

Stellungnahme

**an das Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung**

**zu den Vorschlägen
aus dem Workshop-Prozess für einen
Masterplan Güterverkehr und Logistik**

Berlin, den 17. Januar 2008

Einleitung

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. begrüßt, dass sich die Koalition in der Koalitionsvereinbarung vom November 2005 zum Ziel gesetzt hat, einen Masterplan Güterverkehr und Logistik zu erarbeiten. Die stark wachsende Nachfrage der Wirtschaft nach Transportleistungen stellt das Verkehrssystem und seine Infrastruktur vor große Herausforderungen.

Pro Mobilität hat an jenen Workshops des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zum Masterplan teilgenommen, die einen direkten Bezug zur Infrastruktur aufwiesen. Gerne nehmen wir jetzt zu dem vom BMVBS zusammengestellten Maßnahmenkatalog aus dem Workshop-Prozess vom November 2007 und zur Umsetzung eines Masterplans Stellung.

Wir befürworten, den Masterplan Güterverkehr und Logistik durch einen Kabinettsbeschluss als Strategie der Bundesregierung zu verabschieden. Durch die breite Unterstützung aller Ressorts können Maßnahmen beschleunigt umgesetzt und für mehrjährige Vorhaben wie die Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans ein verlässlicher Rahmen geschaffen werden.

Im Mittelpunkt unserer Stellungnahme stehen die von uns für wichtig erachteten Maßnahmen zur Infrastrukturpolitik und deren Beitrag zur Verbesserung des Güterverkehrs auf der Straße und der Qualität des Fernstraßennetzes.

I. Vorbemerkungen

1. Kommunikation mit anderen Politikbereichen und der Öffentlichkeit verbessern

Die Verkehrsleistung wächst derzeit dreimal so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt und wird auch in den kommenden Jahrzehnten überproportional zunehmen. Die Bedeutung des Güterverkehrs für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und für mehr Beschäftigung in Deutschland nimmt somit zu. Die Ursachen dafür liegen im Wachstum von Arbeitsteilung und grenzüberschreitendem Handel. Die Koalition hat diese Entwicklung erkannt und dazu treffend im Abschlusspapier der Regierungsklausur auf Schloss Meseberg am 24. August 2007 zu den politischen Schwerpunkte für die zweite Hälfte der Legislaturperiode festgehalten: „Mobilität ist die Grundvoraussetzung einer florierenden Wirtschaft und des weiteren Aufschwungs. Die Bundesregierung wird die weitere Verbesserung der Infrastruktur in Deutschland verstärken und einen Masterplan Güterverkehr und Logistik erarbeiten“.

Im Gesetz für den Bundeshaushalt 2008 kam dieses Bekenntnis aus unserer Sicht nicht ausreichend zur Geltung. Die Verkehrsinvestitionen wurden nur geringfügig erhöht, obwohl die Notwendigkeit dafür angesichts hoher Wachstumsraten im Güterverkehr und steigender Baupreise unter Verkehrspolitikern und Fachleuten unstrittig war. Einmal mehr zeigte sich dabei, dass der enge Zusammenhang zwischen dem Wachstumspotenzial der Wirtschaft, der Leistungsfähigkeit des Verkehrssektors und der Infrastrukturqualität so-

wohl der Politik wie auch der Öffentlichkeit stärker vermittelt werden muss. Diese Aufgabe stellt sich für Verbände, Wirtschaft, Verkehrspolitik und Verwaltung gleichermaßen. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik kann dazu einen wichtigen Beitrag leisten.

2. BMVBS hat aussagekräftige Langfristprognosen vorgelegt

Mit den Studien „Abschätzung der Entwicklung des Güterverkehrs bis 2050“ vom Juni 2007 und „Prognosen der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025“ vom 14. November 2007 hat das BMVBS wichtige Grundlagen für einen Masterplan Güterverkehr und Logistik geschaffen. Bis 2050 wird mit einer Verdopplung der Verkehrsleistung von Lkw und Güterbahn im Vergleich zu 2005 gerechnet. Schon bis 2025 soll der Straßengüterfernverkehr gegenüber 2004 um 85 Prozent zunehmen. Bei der Schiene und der Binnenschifffahrt werden plus 65 Prozent bzw. plus 26 Prozent erwartet.

Die Infrastruktur Straße steht somit vor einer gewaltigen Herausforderung. Sie muss bis 2025 einen sukzessiven Anstieg um zusätzlich 300 Milliarden Tonnenkilometer pro Jahr bewältigen können. Dieser Zuwachs entspricht dem Doppelten der Verkehrsleistung, die Bahn und Binnenschiff heute zusammen erbringen. Wäre es politisch gewollt - wie dies gelegentlich suggeriert wird -, dass die Güterbahnen auch das Wachstum auf der Straße bis 2025 übernehmen sollten, so müsste die Schiene ihre heutige Transportleistung bis dahin um rund 350 Prozent steigern. Das ist völlig illusorisch.

Eine engere Zusammenarbeit der Verkehrsträger und die Vernetzung ihrer Infrastrukturen sind wichtige Beiträge zur Bewältigung des Wachstums. Das wird auch an den guten Perspektiven für den kombinierten Verkehr deutlich. Dennoch wird laut Prognosen sein Anteil in den kommenden beiden Jahrzehnten nur auf 6 Prozent steigen. Der Wettbewerb im Markt muss letztendlich über die Aufgabenteilung der Verkehrsträger entscheiden. Die Politik ist für die Gestaltung des Rahmens verantwortlich.

Vorschlag von Pro Mobilität: In den Masterplan Güterverkehr und Logistik sollte zur Klarstellung ein Bekenntnis zum Wettbewerb der Verkehrsträger und eine Absage an politische Vorgaben für den Modal-Split im Güterverkehr aufgenommen werden. Wettbewerb ist die Grundlage für ein effizientes Verkehrssystem.

3. Staus schaden der Produktivität und dem Klima

Der Transport ist das Bindeglied in den Wertschöpfungsketten von Industrie und Handel. Gerade für die deutsche Wirtschaft, die arbeitsteilig produziert und eng in den internationalen Handel eingebunden ist, hat ein leistungsfähiges Verkehrssystem eine herausragende Bedeutung. Verlässliche Transportprozesse stärken die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Staus dagegen bedeuten Produktivitätseinbußen und erhöhte Kosten. Auch umweltpolitisch sind Staus kontraproduktiv. Sie erhöhen den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen. Stauvermeidung stärkt somit den Wirtschaftsstandort und den Umweltschutz.

Wer Wirtschaftswachstum, mehr Beschäftigung und Klimaschutz will, dem muss daran gelegen sein, die Leistungsfähigkeit und Effizienz aller Verkehrssysteme und ihrer Infra-

strukturen zu verbessern. Im Bereich der Fernstraßen schließt dies die Auswahl der richtigen Baumaßnahmen, die Verteilung der Investitionsmittel nach höchstem Nutzen sowie die Erhaltung und verbesserte Nutzung der vorhandenen Infrastruktur ein.

4. Paradigmenwechsel in der Infrastrukturpolitik

Mobilität ist und bleibt auch in der Zukunft für die Menschen und für die Wirtschaft in allen Regionen wichtig. In den letzten Jahrzehnten hat die Infrastrukturpolitik Großartiges geleistet, um die räumliche Erschließung durch den Bau von Verkehrswegen zu gewährleisten und dadurch auch die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Dennoch ist in jüngster Zeit nicht zu übersehen, dass der Ausbau überlasteter Strecken und der Erhalt des vorhandenen Netzes immer wichtiger werden. Es findet ein Paradigmenwechsel statt, dem die Infrastrukturpolitik Rechnung tragen muss.

Der zusätzliche Kapazitätsbedarf entsteht vor allem durch den starken Anstieg des Güterverkehrs. Eine dauerhafte Entlastung der Fernstraßen durch den Personenverkehr ist nicht absehbar, denn bis 2025 soll auch der Pkw-Verkehr um 16 Prozent zunehmen.

Das Wachstum im Straßengüterverkehr tritt vor allem auf den Autobahnen auf. Von 2005 bis 2012 soll die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke hier bei Pkw um +5,7 Prozent und bei Lkw um +24,6 Prozent zunehmen. Auf den Bundesstraßen sind die Werte mit -1,0 Prozent bzw. +11,5 Prozent geringer. Es zeichnet sich somit ab, dass die Wirtschaft vor allem auf den Autobahnen zusätzliche Kapazitäten benötigt.

Dies bedeutet, der Ausbau der Korridore des wachsenden grenzüberschreitenden Fernverkehrs, wozu auch der Hafenhinterlandverkehr gehört, und der Erhalt des vor umfassenden Grundsanierungen stehenden Netzes müssen eine höhere Priorität als bisher erhalten. In den letzten Jahren ist dieser Paradigmenwechsel im Bundesverkehrswegeplan und im Investitionsrahmenplan schon eingeleitet worden. Doch er muss noch konsequenter umgesetzt werden, wenn die Verkehrsinfrastruktur eine Stärke des Wirtschaftsstandortes bleiben soll.

II. Bewertung der vorliegenden Vorschläge

Die vom BMVBS im November 2007 vorgelegte Auswertung der Workshops mit Unternehmen, Behörden, Wissenschaftsorganisationen und Verbänden setzt mit zehn von 27 Vorschlägen einen klaren Schwerpunkt im Bereich der Infrastruktur.

Im Folgenden möchten wir die aus unserer Sicht wichtigsten Maßnahmen des Katalogs näher bewerten und durch Vorschläge ergänzen:

(1) Entmischung/Trennung von Güter- und Personenverkehr im Schienen- und Straßennetz auf hoch belasteten Strecken und Knoten (Maßnahme 1 des Katalogs)

Die vorgeschlagene Klassifizierung des BAB-Netzes hinsichtlich der Bedeutung von Strecken und Knoten für den heutigen und zukünftigen überregionalen Güterverkehr ist sinnvoll. Dadurch würde es leichter, notwendige Lückenschlüsse und die Stärkung der Korridore des Hafenhinterland- und des grenzüberschreitenden Verkehrs der Politik und der Öffentlichkeit zu vermitteln. Länderübergreifendes Handeln und eine verkehrliche Prioritätensetzung würden erleichtert. Regionalem Proporzdenken könnte anhand sachlicher Kriterien begegnet werden. Es würde auch deutlich, wo verstärkt in Lärmschutzmaßnahmen investiert werden müsste, um die Akzeptanz für weiteres Wachstum im Güterverkehr zu bewahren. Ebenso könnte die weitere Entwicklung des Parkraumangebots für Lkw an Autobahnen besser auf die Entwicklung der Nachfrage abgestimmt werden.

Vorschlag von Pro Mobilität: Bei der Bestandsaufnahme zur Klassifizierung der Autobahnstrecken nach der Bedeutung für den Güterverkehr sollte nicht nur auf die Ergebnisse der manuellen und automatischen Straßenverkehrszählungen zurückgegriffen werden. Das Erhebungssystem der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen liefert aktuelle, zeitlich differenzierte und vollständige Daten zum Fahrzeug- und Mautaufkommen der Lkw über 12 t zulässiges Gesamtgewicht auf den Abschnitten des Autobahnnetzes. ***Aggregierte Verkehrsflussdaten des Erhebungssystems der Lkw-Maut sollten für die Infrastrukturplanung genutzt werden.***

Vorschlag von Pro Mobilität: Durch den sechs- oder mehrstreifigen Ausbau von Autobahnen kommt es zu einer „natürlichen“ Entmischung von Güter- und Personenverkehr. Da die Verkehrsprognosen des Bundesverkehrswegeplans für 2015 im Bereich des Straßengüterverkehrs schon Ende 2007 erreicht wurden, ist es notwendig, den Ausbau zu forcieren, bevor die Klassifizierung des Autobahnnetzes nach Güterverkehrsaufkommen vorgenommen wurde. Der auf vielen Strecken notwendige Ausbau wird derzeit auch durch vier PPP-Vorhaben nach dem A-Modell vorangetrieben, die explizit auf längere Abschnitte mit hohem Güterverkehrsaufkommen und die Erweiterung um die dritte Fahrspur zugeschnitten sind. ***Der Masterplan Güterverkehr und Logistik sollte neue Projektvorschläge für PPP nach dem A-Modell enthalten.***

Während für das Schienennetz bereits seit Jahren Konzepte zur Entmischung von Güter- und Personenverkehr (Strategie „Netz 21“) vorliegen, ist dies bei den Fernstraßen bisher nicht der Fall. Eine Bewertung einer breiten Anwendung von Maßnahmen wie Verkehrsmanagement und Fahrstreifenwidmung ist im Hinblick auf deren Wirksamkeit und die Konsequenzen für den Verkehr derzeit noch nicht möglich. Beschränkungen und Belastungen für den Straßenverkehr sollten daraus nicht entstehen.

**(2) Bedarfsgerechte Schaffung und effizientere Nutzung von Lkw-Parkplätzen an besonders belasteten Strecken der Bundesautobahnen
(Maßnahme 2 des Katalogs)**

Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit ist es wichtig, bedarfsgerecht zusätzlichen Parkraum für Lkw an Autobahnen zu schaffen. Schon heute fehlen mindestens 10.000 Stellplätze, bis 2015 sollen nach Schätzungen insgesamt 35.000 Stellplätze zusätzlich benötigt werden. Daher müssen schnell konkrete Ergebnisse erreicht werden.

Nach vorliegenden Informationen bereiten nicht die Finanzierung, sondern die Planung und vor allem die Genehmigung Probleme. Daher ist der Vorschlag zur Erarbeitung eines nationalen Konzepts mit Ländern und Kommunen sinnvoll. Daran sollte auch die betroffene Wirtschaft (Güterkraftverkehrsgewerbe, Autobahnservicebetriebe) beteiligt werden. Der Masterplan sollte eine zeitliche Vorgabe machen, bis wann das Konzept vorliegen soll.

**(3) Verkehrsträgerspezifische Strategien für die Bestandserhaltung unter Berücksichtigung der erwarteten Güterverkehrsbelastung
(Maßnahme 4 des Katalogs)**

Da das Wachstum des Lkw-Verkehrs stärker als erwartet ausfällt, ist davon auszugehen, dass der Verschleiß der Fernstraßen und damit auch der Bedarf zur Bestandserhaltung zunehmen. Eine Überprüfung und Anpassung der Bestandserhaltungsstrategie für Autobahnen und Bundesstraßen ist somit zu begrüßen. Vorarbeiten dazu hat das BMVBS bereits eingeleitet.

Rund zwei Milliarden Euro investiert der Bund pro Jahr in die Erhaltung der Fernstraßen. Da viele Bauwerke und Strecken in den sechziger und siebziger Jahren errichtet wurden, fallen nun planungsgemäß umfassende Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen an. Die Investitionen in die Erhaltung wurden zwar in den letzten Jahren erhöht, doch bleiben sie noch immer rund 500 Millionen Euro hinter den Ansätzen zurück, die im Bundesverkehrswegeplan unterstellt wurden. Es ist somit erforderlich, dauerhaft zusätzliche finanzielle Mittel für die Erhaltung bereitzustellen, um das notwendige Niveau zu erreichen und Erhaltungsrückstände abzubauen. Eine verstärkte Information der Öffentlichkeit über den Zustand des Netzes und den Investitionsbedarf sollte die politischen Entscheidungsprozesse erleichtern.

Vorschlag von Pro Mobilität: Analog zu den Überlegungen im Schienenverkehr sollte der Bund einen Netzzustands- und -entwicklungsbericht Fernstraßen erarbeiten. Die Wahrnehmung für notwendiges Handeln zur Sicherung der Qualität des vorhandenen Netzes würde verstärkt und die Umsetzung von Bestandserhaltungsstrategien erleichtert. **Außerdem wäre zu prüfen, ob darauf aufbauend mit den Ländern und im Rahmen von PPP mit privaten Auftragnehmern finanzielle Anreizregelungen für das Erreichen bestimmter Qualitätsziele vereinbart werden könnten.** Diese könnten sich neben der Erhaltung auch auf die Staufreiheit und die Verkehrssicherheit beziehen. Bei der Schiene wird dies in Form der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und bei PPP in Form von Verfügbarkeitsmodellen diskutiert. Bei den A-Modellen zum Ausbau der Autobahnen sind die Anreizmechanismen bereits vorhanden.

(4) Berücksichtigung der aktuellen und prognostizierten Güterverkehrsentwicklung bei der Überprüfung der Bedarfspläne (Maßnahme 5 des Katalogs)

Die 2009 vorgesehene Überprüfung der Bedarfspläne sollte dazu dienen, die Investitionsprioritäten an die Verkehrsentwicklung anzupassen, die sich seit den Projektbewertungen für den Bundesverkehrswegeplan 2003 verändert hat. Seither haben die EU-Erweiterung und das dynamische Wachstum des Welthandels erheblichen Einfluss auf die Verteilung der Verkehrsströme in Deutschland. Deshalb bietet es sich an, die Bewertungen der Vorhaben des vordringlichen Bedarfs ab 2009 einzeln zu prüfen und bei Bedarf einer erneuten Bewertung zuzuführen.

Dabei sollten auch alle noch nicht begonnenen Vorhaben der Planungsreserve im weiteren Bedarf sowie solche Projekte des weiteren Bedarfs einbezogen werden, die bei der Bewertung für den Bundesverkehrswegeplan 2003 ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis (z.B. größer fünf) aufgewiesen haben. So könnte herausgearbeitet werden, welche Vorhaben über den vordringlichen Bedarf hinaus besonders eilbedürftig sind.

Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist es notwendig, Investitionsmittel vor allem dort einzusetzen, wo sie den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen entfalten. Das liegt im Interesse der Steuerzahler und der Nutzer der Verkehrswege. Welche Vorhaben finanziert werden, ist eine Entscheidung von Bundestag und Bundesrat im Zuge der Haushaltsgesetzgebung. Die Abgeordneten sollten dabei ihre Prioritäten stärker an den Nutzen-Kosten-Bewertungen der Vorhaben ausrichten.

Vorschlag von Pro Mobilität: Es sollte sicher gestellt sein, dass bis 2015 zumindest alle Vorhaben, die im vordringlichen Bedarf der Bedarfspläne stehen und deren Nutzen fünfmal so hoch wie die Kosten sind, tatsächlich fertig gestellt werden. Der Mitteleinsatz für Neu- und Ausbautvorhaben sollte sich schon heute daran orientieren. Der Masterplan sollte eine entsprechende Empfehlung an Bundestag und Bundesrat enthalten.

**(5) Neubewertung und Neueinstufung des Bundesfern- und Bundeswasserstraßennetzes unter Berücksichtigung ihrer überregionalen Bedeutung für den Güterverkehr
(Maßnahme 7 des Katalogs)**

Eine Überprüfung von Bundesstraßen auf ihre Fernverkehrsrelevanz und damit die Zuständigkeit des Bundes ist notwendig. Pro Mobilität begrüßt, dass dazu im Rahmen der Föderalismuskommission Vorschläge erarbeitet werden.

**(6) Zusätzliche Investitionsmittel zur Sicherstellung der Finanzierungslinie des Bundesverkehrswegeplans 2003
(Maßnahme 8 des Katalogs)**

Die Wirtschaft sieht mit Sorge, dass der vordringliche Bedarf bei den Fernstraßen bei heutiger Finanzierungslinie frühestens bis 2020 umgesetzt werden kann. Grundsätzlich ist daher der Vorschlag zu begrüßen, die Investitionen in Straße und Schiene um jeweils eine Milliarde Euro gegenüber dem Jahr 2007 anzuheben. Zusätzlich zwei Milliarden Euro pro Jahr für die Investitionen in die Verkehrswege wären ein wichtiger Schritt. Finanzmittel sollten jedoch nicht nur innerhalb der Verkehrswege sondern auch zwischen den Verkehrswegen nach der gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit der Projekte eingesetzt werden. Deshalb wäre eine am gesamtwirtschaftlichen Nutzen orientierte Zuweisung einer festen Quotierung von je einer Milliarde Euro vorzuziehen. Darüber hinaus müssen die Chancen zur Steigerung der Effizienz der eingesetzten Ressourcen durch die Vereinbarung von Anreizsystemen besser genutzt werden.

Angesichts der Preissteigerungen im Baubereich um zehn Prozent seit 2005 sollte zusätzlich eine Anpassung der Finanzierung der Verkehrswege an die Preisentwicklung erfolgen. Eine langfristige Dynamisierung gibt es beispielsweise bei den Regionalisierungsmitteln im Schienenpersonennahverkehr.

Für die Fernstraßen sieht Pro Mobilität weiterhin einen Investitionsbedarf von rund sieben Milliarden Euro pro Jahr, weil der vordringliche Bedarf des Bedarfsplans aufgrund der hohen Nachfrage im Güterverkehr schneller umgesetzt werden muss und viele weitere wichtige und hochrentable Vorhaben nur dem weiteren Bedarf zugeordnet worden waren. Fast in jedem Bundesland finden sich Fernstraßenprojekte im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, die ein sehr hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von größer zehn haben und dennoch kaum vor 2020 realisiert werden sollen.

Vorschlag von Pro Mobilität: Zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der Fernstraßen sollten die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen vom Bundeshaushalt abgekoppelt werden. Dazu muss die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes zu einer Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft umgewandelt werden, der direkt die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut in Höhe von rund 2,4 Milliarden Euro zufließen. Dafür setzt sich auch die Verkehrsministerkonferenz ein. Außerdem muss die Gesellschaft Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt erhalten. Dadurch würde ein Finanzierungskreislauf für die Fernstraßen entstehen, der von den Schwankungen des Bundeshaus-

haltes unabhängiger würde. Bei der Schiene und dem Luftverkehr existieren auf der Basis der jeweiligen Infrastrukturentgelte entsprechende Kreisläufe. Investitionsmittel, die Schiene und Wasserstraße bisher aus der Lkw-Maut erhalten, wären dann aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren.

**(7) Neugestaltung der Maut unter Berücksichtigung von Streckenbelastung, Tageszeit und weiterer Mautspreizung bei Emissionen
(Maßnahme 15 des Katalogs)**

Die Lkw-Maut ist ein Instrument der Infrastrukturfinanzierung und der Wegekostendeckung. Zu den Wirkungen einer zeitlichen und regionalen Lenkung von Verkehrsströmen durch eine Differenzierung der Lkw-Maut liegen bisher keine umfassenden Untersuchungen vor. Es ist erhebliche Skepsis angebracht, dass es zu einer starken Verlagerung von Verkehrsströmen kommen könnte, denn Lkw-Transporte sind heute eng in Wertschöpfungsketten der Wirtschaft eingebunden und nicht zeitlich beliebig gestaltbar. Außerdem dürften Preisanreize für Umwegfahrten von den erhöhten Kosten des Unternehmens für die Arbeitszeit des Fahrers deutlich überlagert werden. Auch der Mehrverbrauch an Kraftstoffen und der Anstieg der CO₂-Emissionen sind zu berücksichtigen.

**(8) Verbesserte netzweite Koordinierung von Baumaßnahmen und Optimierung der Baustellenorganisation
(Maßnahme 19 im Katalog)**

Baumaßnahmen sollen netzweit besser koordiniert und die Baustellenorganisation optimiert werden. Soweit dies organisatorische Maßnahmen betrifft, wurden hier in den vergangenen Jahren schon erhebliche Fortschritte gemacht. Im Maßnahmenkatalog unerwähnt bleiben aber die finanzierungsseitigen Möglichkeiten zur Optimierung der Bautätigkeit und damit zur Vermeidung von Staus.

Vorschlag von Pro Mobilität: Viele Baumaßnahmen werden in kleine Lose gestückelt über Jahre umgesetzt, weil das Geld für eine durchgängige Finanzierung in einem Zuge fehlt. Damit werden die Staubelastungen unnötig erhöht und zum Teil um mehrere Jahre verlängert. ***Eine Verstetigung der Finanzierung auf höherem Niveau und eine mehrjährige Bewirtschaftung der Mittel durch eine Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft bzw. die heutige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) könnten die Bauzeiten verkürzen und damit auch die Stauzeiten deutlich reduzieren.***

**(9) Effizientere Nutzung der Straßeninfrastruktur durch Verbesserung von Verkehrsmanagement und Verkehrsinformationsdaten
(Maßnahme 26 im Katalog)**

Die bessere Verknüpfung der Verkehrsmanagementsysteme in den Ländern durch ein nationales Konzept wäre zu begrüßen.

III. Fazit

Pro Mobilität begrüßt, dass ein Masterplans Güterverkehr und Logistik erarbeitet wird. Er muss dazu beitragen, die Infrastruktur auf das starke Wachstum des Güterverkehrs vorzubereiten. Im Bereich der Fernstraßen ist es notwendig, die Investitionsmittel zu erhöhen, für den Lkw-Verkehr besonders wichtige Baumaßnahmen zu identifizieren, die Investitionsmittel nach dem höchsten Nutzen auf die Projekte zu verteilen sowie die Erhaltung zu verstärken und Telematik zur besseren Auslastung vorhandener Infrastruktur zu nutzen.

In Ergänzung der Maßnahmen des Katalogs, die das Ergebnis der Workshops zum Masterplan sind, schlägt Pro Mobilität vor:

- In den Masterplan sollte ein Bekenntnis zum Wettbewerb der Verkehrsträger und eine Absage an politische Vorgaben für den Modal-Split im Güterverkehr aufgenommen werden.
- Die Infrastrukturplanung sollte durch die Nutzung aggregierter Verkehrsflussdaten des Erhebungssystems der Lkw-Maut verbessert werden.
- Zum Ausbau hoch belasteter Autobahnen sollten neue Projektvorschläge für PPP nach dem A-Modell erfolgen.
- Für die Fernstraßen sollte analog zu den Überlegungen im Schienenverkehr ein Netz-zustands- und -entwicklungsbericht erarbeitet werden. Außerdem wäre zu prüfen, ob darauf aufbauend mit den Ländern und im Rahmen von PPP mit privaten Auftragnehmern finanzielle Anreizregelungen für das Erreichen bestimmter Qualitätsziele vereinbart werden könnten.
- Es sollte sicher gestellt sein, dass bis 2015 zumindest alle Vorhaben, die im vordringlichen Bedarf der Bedarfspläne stehen und deren Nutzen fünfmal so hoch wie die Kosten sind, tatsächlich fertig gestellt werden. Der Masterplan sollte eine Empfehlung an Bundestag und Bundesrat enthalten, den Mitteleinsatz für Neu- und Ausbaivorhaben schon heute daran zu orientieren.
- Zur langfristigen Sicherung der Finanzierung der Fernstraßen sollten die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen vom Bundeshaushalt abgekoppelt werden. Dazu müsste eine Bundesfernstraßenfinanzierungsgesellschaft geschaffen werden, der die Einnahmen der Lkw-Maut direkt zufließen und die zusätzliche Investitionsmittel aus dem Bundeshaushalt erhält.
- Eine Verstetigung der Finanzierung auf höherem Niveau und eine mehrjährige Bewirtschaftung der Mittel durch eine Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft bzw. die heutige Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) könnten die Bauzeiten verkürzen und damit auch die Stauzeiten deutlich reduzieren.