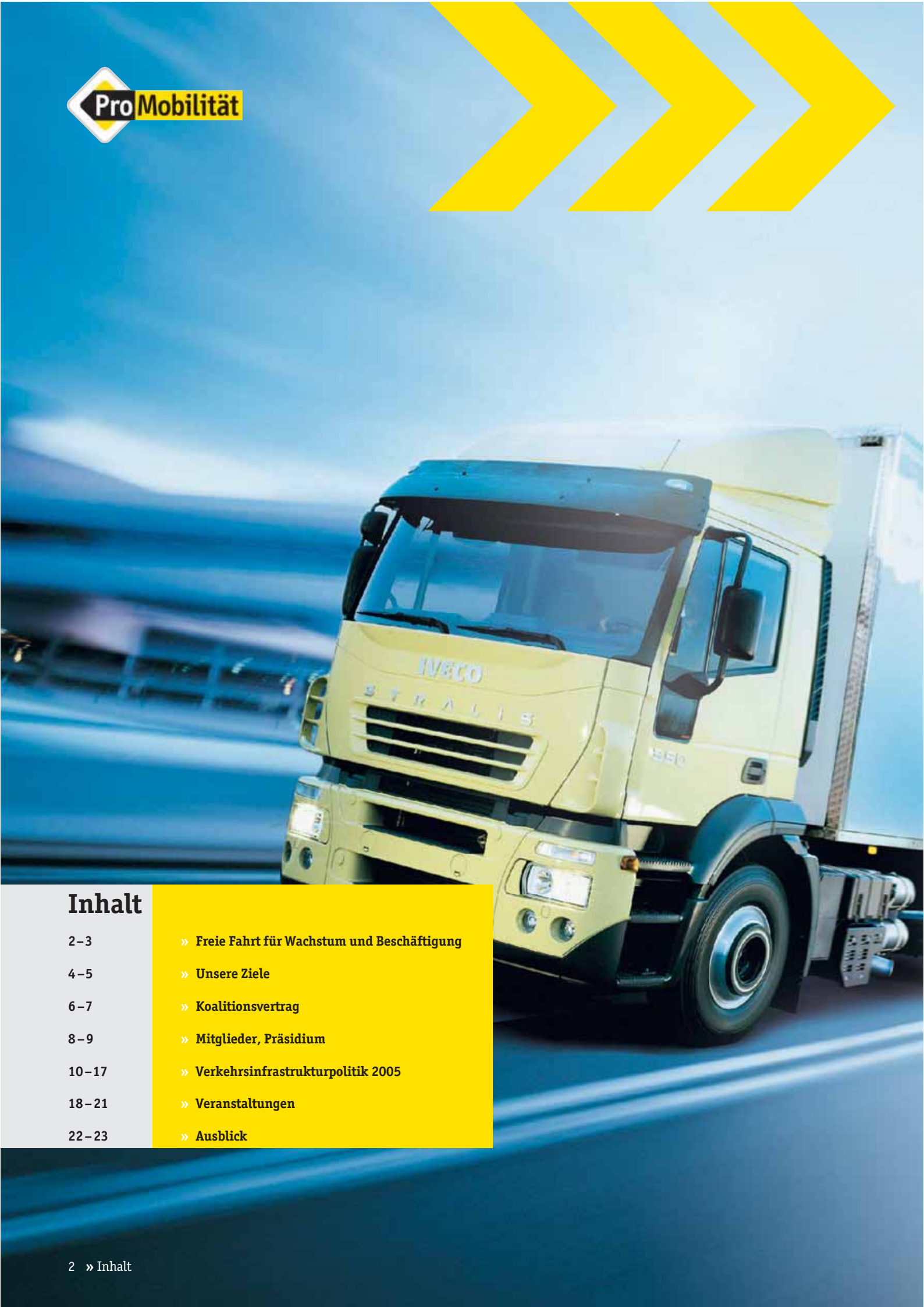


JAHRESBERICHT 2005





Inhalt

2-3	» Freie Fahrt für Wachstum und Beschäftigung
4-5	» Unsere Ziele
6-7	» Koalitionsvertrag
8-9	» Mitglieder, Präsidium
10-17	» Verkehrsinfrastrukturpolitik 2005
18-21	» Veranstaltungen
22-23	» Ausblick

Freie Fahrt für Wachstum und Beschäftigung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das verkehrspolitische Programm der seit November 2005 amtierenden Bundesregierung ist nicht revolutionär, doch es verstärkt die Entwicklung zu weniger Ideologie und mehr Pragmatismus. Ein Bekenntnis zum Logistikstandort Deutschland und die Bereitschaft zur spürbaren Verschlankeung des Planungsrechts sind Zeichen veränderter Prioritäten. Ein funktionierendes Verkehrssystem ist eine Chance für unsere Volkswirtschaft, also für Wachstum und mehr Beschäftigung. Diese Botschaft hat die Politik aufgegriffen. Doch sie muss auch bereit sein, auf Markt und Wettbewerb zu setzen. Dies muss sie gerade in der Bahnpolitik jetzt beweisen.

Das Investitionsjahr 2005 war beachtlich. Der von der Politik erhobene Anspruch im Bundesverkehrswegeplan wurde im Fernstraßenbau erreicht. Erstmals wurden mehr als fünf Milliarden Euro investiert. Mit dem 2-Milliarden-Programm für Verkehrswege und der Umschichtung nicht abgerufener Haushaltsmittel für den Schienenwegebau in den Straßenbau hat die rot-grüne Bundesregierung im Laufe des Jahres ihre anfangs zurückhaltende Budgetplanung korrigiert. So wurden zusätzliche Projekte angestoßen, um Staus zu verringern und dem immer stärker zutage tretenden Substanzverlust an Brücken und Straßen entgegenzuwirken. Daran muss die schwarz-rote Koalition sich messen lassen.

Die Bundesregierung hat sich dazu wichtige Ziele gesetzt: die Investitionen erhöhen und verstetigen, nach Bedarf investieren und privatwirtschaftliches Engagement stärken. Die bisherigen Akzente reichen dazu jedoch nicht aus. Zwar korrigiert das 4,3-Milliarden-Programm die bis dahin dramatisch rückläufige Finanzplanung, doch unterm Strich ist dennoch sogar ein Rückgang der Investitionen in Fernstraßen festzustellen. Das erinnert an die leeren Versprechungen, die 2005 eingeführte Lkw-Maut werde das Investitionsniveau dauerhaft erhöhen. Hier besteht Handlungs-



bedarf! Der Schlüssel für die überfällige Reform der Fernstraßenfinanzierung sind die Einnahmen aus der Lkw-Maut. Die Verkehrsministerkonferenz hat im Herbst letzten Jahres mit ihrer Forderung nach der Gründung einer eigenständigen Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft bereits einen Steilpass in die richtige Richtung gegeben. Der Verkehrshaushalt soll dadurch von den Schwankungen des Gesamtetats unabhängig werden und die Lkw-Maut-Einnahmen sollen direkt wieder in die Straße investiert werden. Wir unterstützen dieses Konzept für verlässliche Investitionen in leistungsfähige und sichere Straßen.

Als führende Exportnation stellt sich Deutschland dem weltweiten Wettbewerb. Umso wichtiger ist es, unsere Wirtschaft nicht durch Staus zu lähmen. Mit unserem Maßnahmenpaket „Wege zu mehr Mobilität“ hatten wir unsere Erwartungen an die Verkehrsinfrastrukturpolitik bis 2009 zur Bundestagswahl vorgelegt. Der Koalitionsvertrag ist keine schlechte Basis, doch die Regierung bleibt gefordert, in wichtigen Punkten für Klarheit und mehr Dynamik zu sorgen.

Die Verkehrspolitik muss Tempo aufnehmen. Denn freie Fahrt für Mobilität bedeutet auch freie Fahrt für Wachstum und Beschäftigung.

Ihr
Peter Fischer
Dr. Peter Fischer
Präsident Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.



Unsere Ziele

Wirtschaftswachstum ist ohne steigende Verkehrsnachfrage nicht möglich. Trotz der moderaten Zunahme des Bruttoinlandsprodukts in den vergangenen Jahren wird der Straßengüterverkehr voraussichtlich schon 2010 ein Niveau erreichen, das die Politik im Bundesverkehrswegeplan erst für 2015 erwartet. Im Pkw-Verkehr ist der Prognosewert 2015 schon heute überschritten, nachdem 2004 eine Korrektur der zuvor zu niedrig angesetzten amtlichen Verkehrsstatistik erfolgte. Diesen Fakten muss die Infrastrukturpolitik Rechnung tragen. Sie muss verstärkt in den Ausbau und Erhalt von Straßen investieren. Pro Mobilität setzt sich dafür ein, in dieser Legislaturperiode die Grundlage zu schaffen, um dauerhaft das Verkehrssystem in seiner Leistungsfähigkeit zu stärken, Staus zu verringern, den Substanzverfall der Straßen aufzuhalten und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Wir bauen dabei auf den Dialog von Politik, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbrauchern.

Unsere zehn Kernforderungen an die Verkehrspolitik bis 2009

1. Der Nutzer entscheidet

Die meisten Menschen sind tagtäglich auf den Straßen unterwegs. Sie nutzen das Auto, den Bus, den Lkw oder das Zweirad. Die politische Bereitschaft, die Rolle der Straße als Rückgrat unserer Mobilität anzuerkennen, ist größer geworden. Das ist angesichts der anstehenden Herausforderungen auch notwendig. In der Infrastrukturpolitik sind ideologische Blockaden nicht länger hinnehmbar.

Unsere Forderung: Die Investitionen in der Infrastrukturpolitik müssen sich an einer realistischen Bewertung der Entwicklung der Verkehrsmärkte ausrichten. Die Straße hat hohe Zuwächse zu verkraften, sie muss Priorität haben.

2. Wachstumsimpulse erschließen

Mobilität stärkt die Wachstumschancen der deutschen Wirtschaft. Der hohe Nutzen für unsere Gesellschaft spricht für Investitionen in die Straße. Jeder investierte Euro hat sich bereits nach sechs Jahren gesamtwirtschaftlich vollständig bezahlt gemacht. Angesichts einer auf 30 Jahre ausgelegten Nutzung profitieren die

Menschen und die Unternehmen viel länger von Zeiterparnis, höherer Produktivität und mehr Verkehrssicherheit.

Unsere Forderung: Die Infrastruktur in und zwischen Wachstumsregionen muss gestärkt werden. Deshalb müssen Investitionen steigen und Vorrang vor staatlichen Konsumausgaben haben. Zunehmende Zeitverluste infolge von Staus bedeuten eine politische Verteuerung des Verkehrs, also der Mobilität. Das muss verhindert werden.

3. Aktiv gegen den Stau – schneller handeln

Während zur Umweltbelastung und zum Unfallgeschehen umfassende Statistiken geführt werden, gibt es über die Zahl und die Auswirkungen von Staus keine genauen Angaben. Schätzungen gehen von 200.000 Staus pro Jahr mit gesamtwirtschaftlichen Kosten von 100 Milliarden Euro aus. Eine schnellere Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans wäre notwendig, stattdessen droht jedoch Verzug.

Unsere Forderung: Mit 3,5 Milliarden Euro pro Jahr für den Neu- und Ausbau der Fernstraßen muss der vordringliche Bedarf im Bundesverkehrswegeplan vorzeitig bis 2011 umgesetzt werden. Ein jährlicher Bericht zum Staugeschehen mit zeitlich und regional differenzierten Daten sowie ein beschleunigtes Infrastrukturplanungsrecht sind wichtige Grundlagen zur Vermeidung von Staus.

4. Die Substanz des Straßennetzes sichern

Der Verfall der Straßen nimmt rapide zu. Das gilt nicht nur für das kommunale Straßennetz, sondern in zunehmendem Maße auch für die Fernstraßen. In den kommenden Jahren stehen umfassende Sanierungen von Fahrbahnen und Bauwerken aus den 70er-Jahren an.

Unsere Forderung: Die Erhaltungsinvestitionen für die Bundesfernstraßen müssen dauerhaft auf mindestens 2,5 Milliarden Euro steigen und die Gemeindefinanzen zur Wahrnehmung der Infrastrukturaufgaben auf eine solide Basis gestellt werden.



5. Mehr Sicherheit auf deutschen Straßen

Die Verkehrssicherheit ist seit Beginn der 90er-Jahre erheblich besser geworden. Im Jahr 2005 sank die Zahl der Getöteten um 8,2 Prozent. Dennoch gibt es noch Potenziale für weitere Verbesserungen im Bereich der Infrastruktur.

Unsere Forderung: Unfallschwerpunkte auf Bundes- und Landesstraßen müssen entschärft, alle Autobahnen bis 2009 mit Standstreifen versehen und hier für Lkws zusätzlich 10.000 Stellplätze geschaffen werden.

6. Infrastruktur im Einklang mit der Umwelt

Die Abwägungen von Infrastrukturerfordernissen und Umweltbelangen müssen sachgerecht und verhältnismäßig sein. Unnötige Verfahrensschritte im Planungsrecht oder falscher Aktionismus beim Feinstaub müssen der Vergangenheit angehören.

Unsere Forderung: Die Reform des Planungsrechts muss der Einstieg in eine pragmatische Umweltpolitik sein, die sich an Ergebnissen orientiert. Ein schlankeres Planungsrecht und der Ausbau der Infrastruktur leisten dazu einen Beitrag. Die dritte Fahrspur auf Autobahnen bedeutet weniger Stau, weniger Stop-and-go und damit weniger Kraftstoffverbrauch. Ortsumgehungen oder lärmindernde Fahrbahnbeläge wirken entlastend.

7. Stärkung des Busses im öffentlichen Verkehr

Der Bus hat mit sieben Prozent einen nahezu gleich hohen Marktanteil am Personenverkehr wie die Schiene und ist dabei sparsamer im Energieverbrauch. Er übernimmt den öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum und die Feinverteilung in den Ballungsräumen.

Unsere Forderung: Der Bus sollte im öffentlichen Verkehr mehr Gewicht bekommen. Angesichts knapper werdender Finanzmittel ist er eine kostengünstige Alternative zur Schiene.

8. Effizientere Nutzung der Schiene

Eine Politik für mehr Wettbewerb und Leistungsfähigkeit im Schienenverkehr könnte einen Beitrag zur Entlastung stauanfälliger Autobahnen und Bundesstraßen leisten. Doch dazu müssten die hohen Zuweisungen an die Schiene besser genutzt werden.

Unsere Forderung: Bei Investitionsprojekten muss die Güterbahn Vorrang haben. Ein Börsengang der Deutschen Bahn AG darf nur ohne Netz erfolgen. Der Wettbewerb im Schienenverkehr muss durch die Trennung von Netz und Transport gestärkt werden. Investitions Garantien kann es nur für alle Verkehrswege oder keinen geben.

9. Lkw-Maut und Bundesfernstraßengesellschaft für zusätzliche Investitionen in Fernstraßen nutzen

Seit dem 1. Januar 2005 wird auf deutschen Autobahnen für schwere Lkws eine streckenbezogene Maut in Höhe von drei Milliarden Euro erhoben. Das Autobahnmautgesetz sieht vor, die Einnahmen zusätzlich zu investieren. Das erweist sich bislang als leeres Versprechen. Für die Fernstraßen soll in den kommenden Jahren sogar weniger als vor dem Start der Maut zur Verfügung stehen. Eine Quersubventionierung von Schiene und Wasserstraße aus den Einnahmen lehnen wir ab.

Unsere Forderung: Alle Einnahmen der Lkw-Maut müssen zur Finanzierung der Fernstraßen verwendet werden. Außerdem muss eine Bundesfernstraßengesellschaft geschaffen werden, die das Fernstraßennetz aus der Lkw-Maut und Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt finanziert.

10. Der Staat bleibt in der Verantwortung

Auch bei der Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft bleibt das Primat der Politik, über den Bedarf an Neu- und Ausbau der Fernstraßen zu entscheiden und dessen Finanzierung aus den hohen Abgaben des Straßenverkehrs in Höhe von 53 Milliarden Euro sicherzustellen. Das Fernstraßennetz benötigt jährlich sieben Milliarden Euro. 2006 sollen weniger als fünf Milliarden Euro bereitstehen.

Unsere Forderung: Zur Ergänzung der Lkw-Maut muss der Bund jährlich 4,6 Milliarden Euro für Investitionen einer Bundesfernstraßengesellschaft zuweisen. Die Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften (PPP) muss er weiter verbessern und eine Neuordnung der föderalen Zuständigkeiten von Bund und Ländern für die Fernstraßen prüfen.

Ziele der Koalition

Auszüge aus dem Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD vom November 2005 als Regierungsprogramm auf Bundesebene

- » „Unsere Verkehrspolitik ist sich ihrer Verantwortung für Wirtschaft, Beschäftigung und Umwelt in Deutschland bewusst. Wir wollen mit einer integrierten und nachhaltigen Verkehrspolitik gute Voraussetzungen für die erforderliche Mobilität von Menschen und Gütern, für Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze schaffen. Dazu gehören vor allem Erhalt, Modernisierung, Ausbau, bessere Nutzung, Anpassung und Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur.“
- » „Die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems muss gesteigert werden.“
- » „Im Zuge der europäischen Integration ist die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrswege von besonderer Bedeutung.“
- » „Die führende Position Deutschlands als Logistikstandort mit derzeit bereits ca. 2,27 Millionen Arbeitsplätzen als Resultat neuer Logistikketten im Rahmen der zunehmenden Globalisierung werden wir weiter ausbauen. Wir werden international wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen für den Logistikstandort Deutschland fördern und seine aktive Vermarktung im In- und Ausland vorantreiben.“
- » „Wir werden in Zusammenarbeit mit der Verkehrswirtschaft, der verladenden Wirtschaft und mit wissenschaftlicher Unterstützung einen Masterplan Güterverkehr und Logistik erarbeiten, um insbesondere die Effizienz des Gesamtverkehrssystems für den Güterverkehr zu steigern und die bessere Nutzung der Verkehrswege zu ermöglichen.“
- » „Wir erhöhen die Verkehrsinvestitionen. Der bedarfsgerechte Erhalt und Ausbau von Straßen, Schienen und Wasserstraßen wird gewährleistet. Zur Gewährleistung eines Mindestbedarfs für die Erhaltung und den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur werden wir im Zeitraum der 16. Legislaturperiode die Investitionslinie der Bundesverkehrswege deutlich erhöhen und verstetigen. Investitionsmittel des Bundes in die Verkehrsinfrastruktur sind nicht als Subventionen zu werten.“
- » „Für die Koalition steht grundsätzlich die Gleichwertigkeit aller Verkehrsträger fest. Die Mittel müssen dort hin fließen, wo akuter Handlungsbedarf und Engpässe bestehen. Bei den Zuweisungen von Mitteln an Straße, Schiene und Wasserstraße muss die notwendige Flexibilität gewährleistet sein.“
- » „Wir wollen Verkehrsinvestitionen verstetigen und damit langfristige Planungssicherheit schaffen.“
- » „Unser Ziel ist es, mehr privates Kapital für den Verkehrswegebau zu mobilisieren. Ergänzend zur Finanzierung der Infrastruktur aus öffentlichen Haushalten eröffnen wir innovative Wege der Finanzierung durch Public Private Partnership (PPP). Mit dem Einstieg in die Lkw-Maut, der Einrichtung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) und dem Einsatz von Betreibermodellen wurde in Deutschland erstmals die Möglichkeit geschaffen, die Infrastrukturfinanzierung im Verkehrsbereich auf eine breitere Basis zu stellen. Das soll unter anderem auch durch die Erweiterung der Aufgabenstellung der VIFG erreicht werden. Wir prüfen die Kreditfähigkeit der VIFG.“
- » „Die Kosten für die Mobilität müssen sozial verträglich bleiben.“
- » „Zur Unterstützung eines fairen Wettbewerbs werden wir das Straßengüterverkehrsgewerbe diskriminierungsfrei bei der Lkw-Maut entlasten.“
- » „Mit dem GVFG fördern wir bedeutende Investitionen zum Ausbau des ÖPNV und unterstützen die Kommunen bei notwendigen Infrastrukturinvestitionen.“
- » „Planung und Bau von Infrastruktur wollen wir erleichtern und beschleunigen.“
- » „Die Bahnreform wird fortgeführt. Die weiteren Schritte der Bahnreform und die Gestaltung des Börsengangs werden in Auswertung des dem Bundestag vorzulegenden Gutachtens unter Beteiligung der zuständigen Parlamentsausschüsse entschieden. Neben Kapitalmarktgesichtspunkten müssen in die Betrachtung auch verkehrs-, finanz-, haushaltspolitische, volkswirtschaftliche und ordnungspolitische Gesichtspunkte mit einfließen. Dabei sind auch europarechtliche Aspekte und der Infrastrukturauftrag des Bundes zu berücksichtigen.“
- » „Die erfolgreiche Verkehrssicherheitsarbeit muss engagiert fortgeführt werden.“

Unsere Bewertung


Entschlossenheit zu Strukturreformen notwendig

Wäre es nach den Verkehrspolitikern gegangen, wären die Inhalte des Koalitionsvertrages binnen weniger Tage unter Dach und Fach gewesen. Über die Chancen und Herausforderungen im Wachstumsmarkt Verkehr waren sie sich schnell einig. Die starke Unterstützung für den Logistikstandort ist Zeichen eines positiven Grundverständnisses von Mobilität und Verkehr in der Politik, wie es noch vor wenigen Jahren nicht denkbar war.

Das Verkehrssystem muss leistungsfähiger und auf den grenzüberschreitenden Achsen gestärkt werden. Nur dann bleibt Deutschland mobil und kann die Chancen seiner zentralen Lage wirtschaftlich nutzen. Diese treffende Analyse im Koalitionsvertrag wird mit einem Maßnahmenpaket verknüpft, das wichtige Impulse enthält. Allerdings fehlen an entscheidenden Stellen verbindliche Aussagen, um die skizzierten Aufgaben der nächsten Jahre zu lösen. Gravierend ist vor allem, dass die Koalitionäre nicht den Mut hatten, ein klares Bekenntnis zu einer Strukturreform in der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung abzulegen.

Zu den Aussagen im Einzelnen:

- » Das Bekenntnis zur sozial verträglichen Mobilität ist ein Muss. Es steht aber im Kontrast zur Erhöhung der Mehrwertsteuer und zur Veränderung der Besteuerung der Biokraftstoffe.
 - » Die Koalitionspartner stellen die Haushaltskonsolidierung unter das Motto „Sanieren, reformieren und investieren“. Sie schließen aus, dass Investitionen zu Unrecht in den Subventionsabbau einbezogen werden, wie dies 2003 der Fall war. Außerdem korrigieren sie die Investitionsplanung bis 2009 und stabilisieren den Verkehrswegebau auf rund neun Milliarden Euro pro Jahr. Gemessen am stark steigenden Bedarf für Erhaltung, Neu- und Ausbau ist das jedoch zu wenig. Die Investitionslücke wird bei den Fernstraßen sogar wieder größer.
 - » Die Gleichwertigkeit der Verkehrsträger wird anerkannt. Damit ist aber nicht vereinbar, dass nur die Schiene eine feste Zusage für zusätzliche Investitionen erhält.
- Diese sollen für den Börsengang der Deutschen Bahn AG sogar langfristig abgesichert werden. Solche exklusiven Mittelreservierungen erhöhen die Risiken für Fernstraßen und Wasserstraßen bei Etatschwankungen. Langfristige Zusagen muss es für alle oder keinen geben. Ein Börsengang auf Kosten der Straße ist nicht hinnehmbar!
- » Die Weiterentwicklung von Public Private Partnership bietet die Chance, privatwirtschaftliches Know-how stärker zu nutzen. Die Erweiterung der Aufgaben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und die Prüfung ihrer Kreditfähigkeit sind jedoch zu unbestimmt. Auf die Gründung der auch von der Länderverkehrsministerkonferenz geforderten Bundesfernstraßengesellschaft, der alle Einnahmen aus der Lkw-Maut zufließen und die zusätzlich Mittel aus dem Bundeshaushalt erhält, haben sich die Koalitionäre nicht festgelegt. Dies ist das größte verkehrspolitische Versäumnis des Koalitionsvertrages.
 - » Die Föderalismusreform bietet die Möglichkeit, in der zweiten Stufe die Aufgabenverteilung von Bund und Ländern bei der Auftragsverwaltung der Bundesstraßen zu überprüfen. Einen konkreten Auftrag enthält der Vertrag aber nicht.
 - » Ein Schritt nach vorn ist das erklärte Ziel, Harmonisierungsmaßnahmen für den Güterkraftverkehr in Brüssel durchzusetzen. Endlich sollen überfällige Zusagen eingelöst werden, die die Politik im Zuge der Einführung der Lkw-Maut 2003 gemacht hatte.
 - » Positive Akzente setzt die Koalition beim Planungsrecht. Hier sind deutliche Vereinfachungen der Verfahrensabläufe vorgesehen, die um weiter reichende Reformvorschläge der Länder ergänzt werden sollen. Mit Entschlossenheit wird ein bisheriges Tabuthema angepackt.
 - » Die 2007 anstehende Überprüfung der Regionalisierungsmittel für den öffentlichen Nahverkehr hätte mit einer stärkeren Einbindung des im Vergleich zur Bahn ökologisch und ökonomisch vorteilhaften Busses verknüpft werden können. Eine solche Entscheidung wäre ein wichtiger Beitrag für mehr Transparenz und Effizienz.



Aus Sicht von Pro Mobilität enthält der Koalitionsvertrag verkehrspolitisch wichtige positive Kernelemente, wäre da nicht die Scheu vor der Bundesfernstraßengesellschaft und den damit verbundenen Korrekturen an der Verwendung der Lkw-Maut. Auf dem Weg zu langfristiger Mobilität wird die Politik dieses Kernelement einer Strukturreform aber nicht ignorieren können.

Unsere Mitglieder



Das Präsidium und die Geschäftsführung



Dr. Peter Fischer
Vorsitzender



Prof. Dr. Bernd Gottschalk
*Präsident des Verbandes der
Automobilindustrie e.V.*



Hermann Grewer
*Präsident des Bundesverbandes
Güterkraftverkehr, Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.*



Ralf Jansen
*Mitglied des Vorstands der
STRABAG AG*



Dr. Erhard Oehm
*ADAC-Vizepräsident für Verkehr
Vorsitzender des
ADAC Hessen-Thüringen e.V.*



Dr.-Ing. Herbert Lütkestratkötter
*Mitglied des Vorstands der
HOCHTIEF AG*



Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler
*Präsident des Präsidialrates
DEKRA e.V.*



Stefan Gerwens
Geschäftsführer





Rückblick auf die Verkehrspolitik 2005

Ein relativ reibungsloser Start der Lkw-Maut, ein 2-Milliarden-Programm für die Verkehrswege, die Neuwahlentscheidung und am Ende eine Große Koalition – das Jahr 2005 hielt viele Überraschungen parat. Auch dank des Verzichts der DB AG auf Schienenwegebaumittel wurde es sogar das beste Jahr des Fernstraßenbaus seit der Wiedervereinigung. Bemerkenswert war auch die starke politische Gewichtung des Logistikstandortes Deutschland.

Verkehrsnachfrage

Für Unternehmen gehört eine gute Erreichbarkeit zu den wichtigsten Kriterien bei der Standortwahl. Das überrascht nicht, schließlich ist der Güterverkehr ein Spiegelbild der wirtschaftlichen Entwicklung. Läuft die Konjunktur gut, müssen die Logistiksysteme der Unternehmen wie auch das Verkehrssystem kurzfristig starke Mengenzuwächse bewältigen können. Außerdem wird unsere Wirtschaft immer transportintensiver. Seit Jahren nimmt die Güterverkehrsleistung deutlich schneller zu als das Bruttoinlandsprodukt. Darin wird sich auch in Zukunft nichts ändern, wie Prognosen für Deutschland und die EU übereinstimmend bestätigen. Die Ursache liegt in globalen Märkten mit steigenden Beförderungsentfernungen.

Wirtschaftswachstum führt zu überproportionalem Güterverkehrswachstum

Wachstumsraten Bruttoinlandsprodukt	1,6%	0,9%	1,6%
Wachstumsraten Verkehrsleistungen Lkw	5,0%	3,2%	4,8%
Quelle: BVU 2006	2004/03	2005/04	2006/05

Vor allem der Hafenhinterlandverkehr und der grenzüberschreitende Verkehr entwickeln sich sehr dynamisch. Der Containerumschlag in den Seehäfen erreichte bereits 2005 ein Niveau, das im Bundesverkehrswegeplan erst für 2015 erwartet wurde. Rund zwei Drittel aller Container verlassen die deutschen Seehäfen auf dem Lkw. Der Hinterlandverkehr hat dabei erheblichen Einfluss auf die Kosten.

Der Landtransport innerhalb Deutschlands verursacht bis zu 80 Prozent der Gesamtkosten bei einem Containertransport von Süddeutschland über Hamburg nach Asien. Überlastete, stauanfällige Autobahnen erhöhen diesen Kostenblock zusätzlich. Eine leistungsfähige Infrastruktur muss die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft absichern und ausbauen.

Der Lkw ist und bleibt mit fast 70 Prozent Marktanteil das Rückgrat des Güterverkehrs in Deutschland und Europa. Die Einführung der Lkw-Maut und die starke Verteuerung von Kraftstoffen haben zwar dazu geführt, dass der Straßengüterverkehr im letzten Jahr geringe Anteile einbüßte. Prognosen sehen darin aber nur einen vorübergehenden Effekt. Gleichzeitig bleibt Mobilität auch für den einzelnen Menschen immer wichtiger. Mobil zu sein, bedeutet Freiheit und Entfaltung. Die Stagnation der privaten Einkommen und damit der Konsummöglichkeiten bleibt aber nicht ohne Wirkung. Die Verkehrsleistungen mit Pkws und Zweirädern nahmen 2005 ab. Angesichts eines weiter wachsenden Fahrzeugbestandes ist dies aber nur ein vorübergehender Effekt. Ende des Jahres waren 46 Millionen Pkws in Deutschland zugelassen. Ein Jahrzehnt zuvor waren es 5,5 Millionen weniger. Insgesamt sind 54,9 Millionen Kraftfahrzeuge in Deutschland registriert.

Staus auf unseren Straßen hemmen die Menschen in ihrer Mobilität. Rund 45 Prozent der Autofahrer stehen mehrmals pro Woche oder sogar täglich im Stau. Das ergab eine Umfrage von DEKRA im November 2005. Jeder zweite Teilnehmer war der Auffassung, das Straßennetz sollte weiter ausgebaut und der öffentliche Verkehr attraktiver gemacht werden.

Nahezu unverändert zählte der ADAC auf deutschen Autobahnen an den zwölf Ferienwochenenden des vergangenen Sommers 751 Behinderungen mit einer Länge von zehn Kilometern und mehr. Zwei Drittel der Urlaubsstaus entstanden entlang der Hauptachsen des Autobahnnetzes, die auch außerhalb der Urlaubszeit regelmäßig überlastet sind.



„Mobilität ist ein Kennzeichen einer hoch entwickelten Industriegesellschaft; und wer sich nicht zur Mobilität und zu den Wachstumsraten der Mobilität bekennt, der wird sein Wachstum auch einschränken.“

*Dr. Angela Merkel,
Bundeskanzlerin*

Haupt-Staustrecken des Sommers 2005:
A 8 Karlsruhe–Salzburg
A 3 Oberhausen–Passau
A 7 Flensburg–Kempten
A 1 Lübeck–Köln
A 9 Berlin–München

Abgaben, Verkehrssicherheit

Abgabenbelastung

Durch die Einführung der Lkw-Maut setzte sich der Anstieg der spezifischen Abgabenbelastung des Straßenverkehrs auf 53 Milliarden Euro fort. Die Lkw-Maut belastete die Wirtschaft mit fast drei Milliarden Euro zusätzlich. Die Kfz-Steuer stieg aufgrund steuerlicher Änderungen um rund 900 Millionen Euro. Sparsame Fahrweise der Autofahrer, bessere Antriebstechnik und Tanktourismus sorgten für einen Rückgang des inländischen Kraftstoffabsatzes um 3,7 Prozent. Daraus ergab sich ein Rückgang des Mineralölsteueraufkommens um 1,8 Milliarden Euro. In der Summe mussten die Autofahrer 1,8 Milliarden Euro zusätzlich an den Fiskus abführen.

Abgabenbelastung des Straßenverkehrs 2005

	Aufkommen
Mineralölsteuer	36,0 Mrd. Euro
Mehrwertsteuer auf Mineralölsteuer	5,7 Mrd. Euro
Kfz-Steuer	8,7 Mrd. Euro
Lkw-Maut	2,9 Mrd. Euro
Gesamt	53,3 Mrd. Euro

Quelle: BMF; Eigene Berechnung

Verkehrssicherheit

Im Jahr 2000 hat sich die Europäische Kommission das Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 Prozent zu senken. Deutschland hat in den ersten fünf Jahren einen Rückgang um 2.142 Verkehrsoffer bzw. 29 Prozent erreicht.

Die Zahl der Verkehrsunfälle ging 2005 um 0,3 Prozent auf 2,25 Millionen zurück. Bei 15 Prozent kamen Personen zu Schaden (-0,8 Prozent). Bei den Schwerverletzten betrug der Rückgang 4,8 Prozent. Die Zahl der Unfalltoten sank um 8,2 Prozent auf 5.361. Dies war der niedrigste Wert seit 50 Jahren. Damit liegt Deutschland im europäischen Vergleich an sechster Stelle.

Schwerpunkte der Verkehrssicherheitsarbeit sind das Verkehrsverhalten und die Fahrzeugtechnik. Aber auch

die Infrastruktur muss ihren Beitrag zu weiteren Fortschritten leisten. Schon heute begleiten Auditoren Baumaßnahmen von der ersten Planung über die Inbetriebnahme hinaus. Unfallkommissionen suchen gezielt nach Problembereichen. Das Europäische Straßenbewertungsprogramm (EuroRAP) analysiert Schwachstellen in der Infrastrukturausstattung der Fernstraßen.

Rund 60 Prozent aller Unfallopfer verunglücken auf Landstraßen (außerorts ohne Autobahnen). Hier war der Rückgang mit 11,9 Prozent im vergangenen Jahr am größten. Der Bau von Ortsumgehungen kann helfen, weitere Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Da Autobahnen eine geringe Unfallquote aufweisen, muss beschleunigt daran gearbeitet werden, vorhandene Lücken im Autobahnnetz, wie die A 22 entlang der Nordseeküste, zu schließen. Der Verkehr würde dann von unfallträchtigen Landstraßen abgezogen.

„Eine gute Verkehrspolitik ist nicht denkbar ohne einen überzeugenden Einsatz für mehr Verkehrssicherheit.“

Wolfgang Tiefensee,
Bundesminister für
Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung





Neubau, Ausbau, Erhaltung

Nach elfjähriger Bauzeit eröffnete Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel am 7. Dezember das letzte Teilstück der Ostseeautobahn A 20. Damit sind nun 83 Prozent der Straßen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit fertiggestellt. Weitere acht Prozent sind im Bau. Die neue Strecke sorgt für eine bessere Erreichbarkeit der touristischen Boom-Region an der Küste und steigert die Attraktivität des Standortes für die Hafengewirtschaft und andere Branchen. Gleichzeitig entlastet die Trasse die Orte entlang den stets überfüllten Bundes- und Landstraßen. Die A 20 ist zudem ein wichtiger Beitrag für die Verkehrssicherheit in einer Region, in der der Handlungsbedarf weiterhin hoch ist.

Jetzt muss die A 22 entlang der Nordseeküste angepackt werden. Die Wirtschaft aus der Region Elbe-Weser-Ems hatte sich 2004 dazu verpflichtet, sich an den Planungskosten der Strecke zwischen Stade und dem Raum Oldenburg mit 750.000 Euro zu beteiligen. Per Scheckübergabe am 27. Oktober 2005 ließen die Kammern der Region den Worten Taten folgen. Die Planung soll im Laufe des Jahres 2008 abgeschlossen werden.

Das Beispiel der A 20 wie auch die Fertigstellung der Thüringer Wald-Autobahn A 71 zeigen: 2005 gab es gute Fortschritte bei den Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans für Bundesfernstraßen. Zugrunde liegt der Bundesverkehrswegeplan 2001 bis 2015. In den ersten fünf Jahren wurden Maßnahmen mit einem Volumen von 14,5 Milliarden Euro fertiggestellt. Weitere Vorhaben waren im Bau. Allerdings: Die rückläufigen Investitionen und der gleichzeitig stark steigende Bedarf für Erhaltungsmaßnahmen engen die Möglichkeiten für Neu- und Ausbau in den nächsten Jahren deutlich ein.

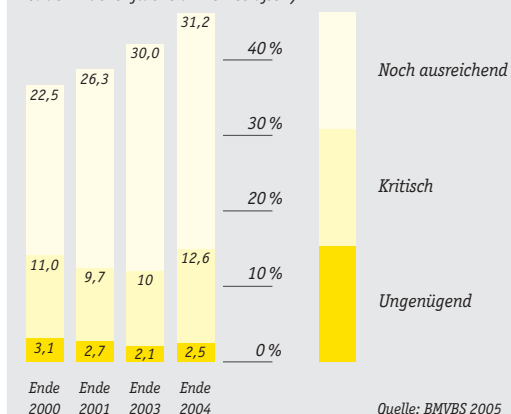
Während vor zwei Jahren 1,7 Milliarden Euro für die Erhaltung der Fernstraßen noch ausreichten, müsste laut Planung des Bundesverkehrsministeriums schon ab 2006 der Ansatz auf 2,6 Milliarden Euro steigen. Auf dem Weg dorthin brachte das Haushaltsjahr 2005 einen zu geringen Fortschritt. Die für die Erhaltung vorgesehenen Mittel wurden zwar im Etat um 400 Millionen Euro aufgestockt. Am Ende des Jahres war der Zu-

wachs aber auf die Hälfte geschrumpft. 200 Millionen waren auch auf Drängen mancher Bundesländer in den Neu- und Ausbau umgeschichtet worden.

Am Zustand der Brücken wird erkennbar, welche Bedeutung die Erhaltung haben muss: So hat sich der Anteil der Brücken, die kurzfristig oder sofort instand gesetzt werden müssen, innerhalb von vier Jahren von 36 auf 46 Prozent erhöht.

Hoher Sanierungsbedarf bei Brücken

(prozentualer Anteil von 3 der 6 Zustandsklassen in % der Brückenfläche an Fernstraßen)



Noch wird die Qualität der Fernstraßen von den Autofahrern als relativ gut wahrgenommen. Doch die steigende Zahl von Tempolimits wegen Straßenschäden sind Vorboten eines fortgeschrittenen Qualitätsverlusts und Hilferufe der Straßenbauverwaltung an die Politik. Schon viel kritischer ist der Zustand der Landes- und Kommunalstraßen. Die Schäden bleiben keinem Autofahrer mehr verborgen, das bestätigte eine Umfrage von DEKRA. 32 Prozent bezeichneten den Zustand der Landesstraßen als schlecht, bei den Stadt- und Gemeindestraßen waren es sogar 60 Prozent.



„Die Autobahn A 20 hat den Wirtschaftsstandort Mecklenburg-Vorpommern attraktiver gemacht. Zahlreiche Unternehmen haben sich bereits entlang der Strecke angesiedelt.“
Harald Ringstorff,
Ministerpräsident von
Mecklenburg-Vorpommern

Investitionsjahr 2005

Im Jahr 2005 wurde mehr als je zuvor seit der Wiedervereinigung in die Fernstraßen investiert. Ausschlaggebend dafür waren ein Sonderprogramm der Bundesregierung und die Umschichtung von Schienenwegebaumitteln in die Straße, die von der Deutschen Bahn AG nicht abgerufen wurden. So gut dieses Ergebnis war, es hatte etwas Zufälliges und ist nicht mit einem verlässlichen Finanzierungssystem gleichzusetzen.

Der Bundeshaushalt startete mit einem Soll von 4,6 Milliarden Euro. Er trug damit in keiner Weise dem Umstand der Einführung der Lkw-Maut Rechnung, sondern schrieb die Investitionsansätze der Vorjahre fort. Schon Mitte März wurden die Ansätze korrigiert. Mit der Agenda 2010 wurde am 17. März von Bundeskanzler Gerhard Schröder ein „2-Milliarden-Euro-Programm“ für die Verkehrswege angekündigt. Über vier Jahre wurden jeweils 500 Millionen Euro zusätzlich bereitgestellt. Da im Straßenbau Mittel kurzfristig in Beschäftigung umgesetzt werden können, erhielten die Fernstraßen im ersten Jahr 390 Millionen Euro zusätzlich.

Über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes (VIFG) sollten 1,2 Milliarden Euro aus dem Lkw-Maut-Aufkommen in die Fernstraßen investiert werden. Tatsächlich wurde es deutlich mehr. Dazu trug auch bei, dass rund 180 Millionen Euro Schienenwegebaumittel, die von der DB AG nicht genutzt wurden, in den Fernstraßenbau umgeschichtet und dort beschäftigungswirksam eingesetzt werden konnten. Die VIFG ist daher ein gutes Instrument zur flexiblen Nutzung der vorhandenen Investitionsmittel.

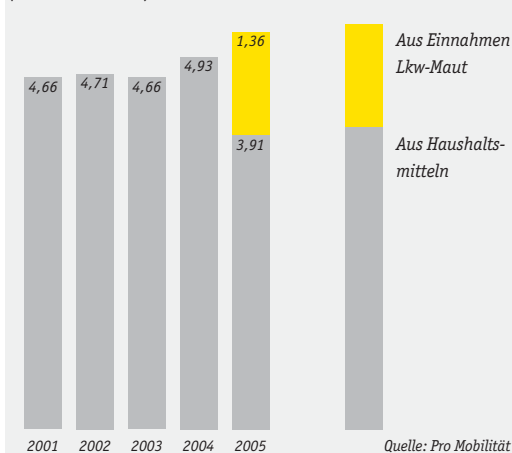
Erst Ende Februar war der Bundeshaushalt 2005 beschlossen worden. Trotz zügiger Abwicklung der Vergabeverfahren konnten neue Baumaßnahmen vor dem Frühsommer begonnen werden. Um die damit für die Bauwirtschaft verbundenen Auslastungsprobleme zu vermeiden, kam die Diskussion über eine begrenzte Kreditfähigkeit der VIFG in Gang, die vorübergehend Maßnahmen zwischenfinanzieren könnte.

Nachdem der Bundestag im Juli der Regierung Schröder das Misstrauen ausgesprochen und Neuwahlen anberaumt hatte, legte das Bundeskabinett im Sommer einen Haushaltsentwurf 2006 und eine Finanzplanung vor, die aber nicht mehr dem Parlament zugeleitet wurden. Die darin enthaltenen starken Kürzungen bei den Verkehrswegeinvestitionen entfalteten nachträglich eine negative Wirkung. Erst dadurch wurde es der Koalition nach der Wahl möglich, der Öffentlichkeit ein 4,3-Milliarden-Programm als „zusätzliches“ Investitionsprogramm zu verkaufen, mit dem Beschäftigungs- und Konjunkturimpulse gesetzt wurden. Tatsächlich garantierte die Große Koalition jedoch nur das Investitionsniveau der Vorjahre für die Zukunft.

Die heutige Finanzplanung für die Fernstraßen wird bei Fortschreibung über 2010 hinaus zu einer Investitionslücke im Bundesverkehrswegeplan 2015 von rund 7,5 Milliarden Euro führen. Von den als vordringlich eingestuften Vorhaben bei Autobahnen lassen sich dann mindestens 300 km Neubau und 340 km Ausbau sowie rund 140 Ortsumgehungen nicht oder erst viel später verwirklichen, wenn auf Abstriche bei der Erhaltung verzichtet wird.

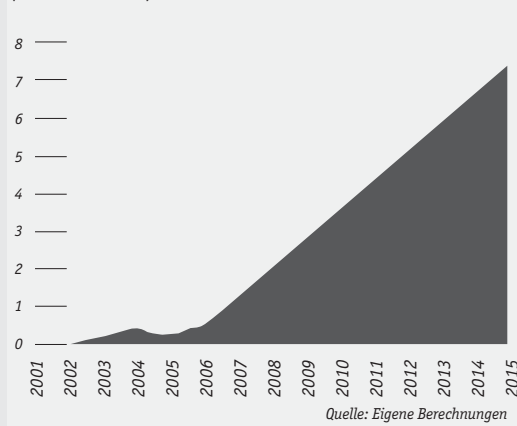
Lkw-Maut ohne großen Investitionsimpuls

(in Milliarden Euro)



Investitionslücke im Bundesverkehrswegeplan (Fernstraßen) bei heutiger Finanzplanung

(in Milliarden Euro)



„2005 sind wir ein gutes Stück vorangekommen, die Investitionslücke bei den Fernstraßen zu schließen. Jetzt dürfen wir nicht wieder zurückfallen.“

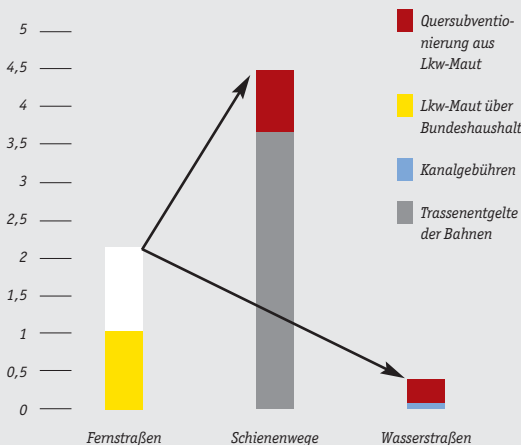
Dr. Peter Fischer,
Präsident Pro Mobilität

Start der Lkw-Maut

Nach langer Verzögerung begann zum 1. Januar die Erhebung der streckenbezogenen Autobahngebühr für Lkws ab zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Der Start verlief technisch relativ reibungslos. In der Diskussion blieb aber die Frage, ob die Kontrolldichte ausreichend ist, um ein Prellen der Maut unattraktiv zu machen. Die Bundesregierung lehnte eine Ausweitung der Kontrollen ab.

Im ersten Jahr der Mauterhebung blieben die Einnahmen mit 2,85 Milliarden Euro leicht unter den Erwartungen. Davon wurden 550 Millionen Euro für die Erhebung ausgegeben. Ein Grundproblem der Lkw-Maut ist die Verwendung der Einnahmen. Bei der Schiene und den Wasserstraßen ist es eine Selbstverständlichkeit, dass die Einnahmen wieder in den jeweiligen Verkehrsweg zurückfließen. Bei der Lkw-Maut bleibt nur knapp die Hälfte der Mittel bei den Straßen. Aus der anderen Hälfte müssen Schienenwege und Wasserstraßen quersubventioniert werden. Die Große Koalition hat sich zur Gleichwertigkeit der Verkehrssysteme bekannt, sie sollte daher mit dieser Diskriminierung der Straße Schluss machen und die Einnahmen der Lkw-Maut ausschließlich für die Fernstraßen nutzen.

Verwendung von Infrastrukturbenutzungsgebühren (in Milliarden Euro)

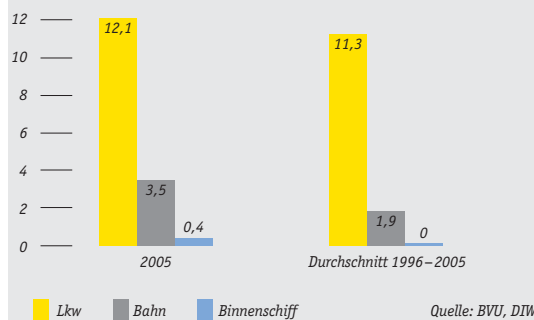


Eine Arbeitsgruppe von Bund und Ländern begleitete die Mauterhebung mit Untersuchungen, ob es zu Verlagerungen von mautpflichtigen Autobahnen auf parallel

laufende Bundes- und Landesstraßen kommen würde, die nicht der Mautpflicht unterliegen. Anfängliche Befürchtungen der Öffentlichkeit bestätigten sich nur in wenigen Fällen. Im Dezember wurde dem Parlament ein Bericht übermittelt, der die überwiegend geringen Verlagerungswirkungen dokumentierte. Statt einer Ausweitung der Mauterhebung auf solche Bundesstraßen favorisierten die meisten Bundesländer Durchfahrverbote für den Schwerlastverkehr. Dieser Ansatz überzeugt nicht, denn er führt zu erheblichen Beschränkungen und Zusatzbelastungen für ansässige Transportunternehmen.

Eine Verlagerung von der Straße zur Schiene hat die Lkw-Maut nicht ausgelöst. Der Zuwachs an Beförderungsleistung des Lkw lag 2005 wie im Durchschnitt der vorangegangenen zehn Jahre bei über zehn Milliarden Tonnenkilometer. Der Schienengüterverkehr hat seit der Bahnreform 1994 insgesamt nur um 19 Milliarden Tonnenkilometer zugelegt. Der Lkw bleibt die Benchmark.

Jährliche Zuwächse der Güterverkehrsleistung (in Milliarden tkm)



In Brüssel wurde eine Einigung zwischen dem Ministerrat und dem EU-Parlament über die neue Mautrichtlinie für den Straßengüterverkehr erzielt. Aufgrund der Autonomie der Mitgliedsstaaten in Budgetfragen war es nicht möglich, eine Zweckbindung des Gebührenaufkommens für die Straßen verbindlich festzuschreiben. Innerhalb von zwei Jahren soll ein Modell zur Anlastung externer Kosten von der EU-Kommission erarbeitet werden. Die EU widersetzte sich dem Drängen der europäischen Staatsbahnen, die Verlagerungssillusionen pflegten und eine massive Verteuerung des Lkw-Verkehrs gefordert hatten.

„Die Mauteinnahmen müssen prinzipiell und direkt für die Straßeninfrastruktur verwendet werden dürfen, also nicht in den allgemeinen Haushalten versickern.“
Dr. Wilhelm Pällmann,
Leiter der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung



Public Private Partnership (PPP)

Mit der Eröffnung des Herrentunnels in Lübeck am 26. August 2005 ging das zweite Betreibermodell in Deutschland in Betrieb. Hierbei handelt es sich um ein „F-Modell“, das nach heutigem Rechtsrahmen nur für Brücken, Tunnel und Gebirgspässe in Frage kommt. Dabei wird von allen Fahrzeugen eine Mautgebühr erhoben. Im Falle der Querung der Trave beträgt diese je nach Fahrzeuggröße zwischen 0,75 Euro und acht Euro pro Fahrt. Die Konzession für Bau, Betrieb, Erhaltung und Finanzierung endet im Jahr 2035 mit der Rückgabe des Tunnels an die Hansestadt Lübeck. Die Anwendung des F-Modells wird zum Beispiel für die Hoch-Mosel-Querung (B 50n), den Alaufstieg (A 8) und die Weserquerung (A 281) in Betracht gezogen.



Neben dem F-Modell gibt es als zweite PPP-Variante im Fernstraßenbau das sogenannte A-Modell. Das von privaten Betreibern zu erbringende Leistungsspektrum umfasst den Ausbau der 5. und 6. Fahrstreifen einer Autobahn zu Beginn. Außerdem sind die Erhaltung und der Betrieb aller Fahrstreifen über die Laufzeit der Konzession von ca. 30 Jahren zu gewährleisten. Der Konzessionär übernimmt auch die Finanzierung. Er erhält dazu das Gebührenaufkommen aus der Lkw-Maut auf dem auszubauenden Streckenabschnitt. Zusätzlich kann der Bund eine Anschubfinanzierung gewähren, deren Höhe Gegenstand des Wettbewerbs im Vergabeverfahren ist. Im vergangenen Jahr wurden drei von fünf Pilotvorhaben nach dem A-Modell ausgeschrieben. Deren Fertigstellung wird zwischen 2010 und 2012 erwartet.

Durch das auf mehrere Jahrzehnte angelegte Planungs-, Bau- und Betriebskonzept von PPP werden eine frühere

Pilotprojekte des A-Modells:

A 8	Augsburg–München–Allach (Bayern)
A 4	Landesgrenze Hessen/ Thüringen–Gotha (Thüringen)
A 5	Malsch–Offenburg (Baden-Württemberg)
A 1	Bremer Kreuz–Buchholz (Niedersachsen)
A 4/A 1	Düren–Köln/Nord (Nordrhein-Westfalen)

Realisierung der Vorhaben, mehr Wettbewerb um Innovationen in der Straßenbautechnik, Einsparmöglichkeiten und zusätzliche Leistungsanreize für die Straßenbauverwaltung erwartet.

Um die Anwendung von Public Private Partnership (PPP), gleichbedeutend mit öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP), zu erleichtern und zu beschleunigen, hatte die SPD-Bundestagsfraktion im ersten Halbjahr in Zusammenarbeit mit Experten aus der Wirtschaft einen Gesetzentwurf erarbeitet. CDU/CSU und FDP brachten ergänzende Vorschläge in die politische Diskussion ein. Trotz des beginnenden Wahlkampfes einigten sich die Fraktionen darauf, den ÖPP-Gesetzentwurf gemeinsam zu verabschieden. Das Gesetz beseitigte Hemmnisse für PPP im Vergaberecht, klärte steuerrechtliche Fragen und schaffte mehr Flexibilität für den Infrastrukturbetreiber und die Behörden bei der Genehmigung von Mautgebühren und der Festlegung von Mauthöhen. Die Erfahrungen hatten gezeigt, dass eine Variation der Mauthöhe, zum Beispiel ermäßigte Tarife in den ersten Projektjahren, vorteilhaft wäre. Das Gebührenrecht ließ eine solche Preisgestaltung zuvor nicht zu.

Eine Ausweitung des F-Modells auf Strecken war nicht Gegenstand des Gesetzes. Dieses Konzept wird zum Beispiel für den Bau der A 22 entlang der Nordseeküste diskutiert. Hier wird erwogen, zur Finanzierung der Strecke neben der Lkw-Maut eine Pkw-Maut zu erheben, weil ansonsten eine Realisierung aus Etatmitteln nach heutiger Planung lange auf sich warten lassen würde.



„Die Zusammenarbeit zwischen öffentlicher Hand und privaten Investoren/Dienstleistern wollen wir in Deutschland stärker etablieren. Die öffentliche Hand – Bund, Länder und Kommunen – kann sich dann auf Kernaufgaben konzentrieren.“

*Achim Großmann,
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung*



Diskussion um Finanzierungsmodelle

Dem Start des Lkw-Maut-Systems folgte eine baldige Diskussion über neue Konzepte zur Organisation und Finanzierung der Fernstraßen. Den Anstoß dazu gab Bundeskanzler Gerhard Schröder, der in seiner Regierungserklärung am 17. März angekündigt hatte, die österreichischen Erfahrungen mit einer staatlichen Fernstraßengesellschaft zu prüfen. Das Bundesverkehrsministerium gab eine rechtliche Prüfung von Modelloptionen zur Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in Auftrag, deren Veröffentlichung noch aussteht.

Das Modell Österreich mit der Autobahnfinanzierungsgesellschaft ASFINAG unter Einschluss einer Pkw-Vignette stand auch Pate bei Überlegungen einiger Bundesländer zur Finanzierung der Autobahnen. Nachdem im Bundestagswahlkampf sich die Spitzenkandidaten Merkel und Schröder gegen eine Pkw-Maut ausgesprochen hatten, konzentrierte sich die Verkehrsministerkonferenz auf Lösungen auf der Basis vorhandener Abgaben.

Der designierte Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee legte sich schon während der Koalitionsverhandlungen im November auf eine ablehnende Haltung zur Pkw-Maut fest. Die in ersten Entwürfen enthaltene Ab-

sage an eine Pkw-Maut wurde nicht in die Endfassung des Koalitionsvertrages aufgenommen.

Das im CDU/CSU-Wahlprogramm enthaltene Prinzip „Straße finanziert Straße“ fand ebenfalls nicht Eingang in den Koalitionsvertrag. Die Reformansätze zur Straße beschränkten sich auf die allgemeinen, für alle Verkehrswege in der Summe gültigen Festlegungen, wie zum Beispiel die Kreditfähigkeit der VIFG zu prüfen und die Investitionen zu verstetigen. Das wird der Bedeutung der Straße als Leistungsträger Nummer eins nicht gerecht.

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) stellte sein Modell „Auto finanziert Straße“ der Öffentlichkeit vor. Er forderte die Zweckbindung eines festen Anteils aus der Mineralölsteuer von 4,8 Milliarden Euro für eine Bundesfernstraßengesellschaft. In Summe mit den Einnahmen der Lkw-Maut würde damit das notwendige Investitionsvolumen von sieben Milliarden Euro pro Jahr dauerhaft erreicht. Eine Pkw-Maut lehnte der ADAC ab.

Anknüpfend an Ergebnisse eines Gutachtens zur privatwirtschaftlichen Neuorganisation des deutschen Autobahnsystems sprach sich der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie für weitere Reformschritte zur funktionalen Privatisierung der Autobahnen aus. Zu dem Konzept gehören eine bessere Arbeitsteilung zwischen Bund und Ländern in der Verwaltung der Autobahnen, die Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren, die Ausweitung der direkten Kostenanlastung bei den Nutzern, die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zu einer Managementgesellschaft sowie die Stärkung privatwirtschaftlichen Engagements.

Der Verband der Automobilindustrie legte eine Studie mit der kritischen Kommentierung einer Pkw-Maut vor, die unter anderem auf die negativen Erfahrungen mit der Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut verwies. Trotz mancher Unterschiede in den Details stehen die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sowie die Zweckbindung der Lkw-Maut für die Straßen im Zentrum aller Konzepte zur Lösung der Finanzierungsaufgaben bei den Fernstraßen.

Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 12./13. Oktober 2005 zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung

1. Die Verkehrsministerkonferenz lehnt die Einführung sowohl einer streckenbezogenen Pkw-Maut als auch einer Autobahn-Vignette für alle Kraftfahrzeuge ab.
2. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund im Hinblick auf das – gestiegene – Aufkommen, davon Lkw-Maut, Mineralölsteuer, Ökosteuern und die mit den Benzinpreisen steigende Mehrwertsteuer auf, eine sachgerechte Steigerung der Aufwendungen für eine bessere Straßenverkehrsinfrastruktur im Bundeshaushalt vorzunehmen.
3. Die Verkehrsministerkonferenz hält für die Bundesfernstraßen folgende Maßnahmen für zeitnah umsetzbar:
 - Zuweisungen der Einnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden an die VIFG, und zwar ohne Umweg über den Bundeshaushalt
 - Umbau der VIFG zu einer kreditfähigen Finanzierungsgesellschaft für Bundesfernstraßen (VIFG-BFS) und Verwendung der Einnahmen der VIFG ausschließlich für die Finanzierung von Bundesfernstraßen
 - zügige Fortführung der derzeit im Bundesfernstraßenbau geplanten Betreibermodelle
4. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund auf, zu den unter Ziffer 3 angesprochenen Maßnahmen die erforderlichen gesetzgeberischen Schritte zur Änderung des VIFG-Gesetzes und des Autobahnmaut-Gesetzes einzuleiten. Die Verkehrsministerkonferenz fordert den Bund weiter auf, bis zur Umsetzung der Maßnahmen eine bedarfsgerechte Finanzierung der Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen sicherzustellen. Sie verweist hierzu auf ihren Beschluss vom 12./13. Oktober 2004.



„Die VIFG soll die Einnahmen aus der Lkw-Maut zukünftig ohne den Umweg über den Bundeshaushalt direkt erhalten. Die VIFG muss zu einer kreditfähigen Finanzierungsgesellschaft für die Bundesfernstraßen ausgebaut werden, ihre Einnahmen sollten ausschließlich in die Finanzierung der Bundesfernstraßen fließen.“

*Ingeborg Junge-Reyer,
Senatorin und Vorsitzende der Verkehrsministerkonferenz*

Planungs- und Umweltrecht

Der Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen führte am 23. Februar 2005 eine Anhörung zur Verlängerung der Geltungsdauer von Planfeststellungsbeschlüssen von fünf auf zehn Jahre durch. Er griff damit einen Gesetzentwurf des Bundesrates von 2003 auf. Pro Mobilität unterstützte diese Initiative. Die Länder beabsichtigten, den Verfall von Planfeststellungsbeschlüssen zu verhindern, die Verwaltungskosten für die Verlängerung von Beschlüssen zu verringern und Rechtssicherheit für begonnene, aber unterbrochene Vorhaben zu schaffen. Diese Beratungen wurden dann eingebunden in einen umfassenderen Vorstoß der rot-grünen Bundesregierung.

Ein vom Bundeskabinett am 11. Mai beschlossener Gesetzentwurf war nach vielen Jahren der erste ernsthafte Ansatz, das Infrastrukturplanungsrecht wirkungsvoll zu vereinfachen und zu beschleunigen. In der Summe erwartete die Bundesregierung eine Zeitersparnis von bis zu zwei Jahren. Der Gesetzentwurf wurde erst in der neuen Legislaturperiode in den Bundestag eingebracht. Die Große Koalition sagte eine Prüfung von weiterführenden Vorschlägen der Länder zu.

Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Beschleunigung des Infrastrukturplanungsrechts

- » Duldung von Vorarbeiten zur Vorbereitung der Baudurchführung (Verkürzung 7–9 Monate)
- » Präklusionsfristen für Vereine (Verkürzung 2–3 Monate)
- » Verzicht auf Erörterungstermine in bestimmten Fällen (Verkürzung 2–3 Wochen)
- » Ermittlungserleichterungen im Fall ortsabwesender Grundeigentümer (Verkürzung in Einzelfällen bedeutsam)
- » Verkürzung des Rechtsweges auf eine Instanz beim Bundesverwaltungsgericht für 88 Vorhaben an Bundesverkehrswegen (Verkürzung 1–1,5 Jahre)

Am 31. Oktober hatte eine von der hessischen Landesregierung eingesetzte Kommission unter der Leitung des früheren Wirtschafts- und Verkehrsministers Dieter Posch ihre Arbeiten zur Reform des Planungsrechts abgeschlossen. Ministerpräsident Koch kündigte eine Gesetzesinitiative über den Bundesrat an. Unter Verweis auf die zunehmende Regelungsdichte durch Vorgaben des EU-Umweltrechts hatten die Experten Vorschriften auf ihre Notwendigkeit und den konkre-

ten Nutzen zur Befriedung der Beteiligten hinterfragt. Die hessischen Empfehlungen gingen deutlich über den Regierungsentwurf hinaus. Die Kommission eröffnete damit eine politische Diskussion, die auch im Hinblick auf absehbare neue Vorschriften des Umweltrechts, wie die bevorstehende Gesetzgebung zur Öffentlichkeitsbeteiligung, entscheidend ist. Auf Ebene der EU muss der vorhandene Rechtsdschungel gelichtet werden, um das umweltrechtlich Notwendige mit verlässlichen Planungszeiten für Infrastrukturvorhaben in Einklang bringen zu können.

Am 21. Juni wurde in Umsetzung einer EU-Richtlinie das Gesetz zur Bekämpfung des Umgebungslärms vom Gesetzgeber verabschiedet. Es sieht vor, dass Länder und Kommunen bis Ende Juni 2007 für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern, für Hauptverkehrsstraßen, für Eisenbahntrassen sowie für Flughäfen Lärmumgebungskarten anfertigen. Bis Mitte 2008 sollen dann Lärminderungspläne erarbeitet werden. Alle anderen Ballungsräume müssen diese Auflagen bis 2012 erfüllen. Die Politik sollte frühzeitig Infrastrukturmaßnahmen wie die verstärkte Nutzung lärmindernder Fahrbahnbeläge oder von Lärmschutzwänden ergreifen, um Potenziale zur Belastungsreduzierung auszuschöpfen.

Beim Inkrafttreten der Grenzwerte für Feinstaub zu Beginn des Jahres 2005 wirkten die Behörden von den vor Jahren beschlossenen Gesetzen überrascht und unvorbereitet. Der örtliche Verkehr, der nur einer von mehreren Verursachern der Feinstaubbelastung ist, wurde zum vorrangigen politischen Diskussions- und Aktionsfeld. Der geringe Nutzen von Fahrverboten gilt mittlerweile als erwiesen. Einschränkungen von Mobilität aus politischem Aktionismus sind abzulehnen und sollten sich nicht wiederholen.

„Unser verästeltes Planungsrecht verhindert oder verzögert mittlerweile die dringend erforderliche Landesentwicklung und schwächt die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland.“

Roland Koch,
Ministerpräsident
von Hessen

Veranstaltungen

Mobilität hat über viele Jahrzehnte entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands beigetragen. Sie bleibt für unsere global vernetzte Volkswirtschaft in einer erweiterten Europäischen Union mehr denn je gefragt. Die Frage, wie es gelingt, auch angesichts leerer öffentlicher Kassen leistungsfähige und sichere Verkehrswege zu erhalten und auszubauen, stand im Mittelpunkt einer Reihe von Veranstaltungen von Pro Mobilität im Jahr 2005.

12. April 2005, Berlin:

Neue Wege zur Finanzierung der Bundesfernstraßen

Das Auf und Ab im Verkehrsetat des Bundes wirft immer dringender die Frage auf, wie die Finanzierung der Investitionen in die Fernstraßen von den Schwankungen des Bundeshaushaltes entkoppelt werden kann. Österreich hat auf einem solchen Weg bereits langjährige Erfahrungen. Dies wurde während einer Diskussionsveranstaltung deutlich, zu der Pro Mobilität Verkehrsexperten aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft am 12. April eingeladen hatte. Rund 200 Gäste folgten einer lebhaften Diskussion über die Handlungsmöglichkeiten einer staatlichen Autobahngesellschaft und die Perspektiven für privatwirtschaftliche Lösungen mit PPP-Modellen.

Aktueller Anlass für die Veranstaltung waren der Start der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen zu Beginn 2005 sowie die Ankündigung von Bundeskanzler Gerhard Schröder in der Regierungserklärung vom 17. März 2005, Public Private Partnership zu stärken und österreichische Erfahrungen mit der vom staatlichen Haushalt unabhängigen Autobahnfinanzierungsgesellschaft ASFINAG zu prüfen.

Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Achim Großmann, stellte die neuen Impulse der Regierung vor. Dazu gehörte eine Staffel von Ausschreibungen nach dem A-Modell. Auf Basis der Lkw-Maut und einer Anschubfinanzierung des Bundes übernehmen Unternehmen Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung von Strecken. Großmann kündigte außerdem die dann im Sommer verabschiedete

Gesetzesinitiative zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für PPP-Vorhaben an.

Nach Auffassung von Prof. Dr. Christian von Hirschhausen von der TU Dresden, der eine wissenschaftliche Untersuchung zur ASFINAG vorstellte, enthält das österreichische Modell wichtige positive Ansätze, die auf Deutschland übertragen werden könnten. Dazu zählte er die Zweckbindung des Gebührenaufkommens, die Unabhängigkeit vom Staatshaushalt und eine Kreditfähigkeit der Fernstraßengesellschaft.

Georg Brunnhuber, PPP-Berichtersteller der Unionsfraktion im Bundestag, machte sich für die österreichische Lösung der Autobahnfinanzierung stark. „Eine unabhängige und zur Finanzierung der laufenden Geschäfte auch kreditfähige Infrastrukturfinanzierungsgesellschaft ist das Gebot der Stunde.“

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion, Uwe Beckmeyer, signalisierte die Bereitschaft seiner Fraktion, neue Ansätze der Finanzierung zu prüfen und die Rahmenbedingungen für PPP zu verbessern. Staatssekretär Bernd Abeln aus dem hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erläuterte die Erwartungen der Länder an PPP-Konzepte, denen durch ihre heutige Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb eine wichtige Rolle für den Erfolg der Modellprojekte zukommt.

Michael Knipper, Hauptgeschäftsführer des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, begrüßte die Bereitschaft der Politik zur Stärkung des PPP-Ansatzes. Er warnte vor einer Übertragung von Staatsschulden auf eine Infrastrukturgesellschaft, die dann aus Mautgebühren refinanziert werden müssten. Ziel einer Reform müssten vielmehr Verstetigung und Planungssicherheit bei den Investitionen sein.

Es sei ein ermutigender Fortschritt, so Pro Mobilität-Präsident Dr. Peter Fischer am Ende, dass es einen parteiübergreifenden Konsens gebe, sich der Diskussion um neue Wege zur Organisation und Verwaltung der Fernstraßen zu stellen.



» Parl. Staatssekretär Achim Großmann



» Christian Trattner



» Dr. Peter Fischer

Referenten 12. April 2005:

- » Staatssekretär Bernd Abeln
- » Uwe Beckmeyer, MdB
- » Karl-Heinz Boos
- » Georg Brunnhuber, MdB
- » Dr. Daniel Delhaes
- » Dr. Peter Fischer
- » Parl. Staatssekretär Achim Großmann
- » Prof. Dr. Christian von Hirschhausen
- » Michael Knipper
- » Christian Trattner



» Podium am 12.04.2005 v. l.: Michael Knipper, Georg Brunnhuber, Dr. Daniel Delhaes, Uwe Beckmeyer, Staatssekretär Bernd Abel, Prof. Dr. Christian von Hirschhausen

Referenten 31. Mai 2005:

- » Horst Friedrich, MdB
- » Karl Gernandt
- » Stefan Gerwens
- » Michael Holzhey
- » Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
- » MinDirig. Andreas Krüger
- » Dr. Carsten Kreklau
- » Dr. Heiko Stiepelmann
- » Dr. Margit Wetzels, MdB
- » Reinhard Wolf

31. Mai 2005, Berlin:

Infrastrukturausbau schafft Wachstum und Standortqualität

Bereits nach sechs Jahren haben sich Investitionen in Fernstraßenprojekte gesamtwirtschaftlich bezahlt gemacht. Das ist ein Ergebnis einer Studie der Universität Münster für den Hauptverband der Deutschen Bauindustrie, den Verband der Automobilindustrie und den Bundesverband der Deutschen Zementindustrie. In einer Gemeinschaftsveranstaltung stellte der Verfasser der Studie, Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig vom Institut für Verkehrswissenschaft in Münster, die Ergebnisse seiner Untersuchung vor. Er warnte vor dramatischen Folgekosten für die Volkswirtschaft, wenn nötige Infrastrukturmaßnahmen ausbleiben.

Reinhard Wolf, Syndikus der Handelskammer Hamburg, konkretisierte die Ergebnisse der Studie am Beispiel der Hinterlandanbindung der Seehäfen. Für den Hamburger Hafen werde bis zum Jahr 2015 eine Zunahme des Containerumschlags um 150 Prozent prognostiziert. Für diese positive Entwicklung reiche die Ausweitung der Umschlagkapazitäten nicht aus. Der Erfolg hänge wesentlich von einer guten Erreichbarkeit und leistungsfähigen Verkehrswegen ab. 68 Prozent der Container verlassen den Hafen Hamburg per Lkw. Deshalb sei eine bessere Anbindung des Hafens an das Autobahnnetz durch den Bau der Hafenufersperre (A 252) unverzichtbar.

Durch eine zielgerichtete Auswahl der Infrastrukturprojekte habe die Politik erheblichen Einfluss auf die Effizienz des Verkehrssystems, hob Michael Holzhey von der PSPC Consult GmbH in seinem Beitrag hervor. Vorhaben mit hohem gesamtwirtschaftlichem Nutzen müssten in der Umsetzung Vorrang vor anderen haben. Er erläuterte dies anhand von Korridoren mit hohem Wachstumspotenzial für den Schienengüterverkehr. Dagegen lasse die Neubaustrecke Erfurt-Nürnberg wegen des hohen Investitionsbedarfs eine Fertigstellung erst weit nach 2020 erwarten und sei daher kritisch zu sehen.

In der Diskussion mit politischen Entscheidungsträgern forderte Karl Gernandt, Vizepräsident des Bundesverbandes der Deutschen Zementindustrie: „Entscheidungen über Investitionen in die Infrastruktur in Deutschland dürfen nicht in die Warteschleife abgeschoben werden.“

» v.l.: Dr. Heiko Stiepelmann, MinDirig. Andreas Krüger, Horst Friedrich (MdB), Stefan Gerwens, Dr. Margit Wetzels (MdB), Karl Gernandt



Veranstaltungen

27. Oktober 2005, München: Qualität und Sicherheit im deutschen Straßennetz – Herausforderung in der Mitte Europas

Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur Verkehrsqualität auf deutschen Straßen und die Potenziale der Infrastruktur für höhere Verkehrssicherheit waren Schwerpunkte einer gemeinsam mit dem ADAC und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e.V. ausgerichteten Tagung in München.

Einig waren sich die Experten, dass unter Qualität der Fernstraßen nicht allein deren Erhaltungszustand, sondern auch Überlastung zu verstehen ist. Viele Indikatoren weisen auf eine abnehmende Qualität der Fernstraßen hin, das bleibe nicht ohne negative Konsequenzen für die Verkehrssicherheit.

Auf 210 km des Autobahnnetzes bestand schon 1998 täglich Staufahrt. 2015 soll das bereits für 620 km der Fall sein, stellte der Tagungsleiter, Prof. Dr. Jürgen Gerlach von der Bergischen Universität Wuppertal, in seiner Qualitätsanalyse fest. Prof. Dr. Markus Friedrich von der Universität Stuttgart berichtete über neue Forschungsergebnisse zur Präzisierung von Qualitätsstandards für das Straßennetz.

Prof. Dr. Wolfgang Schulz von der Europafachhochschule Fresenius in Köln nahm eine ökonomische Bewertung der Staus vor. Er erläuterte den hohen gesamtwirtschaftlichen Nutzen von Ausbaumaßnahmen. Mehr Investitionen in die Straße bedeuteten jedoch nicht nur mehr Sicherheit und Qualität. Pro Milliarde Euro an Investitionen fließen Steuereinnahmen in Höhe von 640 Millionen Euro an Bund, Länder und Gemeinden zurück, sagte Prof. Schulz.

Was lässt sich kurzfristig tun, um vor einem Ausbau noch zusätzliches Kapazitätspotenzial zu nutzen? Der Direktor der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), Prof. Dr. Gert Hartkopf, stellte die Vorteile eines flexibleren Netzmanagements – zum Beispiel durch Tagesbaustellen und durch eine temporäre Freigabe der Seitenstreifen bei Spitzenbelastungen – dar. Eine durch-

dachte Streckenbeeinflussung sei effektiv und billiger als ein Vollausbau. Über den Erfolg des seit 2003 existierenden Stau-Online-Projektes in Nordrhein-Westfalen, das bis zu 300.000 Menschen täglich nutzen, berichtete Projektleiter Prof. Dr. Michael Schreckenberg. Der Verkehrsphysiker von der Universität Duisburg-Essen empfahl eine Ausweitung des Projektes auf das gesamte deutsche Fernstraßennetz.

Die wachsende Verkehrsbelastung der Straßen und der Nutzen einer systematischen Straßenerhaltung standen im Mittelpunkt des Beitrages von Volker Schäfer von SchäferConsult. Allein zwischen 1995 und 2000 sei die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf den Autobahnen um neun Prozent gestiegen. Die mangelnde bauliche Erhaltung führe zu hohen Wertverlusten für den Staat und Einbußen an Verkehrssicherheit. Am Beispiel Bremen stellte er die Vorteile eines durch Wirtschafts- und Budgetpläne unterlegten Erhaltungsmanagements vor.

Die EU hat sich das Ziel gesetzt, die Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 um 50 Prozent zu senken. Neben dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer und der Fahrzeugtechnik spielt dabei die Qualität der Infrastruktur eine entscheidende Rolle. Prof. Dr. Volker Meewes vom Verkehrstechnischen Institut erläuterte die Konzeption der heutigen Sicherheitsaudits für Straßen, mit denen



» Björn Dosch



» Seminarteilnehmer



» v.l.: MinRat Hans-Dieter Berg, Prof. Dr.-Ing. Gert Hartkopf, Dr. Erhard Oehm, Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Prof. Dr. Volker Meewes

» v.l.: Prof. Dr. Wolfgang Schulz, Prof. Dr. Markus Friedrich, Prof. Dr. Jürgen Gerlach, Volker Schäfer



Referenten 1. Dezember 2005:

- » Renate Blank, MdB
- » Prof. Dr. Matthias Dombart
- » Dr. Klaus Dieter Ehlers
- » Karl Gernandt
- » Tilmann Heuser
- » Dr. Carsten Kreklau
- » Dieter Posch, MdL
- » Dr. Wolf Friedrich Spieth
- » MinDirig. Bernd Törkel

Sicherheitsdefizite bei Planung, Entwurf und Bau von Straßen ermittelt werden. In Verkehrsschauen und örtlichen Unfalluntersuchungen würde diese Begleitung durch Experten in der Betriebsphase an Unfallschwerpunkten fortgesetzt.

Björn Dosch vom ADAC berichtete über die Ziele des European Road Assessment Programme (EuroRAP) europäischer Automobilclubs und die Ergebnisse für das deutsche Autobahnnetz. Das Ziel der Initiative sei eine Fehler von Autofahrern verzeihende Straße, die somit auch Schutz bei Unfällen biete. EuroRAP verstehe sich als Ergänzung der bisherigen Sicherheitsanalysen und strebe eine über die Unfallschwerpunkte hinausgehende Bewertung und Verbesserung des Netzes an.

Die Tagung hat deutlich gezeigt, dass die Stauforschung in Deutschland verstärkt werden muss und eine bundesweit einheitliche Staubilanz dringend erforderlich ist. Organisatorische Maßnahmen können Engpässe und Probleme beim Ausbau, bei der Erhaltung und der Verkehrssicherheit kurzfristig lindern. Darüber hinaus bleibt jedoch eine langfristige verlässliche Finanzierung der Fernstraßen auf höherem Niveau unerlässlich.

1. Dezember 2005, Berlin: Infrastrukturausbau im Griff der Überregulierung

Es sei an der Zeit, wirtschaftliche Interessen und Umweltschutz ins Gleichgewicht zu bringen, forderte Dr. Carsten Kreklau, Mitglied der Hauptgeschäftsführung des Bundesverbandes der Deutschen Industrie e.V., bei einer Gemeinschaftsveranstaltung mit Verbänden der Bauwirtschaft und Pro Mobilität zum Infrastrukturplanungsrecht.

Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung der Verkehrswegeplanung zeigte der stellvertretende Vorsitzende der FDP Hessen, Dieter Posch, auf. Der frühere Wirtschafts- und Verkehrsminister hatte im Auftrag der hessischen Landesregierung eine Reformkommission geleitet. Deren Empfehlungen fanden aufseiten der Wirtschaft breite Zustimmung und haben der politischen Diskussion um den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf zur Planungsbeschleunigung neue Impulse gegeben.

Ein zentraler Kritikpunkt in der Veranstaltung war das ausgeuferte Klagerecht von Umweltverbänden. Deren Möglichkeiten gingen heute über die der unmittelbar Betroffenen hinaus. Dadurch würden Unternehmen und auch der Staat als Bauherr einer unzumutbaren Rechts- und Planungsunsicherheit ausgesetzt. Die anstehende Umsetzung zusätzlicher EU-Vorschriften zur Öffentlichkeitsbeteiligung müsse sich auf die Mindestumsetzung beschränken.

Diskutiert wurde auch eine Verschlankeung der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen. Eine klare Aufgabenverteilung zwischen Bund und Ländern könne den Abstimmungsbedarf verringern, Bauvorhaben beschleunigen und Verwaltungskosten reduzieren.

Die anstehende Planungsrechtsreform kann nur ein Einstieg sein. Auf nationaler und europäischer Ebene ist stärker darauf zu achten, ob vorhandene und neue Vorschriften wirklich notwendig sind. Negative Einflüsse auf Dauer und Kosten von Planungsverfahren müssen vermieden werden.



» v.l.: MinDirig. Bernd Törkel, Tilmann Heuser



» v.l.: Bernd Törkel, Tilmann Heuser, Renate Blank, Dr. Carsten Kreklau, Dr. Klaus Dieter Ehlers, Karl Gernandt, Dieter Posch

Referenten 27. Oktober 2005:

- » MinRat Hans-Dieter Berg
- » Björn Dosch
- » Prof. Dr.-Ing. Markus Friedrich
- » Prof. Dr. Jürgen Gerlach
- » Stefan Gerwens
- » Prof. Dr.-Ing. Gert Hartkopf
- » Prof. Dr. Volker Meewes
- » Dr. Erhard Oehm
- » Volker Schäfer
- » Prof. Dr. Michael Schreckenberger
- » PD Dr. Wolfgang Schulz



Ausblick

Auf der Agenda der Verkehrspolitik steht eine Vielzahl richtungsweisender Entscheidungen für die Infrastruktur. Neben der Verabschiedung der Bundeshaushalte 2007 geht es um die Ausschreibung und Vergabe weiterer PPP-Projekte und die Entwicklung des Masterplans Logistik. Weitere Stichworte sind die Verabschiedung des Fünfjahresplanes für die Bundesfernstraßen, die Reformierung des Planungsrechts und schließlich die Fortführung der Bahnreform. Dies alles sind wichtige Entscheidungen über die Qualität und Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur. Es geht um unsere Mobilität im kommenden Jahrzehnt.

Der Sanierungsstau und wachsender Verkehr auf unseren Straßen zwingen zu nachhaltigen Lösungen. Investitionen im Rückwärtsgang sind damit nicht vereinbar. Die Haushaltsplanungen für die Jahre 2007 bis 2010 müssen korrigiert werden. Außerdem ist ein Umbau der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes überfällig. Eine Fernstraßengesellschaft des Bundes hätte den entscheidenden Vorteil, dass ihr die Einnahmen der Lkw-Maut und zusätzlich Haushaltsmittel des Bundes direkt zufließen würden. Damit könnten für Straße und Schiene endlich gleiche Organisationsstrukturen geschaffen werden, wobei der Einfluss der Politik auf die Entwicklung der Infrastruktur gewährleistet bliebe. Voraussetzung ist natürlich die Absage an einen Börsengang der Deutschen Bahn AG mit Netz, denn anderenfalls würde der Bund seine verkehrspolitische Verantwortung bei der Schiene aufgeben.

Im Koalitionsvertrag haben sich CDU, CSU und SPD dazu bekannt, nach akutem Bedarf zu investieren. Im Fünfjahresplan für die Fernstraßen haben die Parteien Gelegenheit, die Basis für die Verwirklichung dieses wichtigen Zieles zu schaffen. Die Auswahl muss auf Vorhaben mit hohem Nutzen konzentriert und eng mit dem angekündigten Masterplan Logistik abgestimmt werden. Ohne eine infrastrukturelle Grundlage wäre ein solcher Masterplan auch für das Standortmarketing im Ausland nicht glaubwürdig.

Die Diskussion um das Planungsrecht zeigt, politischer Wettbewerb um gute Konzepte lohnt sich. Dank der Initiative Hessens konnte der Entwurf der Bundesregierung um wichtige Elemente, wie den Verzicht auf das Raumordnungsverfahren, ergänzt werden. Den langen politischen Abwägungen müssen jetzt Taten folgen.

Entscheidungen von heute prägen die Mobilität von morgen.

Herausgeber
Pro Mobilität –
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154
10117 Berlin

Tel.: 030/22 48 84 12

Fax: 030/22 48 84 14

www.promobilitaet.de
info@promobilitaet.de

Redaktion
Stefan Gerwens
Christina Hövener-Hetz

Fotos
Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e.V.
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie
Hochtief AG
IHK zu Schwerin
IVECO Magirus AG
PhotoCase.com
Strassen.NRW

Gestaltung
konstruktiv, Bremen/Berlin