze und Vergleichsmöglichkeiten

22. Welche langfristigen Folgeabschätzungsinstrumente für Planung und Bedarf von Infrastruktur gibt es bereits (auf der Ebene von Bund, Ländern und Kommunen)? Welche Bemühungen gibt es, diese zu koordinieren? Gibt es best-practice-Beispiele der Folgeabschätzungsinstrumente?

Folgenabschätzungsinstrumente bekommen ein zunehmendes Gewicht im politischen Raum. Sie tragen zur besseren Information der Entscheidungsträger und damit zu einer stärkeren Rationalisierung bei, dennoch darf ihre Rolle nicht überbewertet werden. Letztendlich müssen die Ziele von der Gesell

schaft und ihren politischen Repräsentanten gesetzt und damit auch in die jeweiligen Abwägungsprozesse eingebracht werden.

Im Bereich der Umweltpolitik wurde bereits vor längerer Zeit erkannt, dass Umweltauswirkungen möglichst früh in Entscheidungsprozessen zu berücksichtigen sind. Aus diesem Grunde wurde zusätzlich zu dem Instrument der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die so genannte Strategische Umweltprüfung (SUP) entwickelt. Durch die EU-Richtlinie 2001/42/EG wurde die Prüfung von Umweltauswirkungen von Plänen und Programmen im deutschen Gesetz durch das so genannte SUPG sowie im Bereich der Raumordnung durch das EAG Bau integriert. Allerdings werden Politiken im deutschen Recht nicht geprüft. Andere Länder, wie beispielsweise Tschechien, gehen bewusst über die Richtlinie hinaus und betrachten mögliche Umweltauswirkungen bereits von Gesetzesvorhaben oder anderen parlamentarischen Entscheidungen.

Darüber hinaus besteht auf europäischer Ebene ein so genanntes Impact Assessment, wo bereits für entsprechende Direktiven Auswirkungen, sowohl im ökonomischen wie im sozialen und ökologischen Hinblick, getroffen werden.

Um von „good practice“ in Deutschland im Bereich der Strategischen Umweltprüfung zu sprechen ist es noch zu früh. Jedoch lässt sich durchaus ein Unwillen der meisten Entscheidungsträger feststellen, zusätzliche Prüfungen vorzunehmen. Dabei wird zu wenig die strategische Ebene betrachtet und somit die Chance vergeben, spätere Umweltprobleme frühzeitig zu vermeiden und zugleich eine höhere Akzeptanz von Planungen zu erreichen.

Auch bestehen demzufolge kaum Erfahrungen mit der so genannten Abschichtung zwischen SUP und UVP, die entscheidend ist, um Doppelprüfungen und damit zusätzlichen administrativen Aufwand zu vermeiden.

Andere Länder sind in der Anwendung von Folgenabschätzung bereits weiter als Deutschland. So existieren beispielsweise in England wie Australien so genannte Sustainability Appraisals, die u.a. im Bereich der Raum- und Verkehrsplanung verbindlich sind (siehe nächste Frage).

23. Wie könnte ein Nachhaltigkeits-Check als methodisches Instrument zur Entscheidungshilfe aussehen (auf kommunaler, Länder- und Bundesebene) durch den die Kosten (einschließlich Opportunitätskosten) nicht angepasster Infrastrukturmaßnahmen dargestellt werden? Wie lassen sich dabei neben ökonomischen auch ökologische und soziale Kosten berücksichtigen? An welchen bereits existierenden methodischen Konzepten ließe sich anknüpfen?

Eine reine Ökonomisierung sozialer und ökologischer Werte greift zu kurz. Die bisherigen Ansätze, wie beispielsweise in der Bundesverkehrswegeplanung Umweltauswirkungen zu monetarisieren und u.a. CO₂ einen Wert zu zuführen, sind nicht zuletzt aufgrund der begrenzten wissenschaftlichen Absicherung als einzige Methode abzulehnen. Auch aus diesem Grunde wurde und wird, wie auch bei dem Verfahren zur integrierten Verkehrswegeplanung in Nordrhein Westfalen, auf weitere Bewertungen zurückgegriffen.

Demzufolge sollte eine Nachhaltigkeitsprüfung unterschiedliche Auswirkungen mit unterschiedlichen Methoden zulassen und nicht einen (monetären) Wert produzieren. Eine Nachhaltigkeitsprüfung kann keine Zielsetzung und Abwägung zwischen unterschiedlichen Werten ersetzen, sondern diese lediglich mittels eines transparenten Prozesses ergänzen und die Entscheidungsträger besser informieren.

Ohne auf methodische Details einzugehen sei auf die nationale Schweizer Verkehrsplanung als Beispiel für die Durchführbarkeit einer Nachhaltigkeitsprüfung auf nationaler Ebene verwiesen. Eine systematische Aufarbeitung internationaler Erfahrungen wäre zu empfehlen und die Diskussion und ggf. eine Pilotanwendung zu befürworten.