

Ein Jahr schwarz-rote Verkehrspolitik:**Erwartungen wurden nicht erfüllt**

Am 14. November 2005 stimmten die Parteitage von CDU, CSU und SPD dem Koalitionsvertrag zu. Anlass für Pro Mobilität, eine erste Bilanz der Verkehrspolitik nach einem Jahr Großer Koalition zu ziehen.

Verkehrspolitik war im ersten Jahr der Großen Koalition vor allem Bahnpolitik. Gutachten, Anhörungen und immer wieder neue Modellvarianten einer Kapitalprivatisierung dominieren die öffentliche Wahrnehmung. Während das Bundesverkehrsministerium eine Stärkung der DB AG zum Maßstab des Handelns machte, bemühte sich das Parlament um eine Lösung, die auch verkehrs- und haushaltspolitischen Anforderungen genügt. Die in der Diskussion übrig gebliebenen Optionen haben sich schon deutlich von den Konzepten für mehr Wettbewerb entfernt, für die sich Wettbewerber, Kunden und Wissenschaftler gleichermaßen eingesetzt haben. Diese Erwartungen wurden enttäuscht.

Die Investitionen sollten über ein 4,3 Milliarden-Programm verstärkt und so auch die Konjunktur belebt werden. Das Investitionsniveau werde verstetigt und damit die Planungssicherheit erhöht. Für die Fernstraßen lässt die Koalition diesen Anspruch nicht gelten. Gegenüber 2005 sollen die Investitionen ab 2007 drastisch sinken. Weder die Mehrbelastung der Straße durch die Lkw-Maut seit 2005 noch die dynamische Entwicklung des Straßengüterverkehrs wird angemessen berücksichtigt. Für die bevorstehende Instandsetzungswelle bei Brücken fehlt es an finanzieller Vorsorge. Schwarz-rot entfernt sich somit weit von der Umsetzung des Bundesverkehrswegeplan 2015, der ohnehin von rot-grün unter dem Aspekt der Finanzierbarkeit knapp gefasst worden war. Es reicht somit nicht aus, dass sich die Koalition eine Erhöhung und Verstetigung der Investitionen in der Summe aller Verkehrswege vorgenommen hat. Die Leistungsfähigkeit der Straßen darf auch nicht von der Zufälligkeit abhängig sein, ob gegen Ende des Jahres noch von der Schiene nicht abgerufene Investitionsmittel umgeschichtet werden können. Im Koalitionsvertrag wird von der Gleichwertigkeit der Verkehrsträger gesprochen. Die gilt es endlich bei der Verstetigung der Investitionen in die Straße auf höherem Niveau mit Leben zu füllen.

Positiv ist es, dass die Koalitionsfraktionen beim Thema Public Private Partnership aktiv wurden. Sie richteten eine Koalitionsarbeitsgruppe zur stärkeren Nutzung von privatwirtschaftlichem Know-how ein. Unter Einbindung externer Experten werden bis zum kommenden Frühjahr Vorschläge erarbeitet. Auch die Entwicklung einer Fernstraßengesellschaft des Bundes ist ein Thema in den Runden. Wichtig wäre außerdem, eine zweite Stufe der Föderalismusreform zu nutzen, um die Aufgaben von Bund und Ländern bei der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen zu überprüfen.

Erfreulich war außerdem, dass die Reform des Planungsrechts angepackt wurde. Planungs- und Genehmigungsverfahren müssen schneller und kostengünstiger werden. Dazu wurde der vorhandene rot-grüne Gesetzentwurf verbessert und durch Empfehlungen der hessischen Posch-Kommission ergänzt. Jetzt gilt es, die Gesetzesarbeiten zügig abzuschließen. Angesichts der bevorstehenden Umsetzung neuer EU-Vorschriften bleibt die Vereinfachung des Planungsrechts eine Daueraufgabe.

Die politische Unterstützung der Wachstumsbranche Logistik, die noch vor wenigen Jahren undenkbar war, macht Hoffnung. Die Arbeiten an Maßnahmen zur Harmonisierung von Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe wurden eingeleitet. Die Arbeiten an einem Masterplan Güterverkehr und Logistik begannen und müssen jetzt konkretisiert werden. Der gezielte Ausbau von Infrastruktur für den Güterverkehr muss ein Kernelement sein, denn die Wirtschaft braucht eine staufreie Logistik.

Vom Bekenntnis der Bundesregierung zu einer sozialverträglichen Mobilität ist wenig geblieben. Mit dem Beschluss der Erhöhung der Mehrwertsteuer, der Kürzung der Entfernungspauschale und der Veränderung der Besteuerung von Biokraftstoffen hat die Koalition diese Versprechen bereits wenige Monate später so gut wie konterkariert.

Zieht man nach einem Jahr schwarz-roter Verkehrspolitik Bilanz, so wurden insbesondere die Erwartungen an eine Verstetigung der Investitionen für alle Verkehrswege, eine an gesamtwirtschaftlichen Interessen ausgerichtete Bahnpolitik und sozialverträgliche Mobilität nicht erfüllt. Noch sind Korrekturen möglich. Mit den Vorarbeiten für PPP und dem Masterplan Güterverkehr und Logistik stehen darüber hinaus demnächst Themen an, die einen Beitrag für mehr Mobilität leisten können.

Editorial

Dr. Peter Fischer

Präsident
Pro Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

eine große Tageszeitung verglich die seit Monaten andauernde Diskussion um die Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn AG kürzlich mit einem Modellbaukasten. Das Bundesverkehrsministerium baut hier und dort am vom Bahnvorstand geforderten Integrationsmodell noch etwas an. Doch auch so lässt sich nicht verschleiern, dass eine Privatisierung mit Netz für den Bund und die Verkehrspolitik die schlechteste Lösung ist. Wenn in dieser Woche der Verkehrsausschuss des Bundestages die Auswertung der Anhörungen vom Mai und Juni vornimmt, haben die Politiker noch einmal die Chance, sich der Tragweite der Entscheidung bewusst zu werden.

Der Blick zurück lohnt, denn er ruft die verdrängten politischen Ziele der Bahnreform in Erinnerung: Mehr Wettbewerb auf der Schiene und die Entlastung des Bundeshaushaltes sind unverändert die geeigneten Maßstäbe. Die von fast allen angehörten Experten favorisierte Trennung von Netz und Transport wäre dazu der richtige Ansatz. Auch die Monopolkommission hat sich in einem Sondergutachten vor wenigen Tagen für diesen Weg ausgesprochen.

Das Integrationsmodell erfüllt diese Anforderungen weder im Original noch unter dem Deckmantel des Eigentumsmodell. Es opfert die verkehrs- und haushaltspolitischen Ziele des Bundes dauerhaft dem Machtstreben des Konzerns und einzelner Gewerkschaften.

Die andere übrig gebliebene Option, das Eigentumsmodell, bewahrt dem Bund das Eigentum am Netz und erhält so Gestaltungsmöglichkeiten für mehr Wettbewerb in der Zukunft. Das ist bescheiden, aber mehr als nichts – und gemessen an den fünf Optionen des PRIMON-Gutachtens – der eigentliche Kompromiss.

Ihr
Dr. Peter Fischer

Ausland erprobt Verfügbarkeitsmodelle

Vom 12.-14. September trafen sich 1000 Bau- und Verkehrsexperten beim Kongress PUBLIC INFRASTRUCTURE in Hannover. Pro Mobilität richtete hier ein Forum zur Autobahnfinanzierung in Europa und der Zukunft des deutschen Modells aus. Im Mittelpunkt standen Berichte aus Österreich und Ungarn über erste Erfahrungen mit neuen Formen von PPP. Beide Länder erproben Verfügbarkeitskonzepte, deren Refinanzierung nicht auf Mautgebühren angewiesen ist. Das Ziel ist vielmehr, die Kosten für Bau, Betrieb und Erhaltung über einen Zeitraum von mehreren Jahrzehnten zu optimieren. Der private Betreiber erhält dafür eine Vergütung in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Strecke für den Verkehr. Dadurch bestehen hohe Anreize, Betriebsdienste und Baumaßnahmen in Zeiten mit niedrigem Verkehrsaufkommen auszuführen. Die Belastung der Autofahrer durch Staus wird auf diese Weise gering gehalten. Auch die deutsche Bauwirtschaft äußerte Interesse, Verfügbarkeitsmodelle zu erproben.

Beratungen zum Bundeshaushalt 2007

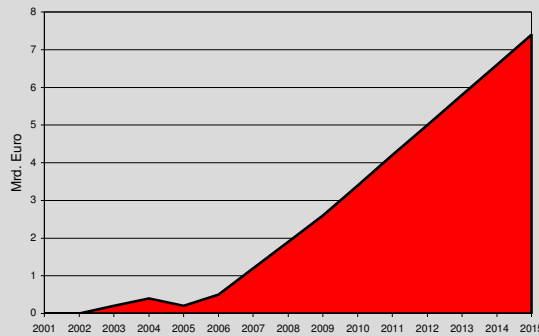
Fernstraßen brauchen höhere Investitionen

Im Bundestag laufen die Etatberatungen zum Haushalt 2007. Bis 2010 sollen laut Regierungsentwurf in jedem Jahr jeweils 4,5 Milliarden Euro in die Fernstraßen investiert werden. Das bedeutet einen Rückgang gegenüber 2006 um fast 400 Millionen Euro, der zusätzlich durch die Mehrwertsteuererhöhung verschärft wird. Der Verkehrsminister muss ab 2007 drei Prozent mehr für die gleichen Bauleistungen bezahlen. Die erste Stufe der Föderalismusreform führt zu zusätzlichen Verpflichtungen. Die größeren Städte können jetzt die Baulast für innerörtliche Teile der Fernstraßen dem Bund zurückgeben.

Bleibe es bei diesen Planungen, würde der Fernstraßenbau jedes Jahr rund 700 Millionen Euro hinter den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) von 5,2 Milliarden Euro zurückbleiben. Unter der rot-grünen Regierung waren diese Vorgaben nahezu eingehalten worden. Bis 2015 droht jetzt eine Lücke von mindestens 7,5 Milliarden Euro bei der Umsetzung des BVWP.

Von den als vordringlich eingestuften Vorhaben lassen sich dann rund 300 km Neubau und 340 km Ausbau von Autobahnen sowie rund 140 Ortsumgehungen nicht oder erst viel später verwirklichen. Im Kontrast dazu wächst der Lkw-Verkehr wesentlich schneller als im BVWP unterstellt. Die Fernstraßen brauchen höhere Investitionen.

Investitionslücke im Bundesverkehrswegeplan (Fernstraßen)



Harmonisierungspaket für Güterkraftverkehrsgewerbe

Lkw-Mautanhebung erst bei Harmonisierung

Die Bundesregierung hat Ende September Vorschläge zur Kfz-Steuerabsenkung für schwere Lkw und für ein Innovationsförderprogramm für umweltfreundliche Lkw in Brüssel bei der EU-Kommission zur Notifizierung angemeldet. Beide Maßnahmen sind Teil eines Pakets zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen, das dem Güterkraftverkehrsgewerbe im Zuge der Einführung der Lkw-Maut zugesagt worden war. Das gesamte Volumen von 600 Millionen Euro wird hierbei noch nicht erreicht. Die jetzt vorgesehenen Maßnahmen belaufen sich auf 250 Millionen Euro. Als drittes Element steht noch ein Mautbonussystem an, das noch in Brüssel eingereicht werden muss.

Die Bundesregierung rechnet für die beiden ersten Maßnahmen mit einer Entscheidung aus Brüssel innerhalb von zwei Monaten. Parallel hat sie bereits die Gesetzgebung zur Kfz-Steueränderung und zur Erhöhung der Lkw-Maut eingeleitet. Sie soll bereits zu Beginn 2007 in Kraft treten. Wie bei der Verabschiedung des Autobahnmautgesetzes 2003 beschlossen, soll bei Umsetzung des vollen Harmonisierungspakets die Mauthöhe von jetzt 12,4 Cent pro km auf 15 Cent pro km ansteigen. Der Gesetzentwurf sieht für den ersten Teilschritt eine Anhebung auf 13,5 Cent vor. Aus den zusätzlichen Mauteinnahmen sollen die Kosten der Harmonisierungsmaßnahmen bestritten werden. Der Bundesrat und das Güterkraftverkehrsgewerbe haben das Vorgehen im Grunde begrüßt, aber zugleich bekräftigt, dass eine Anhebung der Mautsätze erst bei der Genehmigung des Harmonisierungspakets durch die EU-Kommission in Kraft treten dürfe. Sonst würde aus der Umfinanzierung eine Abgabenerhöhung.

Verkehrsinfrastruktur Standortvorteil

Bei Investitionsentscheidungen von international tätigen Unternehmen ist die Qualität der Verkehrsinfrastruktur von größter Bedeutung. Dies hat die Wirtschaftsberatung Ernst & Young AG in der Studie „Kennzeichen D. Standortanalyse 2006“ ermittelt. 54 Prozent der rund 1.000 befragten Führungskräfte stufen das Kriterium Transport und Logistik bei der Standortbewertung als sehr wichtig ein. Erst an zweiter Stelle folgten die Arbeitskosten. Für Transport und Logistik gilt Deutschland zwar noch als Top-Standort in Europa. Doch der Vorsprung gegenüber Großbritannien nahm im Vergleich zu 2005 deutlich ab. Es ist somit konsequent, dass die Bundesregierung mit einem Masterplan Güterverkehr und Logistik die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Branche stärken will.

Sommerstaus stark gestiegen

Um 29 Prozent ist die Anzahl der Staus auf deutschen Autobahnen in diesem Sommer gestiegen. An den 12 Ferienwochenenden wurden vom ADAC 967 Staus von mehr als zehn Kilometer Länge registriert. Im Vorjahr waren es 751 gewesen.

Innovationsoffensive Straßenbau

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie die Verbände der Bauwirtschaft haben gemeinsam eine Innovationsoffensive Straßenbau beschlossen. Die Erklärung ist beim BMVBS im Internet abrufbar (http://www.bmvbs.de/artikel_302.972715/Innovationsoffensive-Strassenb.htm).

Fehmarnbelt-Querung

Im Dezember wollen die Regierungen von Deutschland und Dänemark über das weitere Vorgehen zum Bau einer festen Fehmarnbelt-Querung entscheiden. Der Hauptverband der Dänischen Industrie (DI) und das Gewerkschaftskartell Dänische Industrie haben dazu eine Informationsbroschüre in deutscher Sprache zum Stand der Vorbereitungen herausgegeben (<http://www.di.dk>).

Veranstaltungstip:

„Demografischer Wandel und zukünftiger Fernstraßenbedarf“ am 12. Dezember in München

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) und Pro Mobilität richten ein Fachgespräch zum zukünftigen Fernstraßenbedarf unter Berücksichtigung des demografischen Wandels aus. Weitere Informationen zu dieser Veranstaltung finden Sie in Kürze unter <http://www.promobilitaet.de>.