



Bericht 2014 bis 2016



Inhalt

Bericht 2014 bis 2016

Vorwort: Reformpläne jetzt zum Erfolg führen	3
Von Pällmann bis heute	4
Verkehrsinfrastrukturpolitik 2014 bis 2016	6
· Modernisierung der Straßen nimmt Fahrt auf	6
· Verkehrsnachfrage	6
· Staus auf hohem Niveau	6
· Verstärktes Handeln für Verkehrssicherheit notwendig	7
· Digitale Innovation im Verkehr	7
· Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt	7
· Straßennetze von Ländern und Kommunen	7
· Zustand der Brücken und Fahrbahnen an Bundesfernstraßen	8
· Deutsche Verkehrsnetze im internationalen Ranking zurückgefallen	8
· Investitionshochlauf	8
· Lkw-Maut mehrfach ausgeweitet	9
· Infrastrukturabgabe vorerst auf Eis gelegt	10
· Nationaler Rechtsrahmen zum Einheitlichen Europäischen Mautdienst	10
· ÖPP im Fernstraßenbau mit neuer Generation	11
· Bundesfernstraßengesellschaft und Bodewig II-Kommission	11
· Bundesverkehrswegeplan 2030	12
· Über föderale Finanzbeziehungen kommunale Verkehrswege stärken	12
Stellungnahmen und Anhörungen	14
Öffentliche Veranstaltungen	16
Arbeitsgruppen und internationale Zusammenarbeit	18
Präsidium und Mitglieder	19
Impressum	20



Reformpläne jetzt zum Erfolg führen

Jedes Jahr neue Staurekord und zusätzliche Sperrungen von Brücken, und doch ist etwas anders als früher: Die Infrastruktur steht nicht mehr abseits, wenn zusätzliche Haushaltsmittel verteilt werden. Dass unsere Verkehrsinfrastruktur dringend modernisiert werden muss, stellt heute kaum noch jemand in Frage. Denn sanierungsreife Straßennetze sind nicht nur ein Verkehrsproblem, sondern eine Belastung künftiger Haushalte und eine Bremse für wirtschaftliches Wachstum. Bis zu dieser Erkenntnis musste viel Überzeugungsarbeit geleistet werden. Doch es hat sich gelohnt. Steigende Investitionen in Straßen und andere Verkehrswege sind nun die unmittelbare Folge – auf Bundesebene und auch in einigen Ländern und Kommunen.

Der Investitionsanstieg in 2016 und die Finanzplanung des Bundes für die kommenden Jahre machen Mut, dass nun die Modernisierung einschließlich der Digitalisierung von Straßen Fahrt aufnimmt. Jetzt kommt es darauf an, die bessere Finanzausstattung in Projekte umzusetzen und mittelfristig die Investitionslinie schrittweise weiter dem Bedarf anzunähern. Ebenso wichtig wird es sein, diese guten Perspektiven auch den Verkehrswegen aller Bundesländer und Kommunen zu eröffnen. Alltagsmobilität

im Nahbereich hat erheblichen Einfluss auf unsere Lebensqualität, deshalb sind hier ebenso Planung und Finanzierung zu verstärken.

Die Entwicklung zeigt, es zahlt sich aus, dass Verkehrspolitik und Verbände nicht nur für eine bessere Finanzausstattung werben, sondern parallel Wert auf einen effizienteren Einsatz der Mittel legen. Meine Präsidiumskollegen und ich haben solche Bestrebungen in den beiden letzten Jahren wiederholt unterstützt. Den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans mit klaren Prioritäten für Erhalt, großräumig bedeutsame Vorhaben und Engpassbeseitigung sehen wir daher positiv. Auch die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat wichtige Impulse gesetzt. Dass offener als je zuvor über die Zukunft der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen nachgedacht wird, gehört ebenso zum Streben nach mehr Effizienz, denn nicht mehr die Finanzierung, sondern die Planung und Umsetzung sind die größten Herausforderungen der Verkehrsinfrastrukturpolitik in der nahen Zukunft.

Seit der Gründung im Jahr 2002 habe ich Pro Mobilität als Präsident geführt. Anfangs prägten die wichtigen Empfehlungen der Pällmann-Kommission die

Diskussion. Später setzten die Kommissionen unter den Leitungen von Karl-Heinz Daehre, Kurt Bodewig und Marcel Fratzscher weitere Akzente. Heute haben sich bedeutsame Elemente durchgesetzt oder sind kurz davor: das Prinzip „Erhalt vor Neubau“, die Lebenszyklusorientierung, Finanzierungs-kreisläufe, die Zweckbindung von Mautaufkommen für die jeweilige Infrastruktur oder nicht zuletzt eine Infrastrukturgesellschaft für Bundesfernstraßen. Jetzt ist es entscheidend, noch offene Reformvorschläge zum Erfolg zu führen und in geeigneter Weise auf die Straßennetze von Ländern und Kommunen zu übertragen.

Mobilität wird unsere Gesellschaft auch in der Zukunft prägen und sie wird vielfältiger, vernetzter und nachhaltiger sein. Nicht nur die Nutzer und die Fahrzeuge, auch die Infrastruktur muss mit dieser Entwicklung Schritt halten und sich daran anpassen. An diesem Modernisierungskurs zu arbeiten und die Bereitstellung der Verkehrsnetze zu optimieren, bleiben somit lohnende Aufgaben und versprechen für die Zukunft weiterhin wichtige und interessante Diskussionen zur Verkehrsinfrastrukturpolitik.

Ihr
Dr. Peter Fischer

Von Pällmann bis heute

Manche Ideen brauchen Zeit, bis sich dafür politische Mehrheiten finden. Viele Stichworte, die heute die Infrastrukturdebatte im Verkehr prägen, waren bereits Elemente des Konzepts der Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, der sogenannten Pällmann-Kommission, aus dem Jahr 2000.

Die dort empfohlene Einführung der Lkw-Maut und die Gründung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft wurden bis 2005 zeitnah umgesetzt, die enge Zweckbindung des Mautaufkommens für die Fernstraßen 2011 dauerte schon deutlich länger und die Bundesfernstraßengesellschaft steht erst heute auf der politischen Agenda. Zwischenzeitlich hatten weitere Gutachten und seit 2012 mehrere Kommissionen die damaligen Empfehlungen aufgegriffen und teilweise variiert, präzisiert, erweitert oder auch in Frage gestellt.

Pro Mobilität hat die Reformüberlegungen für die Finanzierung und Organisation der Bundesverkehrswege und insbesondere der Straßennetze seit der Verbandsgründung 2002 eng begleitet. Wichtig ist uns dabei bis heute, eine bedarfsorientierte Finanzierung mit effizienten Organisationsstrukturen zu verknüpfen und Lösungen an künftigen Herausforderungen zu orientieren. Im Hinblick auf die Bereitstellung der Bundesfernstraßen hatte die Pällmann-Kommission bereits wesentliche Eckpunkte für einen Gesamtansatz aufgezeigt. Doch wenn heute der Vorschlag der Fratzscher-Kommission, eine Bundesfernstraßengesellschaft zu gründen, auf ein Votum zur Privatisierung der Autobahnen reduziert wird, ist dies einerseits falsch, denn die Kommission hat sich explizit für öffentliches Eigentum an Bundesfernstraßen ausgesprochen, andererseits auch sachlich zu eng. Zu Recht hat die Pällmann-Kommission eine solche Bundesgesellschaft in den Kontext eines effizienten Netz- und Vermögensmanagements, der Umstellung von Steuer- auf Gebührenfinanzierung, einer mehrjährig verlässlichen Finanzierung und bundesweiter Prioritäten gesetzt.

Die aktuelle Diskussion ist somit ein guter Anlass, die Reformbestrebungen der letzten eineinhalb Jahrzehnte Revue passieren zu lassen.

➤ *Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (2000)*

Die nach ihrem Vorsitzenden benannte Pällmann-Kommission empfahl übergreifend für die Bundesverkehrswege:

- eine bedarfsorientierte Finanzierung,
- die Umstellung auf Gebührenfinanzierung, wo dies möglich sei, und hier insbesondere die Einführung der Lkw-Maut als ersten Schritt,
- Infrastrukturgesellschaften für die Bundesverkehrswege und dabei auch eine oder mehrere Bundesfernstraßengesellschaft(en),
- die Neuabgrenzung der Bundeszuständigkeit mit einer Abstufung von Bundesstraßen an die Länder und
- die stärkere Beteiligung privater und öffentlicher Partner an der Infrastrukturfinanzierung.

Der Schwerpunkt lag somit auf der Finanzierungsseite, wobei die Effizienz durch eine Neujustierung der Zuständigkeiten und die Abkopplung von Etatschwankungen gestärkt werden sollte.

➤ *Bericht des Bundesbeauftragten für die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung (2004)*

In einem umfassenden Bericht sprach sich der damalige Bundesrechnungshofpräsident in seiner Rolle als Bundesbeauftragter für die Wirtschaftlichkeit der Verwaltung für eine föderale Entflechtung bei den Bundesfernstraßen aus. Bundesstraßen sollten an die Länder abgegeben und die beim Bund verbleibenden Straßennetze von einer eigenständigen Bundesverwaltung geführt werden.

➤ *Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (2012)*

Nach einer längeren Pause der Reformdiskussion und einem immer offensichtlicheren Sanierungsstau der Verkehrswege adressierte die sogenannte Daehre-Kommission im Auftrag der Ver-



kehrsministerkonferenz die Unterfinanzierung von Erhalt und Betrieb auf allen föderalen Ebenen. Die öffentliche und politische Wahrnehmung der Probleme wurde so auf die Verkehrsinfrastruktur von Ländern und Kommunen ausgeweitet. Darüber hinaus wurde die Idee von regionalen Infrastrukturfonds aufgeworfen.

➤ *Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ (2013)*

Im Vorfeld der Bundestagswahl 2013 griff die sogenannte Bodewig I-Kommission für die Verkehrsministerkonferenz und unter Beteiligung des Bundes diese Empfehlungen auf. Sie sprach sich für das Prinzip „Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau“ aus. Zur Finanzierung des Nachholbedarfs schlug sie ein auf 15 Jahren befristetes Sondervermögen aus Haushaltsmitteln vor. Weitere Eckpunkte waren eine zweckgebundene, überjährige Mittelbereitstellung und zugriffssichere Fonds. Investitionslücken aller föderalen Ebenen sollten u.a. durch die Ausweitung von Straßenbenutzungsgebühren auf Landes- und Kreisstraßen geschlossen werden. Angemahnt wurden Nachfolgeregelungen für die Gemeindeverkehrsfinanzierung und das Entflechtungsgesetz.

➤ *Kommission „Stärkung von Investitionen in Deutschland“ (2015)*

Einen über den Verkehr hinaus greifenden Auftrag hatte die Fratzscher-Kommission im Auftrag des Bundeswirtschaftsministers. Sie untersuchte Möglichkeiten zur Stärkung von

öffentlichen und privaten Investitionen in Deutschland. Nach intensiver Diskussion sprach sie sich für die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft und die Beteiligung privaten Kapitals an der Finanzierung von Projekten aus. Das Eigentum an den Straßen soll dabei beim Bund verbleiben. Ein anderer Vorschlag der Kommission, ein Investitionsfonds für finanzschwache Kommunen, wurde zwischenzeitlich vom Bund umgesetzt.

➤ *Reformkommission „Bau von Großprojekten“ (2015)*

In ihrem Abschlussbericht forderte sie, neben der Stärkung digitaler Projektplanung u.a. zu Beginn mehr in die Planung eines Vorhabens zu investieren. Dies reduziere das Risiko von Kostenüberschreitungen in der Bauphase. Die heutige föderale Kostenteilung erschwert die Umsetzung dieses Ansatzes bei den Bundesfernstraßen, weil die Länder höhere Ausgaben für ihre Verwaltung in Kauf nehmen müssten, damit der Bund von geringeren Kosten beim Bau profitieren kann. Bei einer Zuständigkeit in einer Hand könnte der Gesamttablauf optimiert werden.

➤ *Kommission „Bau und Unterhaltung des Verkehrsnetzes“ (2016)*

Dem Vorschlag des Bundes zur Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft stellte die Bodewig II-Kommission im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz die Beibehaltung einer reformierten Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen durch die Länder entgegen. Der Bund solle stärker die Rolle des Bauherrn und Bestellers einnehmen, die Länder auf der Basis von Vereinbarungen mehr Freiraum bei der Umsetzung erhalten und dabei von einer Kapitalsammelstelle des Bundes unterstützt werden. Wie ein Bonus-Malus-System aussehen könnte, mit dem der Bund auf die Einhaltung vertraglicher Regelungen hinwirken kann, blieb offen.

Was wurde seit 2000 umgesetzt?

Gemessen an den Empfehlungen der Pällmann-Kommission und denen der Daehre- und Bodewig-Kommissionen zeichnen sich erste Fortschritte ab:

- Bei der bedarfsorientierten Finanzierung aller föderalen Straßennetze sind zumindest die Bundesfernstraßen diesem Ziel mit dem Bundeshaushalt 2016 und der Finanzplanung der Bundesregierung endlich näher gekommen. Eine große Herausforderung bleibt die Unterfinanzierung der Verkehrsinvestitionen bei vielen Ländern und vor allem bei finanzschwachen Kommunen.
- Auf der Einnahmenseite ging die Entwicklung schneller. Die Lkw-Maut auf Autobahnen startete 2005 und wurde zwischenzeitlich auf weitere Netzteile und Fahrzeuggruppen ausgedehnt. Ab Mitte 2018 soll sie auch auf dem gesamten Bundesstraßennetz erhoben werden.
- Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) des Bundes wickelt seit ihrer Gründung die Verteilung der Mautmittel ab, anfangs für alle Verkehrswege, mit der vollständigen Zweckbindung des Mautaufkommens für die Bundesfernstraßen ab 2011 darauf fokussiert. 2016 integrierte die VIFG alle Zahlungsströme des Bundeshaushalts für den Bau von Autobahnen und Bundesstraßen in ihr Finanzmanagementsystem und verbessert damit die Kontrollmöglichkeiten für Parlament und Verwaltung. Die Einnahmen der Lkw-Maut fließen aber weiterhin dem Bundeshaushalt zu und werden von dort zugewiesen. Die Unabhängigkeit von kurzfristigen Etatschwankungen des Bundes ist somit noch nicht so stark wie bei der Schiene ausgeprägt.
- Die Neuabgrenzung der Bundeszuständigkeit mit einer Abstufung von Bundesstraßen an die Länder wurde in der zweiten Föderalismuskommission vorläufig auf einen Minimalkompromiss reduziert.
- Die Beteiligung privater und öffentlicher Partner an der Infrastrukturfinanzierung wurde als erstes verwirklicht. Seit 2002 wurden bis heute drei ÖPP-Projektstufen als Beschaffungsalternative für die Bundesfernstraßen unter Beteiligung privaten Kapitals entwickelt.

Ein Anfang ist gemacht, doch es bleibt wichtig, jetzt zu weitergehenden Reformscheidungen zu kommen. Klare Prioritäten, effiziente Organisation und verlässliche Finanzierung sollten auf allen föderalen Ebenen des Straßennetzes zu einem Gesamtkonzept verknüpft werden.



© Oliver Tjaden



© digitalstock / fotolia.com

Verkehrsinfrastrukturpolitik 2014 bis 2016

➤ *Modernisierung der Straßen nimmt Fahrt auf*

Die Infrastrukturpolitik ist seit 2014 in Bewegung geraten. Investitionen wurden vor allem auf Bundesebene deutlich angehoben, Prioritäten nicht nur angekündigt, sondern auch tatsächlich gesetzt und Strukturfragen wie eine Reform der Auftragsverwaltung ernsthaft diskutiert. Die neue Entwicklung trifft auf Planungsstrukturen, die für ein lange Zeit niedriges Investitionsniveau ausreichten, jetzt aber dringend aufgestockt werden müssen. Statt der Finanzierung ist nun die Umsetzung von Investitionen die Herausforderung für die Modernisierung der Verkehrswege geworden. Ambitioniert ist nicht allein die Verstärkung der Planungsaktivitäten, auch die Balance zwischen zusätzlichen Baustellen im Bestandsnetz und einem noch akzeptablen Stauaufkommen gilt es zu wahren. Bei den Nutzern ist daher erst einmal Geduld gefragt, bevor sie mittelfristig eine bessere Qualität der Straßennetze erwarten können. Auch die Ausweitungen von Mautgebühren ist Teil des Pakets.

Spannend bleibt, in welchem Umfang sich Länder und Kommunen zu eigenen Investitionsoffensiven anstiften lassen.

➤ *Verkehrsnachfrage*

Der Anstieg der Bevölkerung in Deutschland und eine gute Konjunktur haben den Verkehr in den beiden letzten Jahren wachsen lassen. Die Leistung im Personen- und Güterverkehr auf der Straße nahmen jeweils um rund zwei Prozent zu. Bereits Ende 2017 ist damit

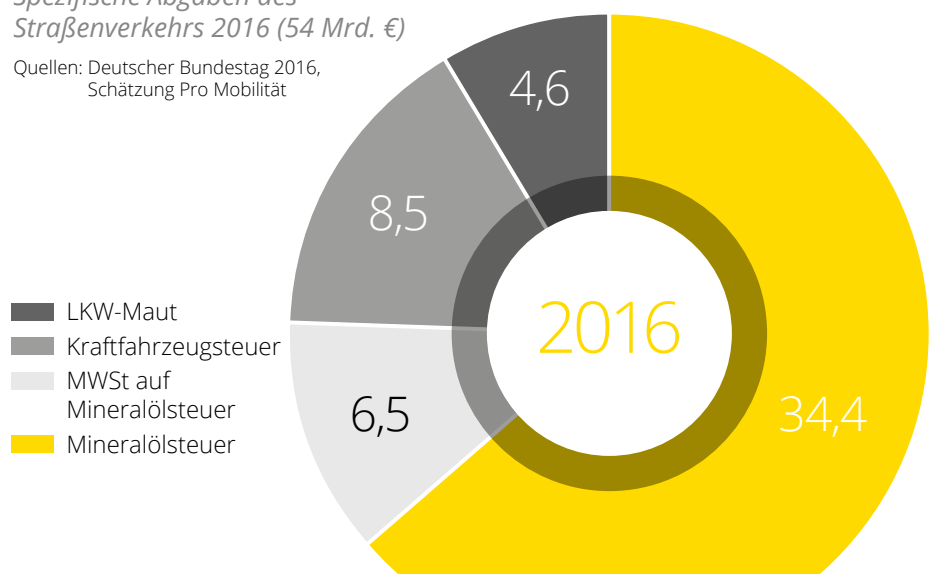
zu rechnen, dass Pkw und Zweiräder das in der Verkehrsprognose des neuen Bundesverkehrswegeplans erst für 2030 erwartete Niveau erreichen. Der Lkw-Verkehr entwickelt sich im Trend und der Buslinienfernverkehr nimmt weiter dynamisch zu.

➤ *Staus auf hohem Niveau*

In der ADAC-Staubilanz waren sowohl 2014 wie auch 2015 Zuwächse zu verzeichnen. Wurden 2013 noch

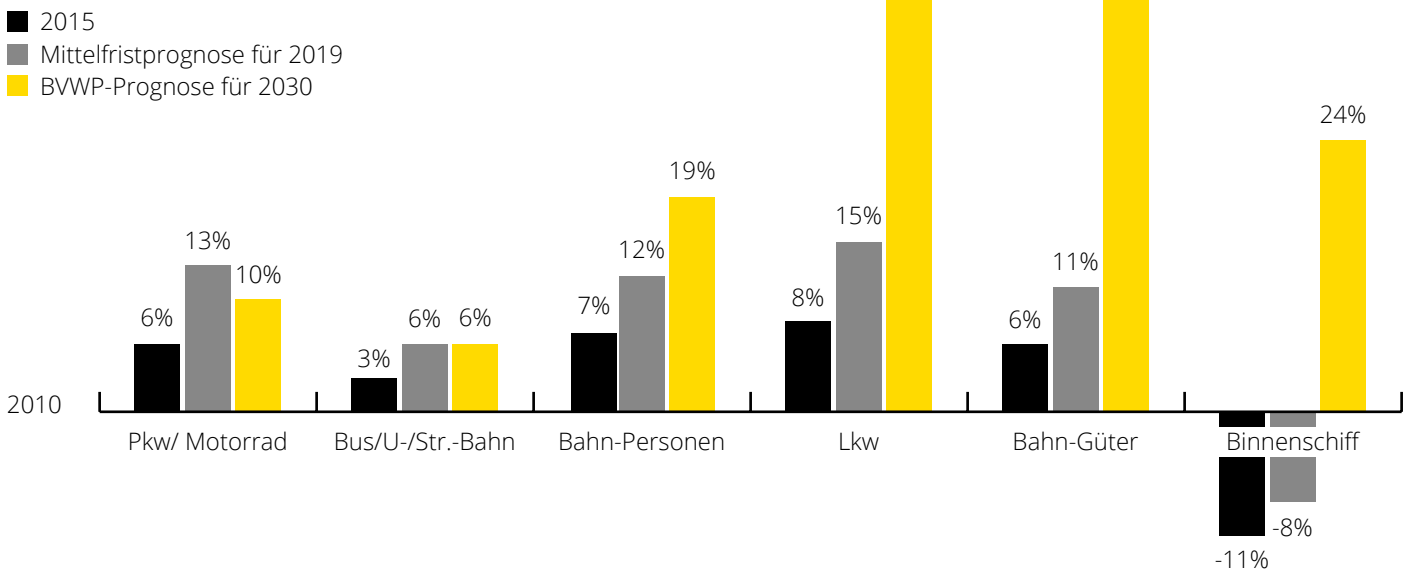
Spezifische Abgaben des Straßenverkehrs 2016 (54 Mrd. €)

Quellen: Deutscher Bundestag 2016, Schätzung Pro Mobilität



Trend der Verkehrsleistung seit 2010

Quellen: BVU/ ITP/ IVW/ Planco 2014; TCI Röhling 2016



415.000 Staus mit einer Länge von 830.000 Kilometern gemeldet, so waren es 2015 schon 568.000 Staus mit einer Gesamtlänge von etwa 1,1 Millionen Kilometern. Nach Angaben des Verkehrsdaten-anbieters INRIX standen deutsche Autofahrer 2014 rund 39 Stunden im Stau, vier mehr als ein Jahr zuvor. Stau-reichster Ballungsraum war Köln mit 65 Stunden vor Stuttgart und Karlsruhe. Bis 2030 rechnet das Unternehmen mit einem Anstieg der Staus in Deutschland um 30 Prozent.

Verstärktes Handeln für Verkehrssicherheit notwendig

2014 und 2015 nahm die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr jeweils zu. Damit wird es schwer, die für dieses Jahrzehnt gesetzten Verkehrssicherheitsziele zu erreichen. Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm von 2011 der Bundesregierung sieht vor, die Anzahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2020 um 40 Prozent zu verringern. Im Oktober 2015 wurde eine Halbzeitbilanz veröffentlicht. Danach verunglücken weiterhin rund 60 Prozent der Getöteten auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen). Pkw-Insassen, Motorradfahrer und Senioren auf dem Fahrrad sind hier besonders betroffen. Innerorts sind vor allem ältere Fußgänger und Radfahrer in den Blick zu nehmen. Handlungsbedarf besteht auf allen föderalen Ebenen und bei allen Akteuren. Mittelfristig lässt das vernetzte Fahren deutliche Verbesserun-

gen erwarten. Eine Fehler verzeihende Straßenplanung und -ausstattung kann infrastrukturseitig zu mehr Verkehrssicherheit führen.

Digitale Innovation im Verkehr

Das digital vernetzte Auto mit alternativem Antrieb, das mit intelligenter Straßeninfrastruktur kommuniziert, ist inzwischen mehr als nur eine Vision. Zahlreiche Elektrofahrzeuge und Assistenten zum automatisierten Fahren sind auf dem Markt, autonom fahrende Lkw und Pkw werden erprobt. Mit dem „Digitalen Testfeld Autobahn“ hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur 2015 auf einem Abschnitt der A9 in Bayern die Möglichkeit geschaffen, derartige Innovationen unter Praxisbedingungen zu testen. Andere Regionen haben Interesse am Aufbau weiterer Testfelder bekundet.

Auf dem IT-Gipfel 2015 wurden von Politik, Wirtschaft und Verbänden die notwendigen Rahmenbedingungen für die Mobilität der Zukunft diskutiert. Pro Mobilität unterstützte dabei die Forderung, Infrastruktur- und Verkehrsdaten von Kommunen, Ländern und dem BMVI sowie seinen nachgeordneten Behörden dauerhaft verfügbar zu machen. Besonders die Logistik sieht in aktuellen Informationen über den Zustand von Straßen und Brücken sowie entsprechenden Nutzungseinschränkungen ein großes Potenzial.

Im Januar 2016 griff ein Antrag der Koalitionsfraktionen CDU/CSU und SPD unter anderem diese Position auf und forderte die Bundesregierung auf, einen Aktionsplan „Digital vernetztes Auto – intelligente Straßeninfrastruktur“ zu erstellen. Neben der Verdichtung des Verkehrs in den Ballungsräumen müsse der „Rückgang der Infrastruktur in ländlichen Räumen“ aufgefangen werden. Digital vernetzter Verkehr wird dazu als Schlüsseltechnologie definiert, die mehr Umweltschutz und Verkehrssicherheit schafft und die Teilhabe an Mobilität ermöglicht.

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt

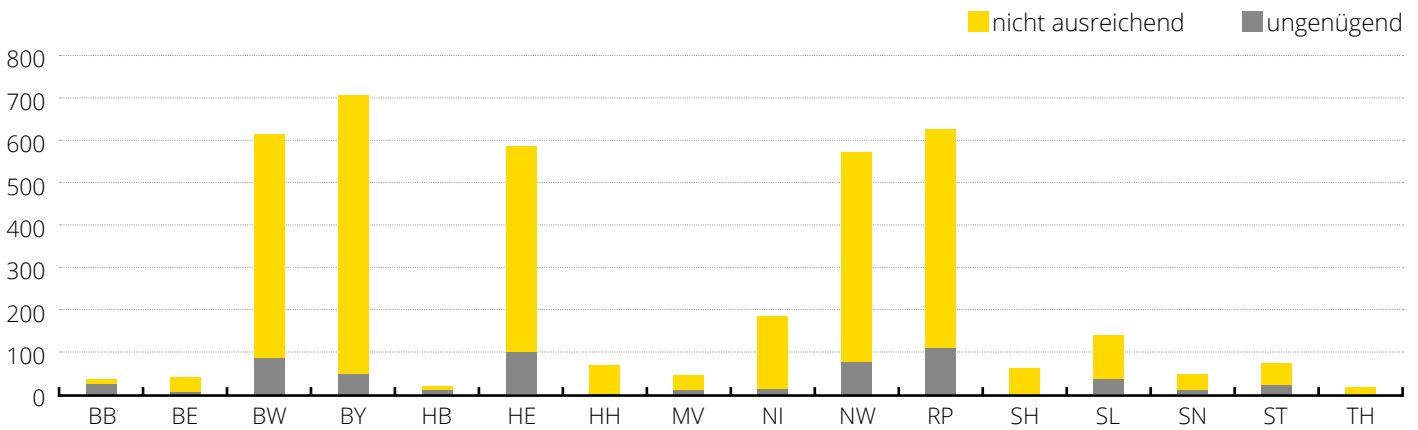
Im Sommer 2014 wurde ein Beteiligungsprozess zum Aktionsplan Güterverkehr und Logistik gestartet, der in dessen Weiterentwicklung im Herbst 2015 mündete. Pro Mobilität hat sich dabei vor allem für eine praxisnahe Ausgestaltung der Maßnahmen und deren Herleitung aus logistischen Problembereichen ausgesprochen. Der Infrastrukturbereich mit der Nutzungseinschränkung vieler Brücken und den daraus erwachsenden Problemen, zum Beispiel für Schwerlasttransporte, eignet sich dazu in besonderer Weise.

Straßennetze von Ländern und Kommunen

Nur wenige Kommunen sind so transparent wie Wiesbaden und veröffentlichen alle vier Jahre einen detaillierten

Brückenflächen an Bundesfernstraßen in schlechtem Zustand (1000 qm)

Quelle: Deutscher Bundestag 2015



Straßenzustandsbericht, aus dem dann das Erhaltungsprogramm abgeleitet wird. Rund 70 Prozent der Städte und Gemeinden verzeichneten im KfW-Kommunalpanel 2015 einen nennenswerten oder gravierenden Investitionsrückstand bei Straßen- und Verkehrsinfrastruktur. In keinem anderen kommunalen Infrastrukturbereich ist die Situation so schlecht. Auch die Landesrechnungshöfe befassten sich zunehmend mit dem Erhaltungsstau der Landes- und Staatstraßen, so in Bayern, Berlin, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Schleswig-Holstein.

Zustand der Brücken und Fahrbahnen an Bundesfernstraßen

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat zugesagt, jede Maßnahme der Brückenertüchtigung an Bundesfernstraßen zu finanzieren, die Baurecht erhält. Wie erforderlich ein solcher Schritt ist, zeigt sich daran, dass mehr als 3,8 Millionen Quadratmeter in den nächsten Jahren saniert werden müssen. Besonders betroffen sind Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen, auf die zusammen 80 Prozent der Brückenflächen in schlechtem Zustand entfallen. Eine Serie von Anfragen im Parlament durch die Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen hat hier 2015 für viel Transparenz gesorgt.

Noch umfassender ist der neue Verkehrsinfrastrukturbericht des BMVI an den Deutschen Bundestag vom April 2016, der alle zwei Jahre erscheinen soll. Hieraus ergibt sich ein umfassendes Bild, das auch den Zustand der Fahrbahnen an Autobahnen und Bundesstraßen nach Bundesländern abdeckt. Pro Mobilität begrüßt, dass Parlament und Öffentlich-

keit nun ein klareres Bild vom Zustand der Verkehrswege des Bundes haben.

Deutsche Verkehrsnetze im internationalen Ranking zurückgefallen

Wachsender Verkehr bei zunehmenden Erhaltungsproblemen der Verkehrswege, diese Entwicklung wird auch im Ausland registriert. Beim Standortranking des Weltwirtschaftsforums fiel Deutschland bei der Qualität der Straße von Platz 11 in 2013 auf Platz 13 in 2015 zurück. Auch die Häfen rutschten aus den Top Ten, bei der Schiene mit Rang 9 dürfte dies bald der Fall sein. Für den Standort Deutschland, der als Hochtechnologieland und Exportweltmeister eine gut funktionierende Logistik benötigt, ist das keine gute Visitenkarte.

Investitionshochlauf

In den letzten Jahren hat die Verkehrspolitik erfolgreich vermitteln können, dass sich ein erheblicher Investitionsrückstau im Infrastrukturbereich aufgebaut hat und eine bessere Finanzausstattung erforderlich ist. Mit wirtschaftlichem Wachstum, zunehmender Verkehrsnachfrage und einem hohen Steueraufkommen sind Rahmenbedingungen entstanden, in denen auch Haushalts- und Wirtschaftspolitiker sich für höhere Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur stark machten. Bundesminister Alexander Dobrindt und die Verkehrspolitiker der Koalition haben dieses Umfeld genutzt und mit dem sogenannten Investitionshochlauf eine Modernisierungsoffensive gestartet. Diese stützt sich auf einer Fortführung hoher Zuweisungen aus dem Steueraufkommen, zusätzliche Einnahmen aus Ausweitun-

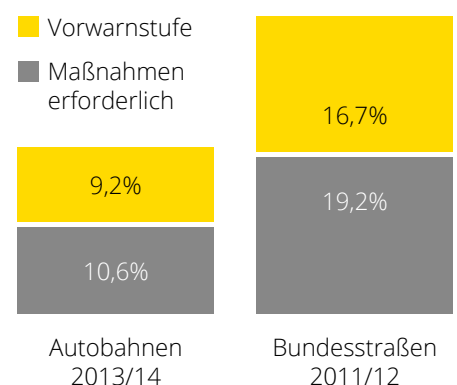
gen der Mauterhebung, Öffentlich-Private-Partnerschaften und Prioritätensetzung bei der Verwendung der Mittel.

Spürbarer Investitionsanstieg ab 2016

In den Jahren 2014 und 2015 stagnierten die Investitionen in die Autobahnen und Bundesstraßen noch auf dem Niveau des letzten Jahrzehnts. Der Etatbeschluss des Bundestages für 2016 führte dagegen zu einer deutlichen Aufstockung. Mit dem Nachtragshaushalt 2015 war bereits ein Sonderprogramm für die Jahre 2016 bis 2018 verabschiedet worden. Insgesamt erhalten die Bundesfernstraßen 2016 mit 6,2 Milliarden Euro rund zwanzig Prozent mehr als im Vorjahr. Bis 2018 soll diese Linie bis auf 6,7 Milliarden Euro ansteigen. Pro Mobilität setzt sich dafür ein, das hohe Niveau auch danach fortzusetzen. Langfristige Planungssicherheit erleichtert es den Verwaltungen und der Wirtschaft, zusätzliche Kapazitäten für Planung, Vergabe und Bauen zu schaffen.

Fahrbahnen in schlechtem Zustand (Gesamtwert) an Bundesfernstraßen

Quelle: BMVI 2016





© mitifoto / fotolia.com

Mit dem Etat 2014 wurde unter dem Stichwort „Überjähigkeit“ für alle Bundesverkehrswege die Übertragung von Ausgaberesten eines Haushalts auf das Folgejahr eingeführt. Bei den Bundesfernstraßen könnte dies in 2016 oder den Folgejahren einmal relevant werden, falls angesichts des kurzfristigen Mittelaufbaus vorübergehend ein Engpass an baureifen Vorhaben bestehen sollte. Pro Mobilität wirbt dafür, darüber hinaus Projekte mit mehrjährigen Budgets auszustatten, um die Umsetzung zu beschleunigen. Eine weitere Neuerung ist außerdem, dass alle Investitionsausga-

ben für den Fernstraßenbau über das Finanzmanagementsystem der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes abgewickelt werden und somit das Controlling verbessert wird.

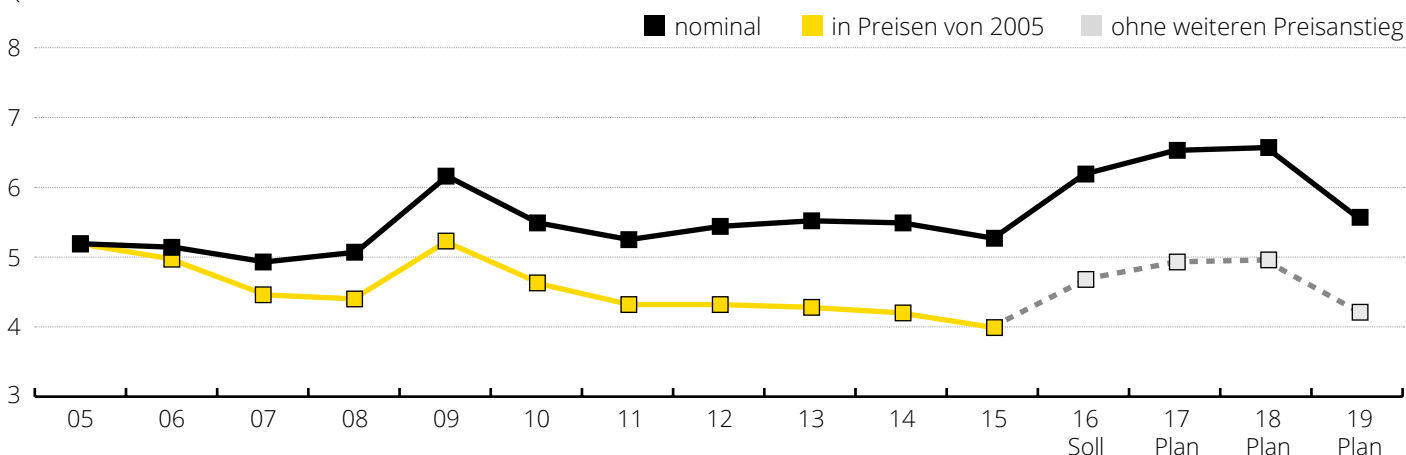
Lkw-Maut mehrfach ausgeweitet

Eine wichtige Grundlage für die Festlegung der Höhe der Lkw-Maut ist eine Wegekostenrechnung für die Bundesfernstraßen, die alle fünf Jahre vorgenommen wird. Im Auftrag des BMVI wird hier ermittelt, welche Mautsätze nach europäischem und deutschen Gebüh-

renrecht maximal zulässig sind. Kalkulatorische Zinsen auf das gebundene Kapital machen hier den größten Kostenblock aus. In der Konsequenz führte das historisch niedrige Zinsniveau zu einer Senkung der Mautsätze zu Beginn 2015. Zeitgleich wurde erstmalig ein Aufschlag für externe Kosten von Luftschadstoffemissionen eingeführt. Zuvor waren die Mautsätze nach Emissionsstufen gestaffelt worden und setzten stärkere Anreize zur Nutzung emissionsarmer Lkw. Jetzt stand die Erzielung zusätzlicher Einnahmen im Vordergrund.

Investitionen in Bundesfernstraßen nominal - real (in Mrd. Euro)

Quelle: Pro Mobilität 2016



Im Laufe des Jahres 2015 folgten zum 1. Juli die Ausweitung der Lkw-Maut auf weitere 1.100 km vierstreifige Bundesstraßen und zum 1. Oktober auf Fahrzeuge zwischen 7,5 und 11,9 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht. In diesem letzten Schritt wurde eine neue Achsklassenstruktur für die Lkw-Maut eingeführt. Pro Mobilität hat diese auch in einer Anhörung des Deutschen Bundestages kritisch bewertet, weil sich Anreize zu höheren Achslasten und damit schnellerer Fahrbahnverschleiß ergeben.

Mitte 2018 will die Bundesregierung die Lkw-Maut auf alle bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen ausdehnen. Hier setzte sich Pro Mobilität in der Verbändeanhörung des BMVI zum Referentenentwurf im April 2016 dafür ein, auf Autobahnen und Bundesstraßen einheitliche Mautteilsätze für Infrastrukturkosten zu erheben. Laut Wegekostenrechnung wären mehr als doppelt so hohe Mauthöhen auf Bundesstraßen denkbar, was erhebliche Standortnachteile für Regionen ohne gute Autobahnbindung zur Folge hätte.

Infrastrukturabgabe vorerst auf Eis gelegt

Als ein weiteres Element der Ausweitung der Gebührenfinanzierung war die Einführung der Infrastrukturabgabe/Pkw-Vignette geplant. Unter den engen Vorgaben des Koalitionsvertrages, keinen inländischen Fahrzeughalter schlechter zu stellen, wurde parallel eine Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer gesetzlich beschlossen. Die Europäische Kommission sah in der Ausgestaltung eine Diskriminierung von Fahrzeughaltern aus anderen EU-Staaten und lei-



tete ein Vertragsverletzungsverfahren ein. Die Bundesregierung hat bis zur rechtlichen Klärung die Vorbereitungen zur Umsetzung der Infrastrukturabgabe ausgesetzt. Pro Mobilität sieht am Gesetz kritisch, dass das Aufkommen nur allgemein für den Verkehr, nicht aber ausschließlich für Straßen verwendet werden soll.

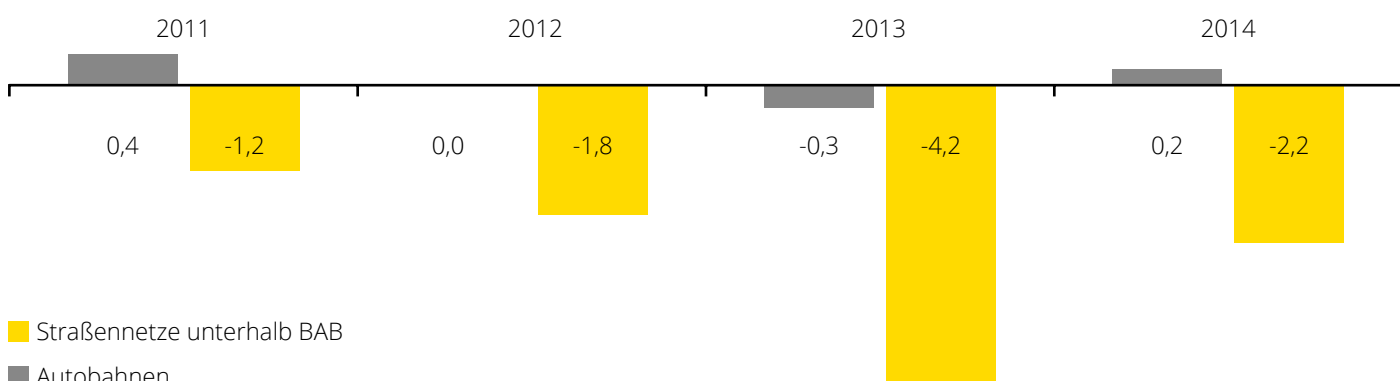
Nationaler Rechtsrahmen zum Einheitlichen Europäischen Mautdienst

Die Europäische Kommission strebt die Stärkung der Interoperabilität der

europäischen Mautsysteme an. Im zweiten Halbjahr 2014 wurde mit dem EEMD-Gesetz in Deutschland hierfür der nationale Rechtsrahmen geschaffen. Im April 2016 folgte der Entwurf der ersten Verordnung zur Regelung mautdienstrechtlicher Vorschriften (EEMD). Hier sollen die Registrierung von Anbietern, das Mautdienstregister und die Verfahrensordnung für eine Vermittlungsstelle konkretisiert werden. Ein Entgelt für den EEMD-Anbieter ist seitens des Bundes nicht vorgesehen. Welche Rolle der EEMD im europäischen Mautmarkt spielen wird, ist noch offen.

Veränderung des Nettoanlagevermögens der Straßennetze im Vergleich zum Vorjahr in Mrd. Euro (in Preisen von 2010)

Quelle: Destatis 2015





© Fiedels / fotolia.com

➤ ÖPP im Fernstraßenbau mit neuer Generation

Im April 2015 hat das BMVI gemeinsam mit dem Bundesfinanzministerium (BMF) die dritte Staffel von ÖPP-Vorhaben vorgestellt. Die elf Projekte umfassen mehr als 600 km Autobahnen und Bundesstraßen. Sie erreichen bei Aus- und Neubau rund 7 Mrd. Euro Investitionsvolumen, einschließlich Betrieb, Erhalt und Finanzierung sind es rund 14 Milliarden Euro. Die Vergütung richtet sich nach der Verfügbarkeit der Strecke. Mittlerweile sind aus allen drei Staffeln sechs ÖPP-Vorhaben in der Betriebspha-

se, zwei im Bau und drei weitere in der Ausschreibung. In 2016 hat das BMVI ein Forschungsprojekt zu alternativen Geschäfts- und Finanzierungsmodellen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich gestartet, in dem vor allem die Rolle des Mittelstands betrachtet wird. Pro Mobilität ist hier in den Beirat eingebunden.

➤ Bundesfernstraßengesellschaft und Bodewig II-Kommission

Zu den zentralen Empfehlungen der Fratzscher-Kommission vom Mai 2015 gehörte die Errichtung einer Bundes-

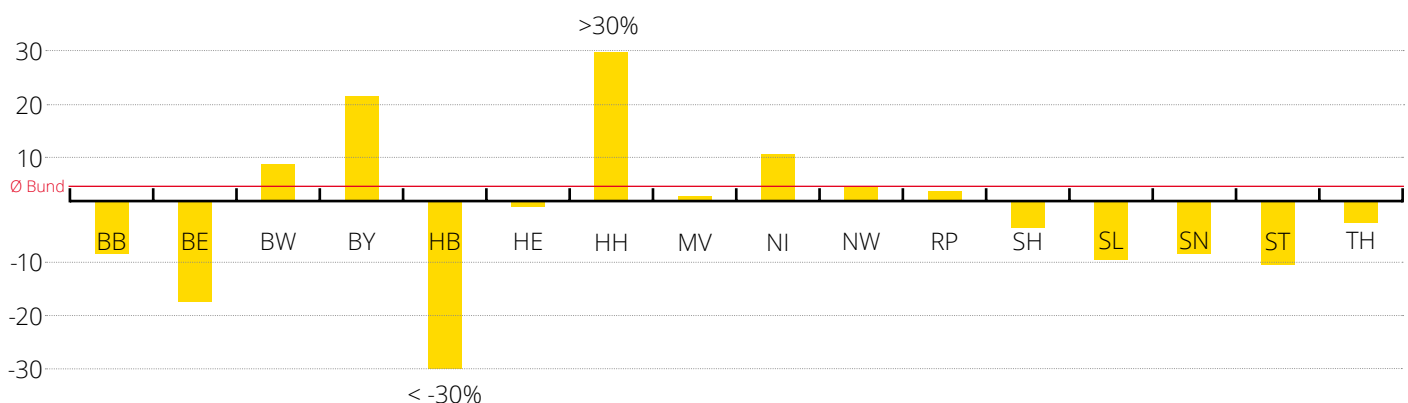
fernstraßengesellschaft. Damit wurde eine in Fachkreisen schon lange geführte Diskussion neu belebt. Eine Privatisierung der Bundesfernstraßen wurde von der Kommission explizit abgelehnt. Der Vorschlag wurde von den Bundesministerien für Verkehr, Finanzen und Wirtschaft aufgegriffen und an einer Konkretisierung gearbeitet. Eine erste Orientierung hat das BMVI dem Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur im Dezember 2015 zugeleitet.

Pro Mobilität unterstützt die Bestrebungen, Finanz- und Aufgabenverantwortung in einer Hand zu bündeln, weil die bisher gesplittete Zuständigkeit bei Bund und Ländern zu Abstimmungsproblemen und Effizienzverlusten führt. In unserer Stellungnahme zu einer Bundestagsanhörung im April 2016 wurde der Reformbedarf ausführlich begründet. Bereits im Mai 2015 hatte Pro Mobilität in einem Expertengespräch der SPD-Bundestagsfraktion den Vorschlag begrüßt und in einem Diskussionspapier im Oktober 2015 Handlungsfelder und Lösungsansätze aufgezeigt. Die Bundesfernstraßen sollten vollständig in Bundeseigentum verbleiben. Im Falle einer Fokussierung der Managementgesellschaft auf die Autobahnen sollte für die Bundesstraßen eine Optimierung der heutigen Auftragsverwaltung erfolgen.

Da die Reformpläne eine Änderung des Grundgesetzes voraussetzen, ist die Sicht der Bundesländer von großer Relevanz. Die Verkehrsministerkonferenz (VMK) sah die Pläne mit Skepsis, wie der VMK-Vorsitzende Minister Christian

Ausschöpfen des Investitionsrahmens im Bundesfernstraßenetat 2015

Quelle: Pro Mobilität



Pegel bei einer Pro Mobilitäts-Veranstaltung erläuterte. Die VMK beauftragte die Kommission „Bau und Unterhaltung der Verkehrsnetze“ unter Leitung des früheren Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (Bodewig II-Kommission) mit einer Bewertung und Reformvorschlägen. Da ein konkretes Modell des Bundes noch nicht vorlag, fokussierte sich die Kommission auf eine Optimierung der vorhandenen Struktur mit der Verringerung von föderalem Abstimmungsbedarf und einer verlässlichen Finanzierung. Im Vordergrund standen eine schnelle Umsetzbarkeit, geringere Reformkosten und der Verzicht auf die Beeinträchtigung von Abläufen durch eine große Organisationsreform. Offen blieb, wie der Bund den Ländern Anreize setzen und diese wirksam kontrollieren kann.

In einer Sonderkonferenz im Februar 2016 beschlossen die Verkehrsminister der Länder auf dieser Basis eine ablehnende Position zu einer Bundesfernstraßengesellschaft. Jetzt liegt es an der Bundesregierung und der Ministerpräsidentenkonferenz, im Rahmen der föderalen Finanzverhandlungen über die Umstellung auf eine Bundesfernstraßengesellschaft zu entscheiden.

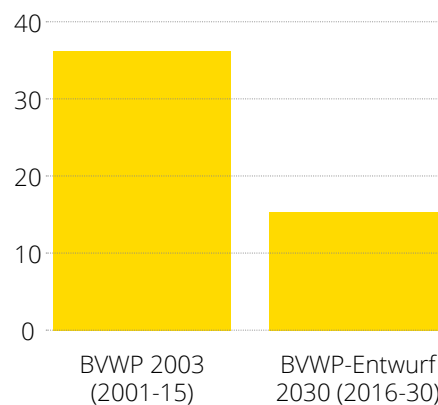
🕒 Bundesverkehrswegeplan 2030

Am 16. März 2016 wurde der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 vorgestellt und eine sechswöchige Konsultation der Öffentlichkeit gestartet. Der neue Bedarfsplan baut auf einer plausiblen Verkehrsprognose, einer modernisierten Bewertungsmethodik und einer guten Grundkonzeption auf. Diese Bausteine wurden vom BMVI in den vergangenen Jahren regelmäßig mit der Öffentlichkeit und den Verbänden abgestimmt. Mit den Prioritäten für Erhalt, Engpassbeseitigung und großräumig bedeutsame Vorhaben setzt der Entwurf wichtige Schwerpunkte. Kritisch hat Pro Mobilität angemerkt, dass der

ambitionierte Investitionsrahmen offen lässt, in welcher Weise Inflation im Zeitablauf berücksichtigt werden soll und wie die Zweckbindung von Straßenbenutzungsgebühren für die Fernstraßen dauerhaft gewährleistet wird. Bei der Mittelverteilung für Aus- und Neubau auf die Verkehrswege hätte statt vager Verlagerungsperspektiven der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Investitionsprogramms mehr beachtet werden sollen. Insgesamt bewertet Pro Mobilität den Entwurf des Bundesverkehrswegeplans grundsätzlich positiv.

Neuinanspruchnahme von Flächen durch vordringliche BVWP-Projekte aller Bundesverkehrswege (1.000 ha)

Quelle: BMVI 2016



🕒 Über föderale Finanzbeziehungen kommunale Verkehrswege stärken

Durchschnittlich betrachtet, geht es der kommunalen Ebene gut, denn sie schloss das dritte Jahr in Folge mit einem leichten Überschuss ab. Doch die Unterschiede in der Finanzausstattung zwischen den Kommunen werden immer größer. Laut KfW-Kommunalpanel bewegen sich ein Drittel der Kommunen seit mehr als 10 Jahren in einer negativen Gesamtfinanzsituation. Mehrfach hat der Bund die Kommunen in dieser Legislaturpe-

riode entlastet, wobei Städten und Gemeinden durch die Flüchtlingswelle auch besondere finanzielle Herausforderungen entstanden sind. Pro Mobilität wirbt dafür, im Rahmen der Verhandlungen zu den föderalen Finanzbeziehungen die Investitionsfähigkeit der kommunalen Ebene dauerhaft zu stärken. Um insbesondere die Investitionen finanzschwacher Kommunen anzukurbeln, hat der Bund 2015 das Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds (KInvF)“ mit insgesamt 3,5 Mrd. Euro beschlossen. Die Länder erhalten daraus bis 2018 Finanzmittel. Die Kriterien zur Festlegung förderberechtigter Kommunen und die Auswahl förderfähiger Bereiche innerhalb des Gesetzesrahmens sind Ländersache. Nicht alle haben die Lärmsanierung von Straßen dabei berücksichtigt. Bisher fließen die Mittel nur langsam ab. Pro Mobilität setzt sich dafür ein, die generellen Fördermöglichkeiten des Bundes für die kommunalen Straßen über den Bereich Lärmsanierung hinaus auszuweiten.

Als Investitionsbremse für die kommunale Verkehrsinfrastruktur erweist sich die ungewisse Zukunft der Gemeindeverkehrsfinanzierung im Rahmen des Entflechtungsgesetzes. Die bisherigen Finanzzuweisungen des Bundes an die Länder in Höhe von 1,3 Milliarden Euro jährlich für die Kofinanzierung von Projekten des ÖPNV und des Umbaus kommunaler Straßen sollen 2019 auslaufen. Schon jetzt stocken durch die Ungewissheit länger laufende Vorhaben. Es ist nicht erkennbar, dass die Länder mit eigenen Mitteln diese Lücke füllen werden. Pro Mobilität wirbt dafür, im Rahmen der Bund-Länder-Gespräche zu den föderalen Finanzbeziehungen sich auf eine dauerhafte Fortführung der Gemeindeverkehrsfinanzierung mit Zweckbindung für Straßen einschließlich Radinfrastruktur und ÖPNV zu verständigen.



Straßen und Verkehr 2014 – 2016

Konzeptionen

- › Aktionsplan Güterverkehr und Logistik weiterentwickelt (2014 – 2015)
- › Digitales Testfeld Autobahn gestartet (2015)
- › IT-Gipfel mit Plattform Digitale Netze und Mobilität (2014 und 2015)
- › Nationaler Rechtsrahmen zum Einheitlichen Europäischen Mautdienst EEMD geschaffen (seit 2014)
- › Dritte Staffel von ÖPP-Vorhaben vorgestellt (2015)
- › Fratzscher-Kommission für Bundesfernstraßengesellschaft (2015)
- › Bodewig II-Kommission mit Reformempfehlungen für Auftragsverwaltung
- › Sonderkonferenz der Verkehrsminister lehnt Bundesfernstraßengesellschaft ab (02/2016)
- › Verkehrsinfrastrukturbericht (05/2016)
- › Forschungsprojekt zu alternativen Geschäfts- und Finanzierungsmodellen bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbereich von BMVI gestartet (2015)
- › Entwurf des Bundesverkehrswegeplans vorgestellt und Öffentlichkeitsbeteiligung (03/2016)
- › Kabinett beschließt Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes: Lkw-Maut ab 2018 auf allen Bundesstraßen (05/2016)

Finanzierung

- › Überjährigkeit für Ausgabenreste im Haushalt eingeführt (2014)
- › Sondervermögen „Kommunalinvestitionsförderungsfonds (KInvF)“ mit insgesamt 3,5 Mrd. Euro beschlossen (2015)
- › Investitionshochlauf Bundesfernstraßen inkl. Sonderprogramme (2015):
Investitionen 2016: 6,2 Mrd. Euro / 2018: 6,7 Mrd. Euro
Verstetigung ab 2019 noch ungeklärt
- › Mautsätze sinken durch Wegekostenrechnung / Anrechnung externer Kosten (2015)
- › Ausweitung Lkw-Maut auf weitere 1.100 km Bundesstraßen zum 1. Juli 2015
- › Mautpflicht für Lkw von 7,5 t bis 11,9 t zGG ab 1. Oktober 2015
- › Umsetzung der Infrastrukturabgabe für Pkw ruht / EU-Vertragsverletzungsverfahren läuft

Straßen & Brücken

- › Ca. 70 % der Städte und Gemeinden klagen über Investitionsrückstand bei Straßen- und Verkehrsinfrastruktur
- › 3,8 Millionen Quadratmeter Brückenfläche an Autobahnen und Bundesstraßen sind ein Sanierungsfall
- › 80 % davon in Bayern, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Hessen und Nordrhein-Westfalen
- › Fahrbahnen an Bundesfernstraßen in schlechtem Zustand: Autobahnen 21,8 % / Bundesstraßen 35,9 %

Verkehr

- › Zahl der Verkehrstoten in 2014 und 2015 gestiegen, 60 % der Getöteten auf Außerortsstraßen (ohne Autobahn)
- › 39 Stunden Stau pro Autofahrer/Jahr (2014)
- › Staurekord 568.000 Staus mit 1,1 Mio km in 2015
- › Verkehr von Pkw und Zweirädern soll bereits 2017 das für 2030 prognostizierte Niveau erreichen

Stellungnahmen und Anhörungen

Zahlen Daten Fakten

Mit unserer kompakten Aufarbeitung wichtiger Sachverhalte zu Bedarf und Finanzierung haben wir, wie in den Vorjahren, die Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundesrat begleitet.

In der Ausgabe vom September 2015 unterstützten wir den Investitionshochlauf bei Bundesfernstraßen, wiesen aber auch darauf hin, dass die Investitionen selbst im Spitzenjahr 2018 mit 6,7 Mrd. Euro preisbereinigt nur der Bauleistung des Jahres 2005 entsprechen würden. Die Finanzierungsannahme des Bundesverkehrswegeplans 2003 von real 5,2 Mrd. Euro pro Jahr sei damit noch nicht erreicht. Dennoch wechsele die Herausforderung in der Infrastrukturpolitik erstmals seit Jahren von der Finanzierung zur Planung und Umsetzung. Damit seien nun vor allem die Länder und die Wirtschaft gefordert. Dieser Weg solle durch

eine effizientere Mittelverwendung wie z.B. über eine Fernstraßengesellschaft ergänzt werden, lautete das Fazit.

In der Ausgabe September 2014 zum Bundeshaushalt 2015, also vor dem Investitionshochlauf, bestand kein Anlass zu Euphorie. Unrealistisch hoch angesetzte Erwartungen an das Aufkommen der Lkw-Maut waren immerhin in der Finanzplanung korrigiert worden. Dadurch verringerten sich die möglichen Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen pro Jahr um mehr als 200 Mio. Euro. Der im Grunde positive stetige Anstieg der Gesamtheit der Verkehrsinvestitionen beinhaltet für die Straßen nicht den dringend benötigten stabilen Aufwärtstrend. So war der Ausblick auf die Haushaltsplanungen noch wenig optimistisch.

Verkehrsetat 2016

Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundesrat

3. September 2015 1 / 2

ZAHLEN
DATEN
FAKTEN

Mit dem Verkehrsetat 2016 sollen die Investitionen in die Bundesverkehrswege einen deutlichen Schub erhalten. Erstmals seit 2009 sind für die Fernstraßen wieder mehr als 6 Mrd. Euro geplant. Die Finanzplanung sieht weiter Zuwächse bis 2018 vor. In 2019 fehlt bisher noch die Fortsetzung. Dennoch, erstmals seit Jahren wechselt die Herausforderung von der Finanzierung zur Planung und Umsetzung. Hier sind nun vor allem die Länder und die Wirtschaft gefordert.

- In den nächsten Jahren wird ein **stetiges Wachstum von Personen- und Güterverkehr** erwartet.
- Mit dem **Zukunftsinvestitionsprogramm** hat die Koalition für die Jahre 2016 bis 2018 ein wichtiges Signal für die Modernisierung der Verkehrsnetze gesetzt, aus dem die Straße 2016 500 Mio. Euro erhält. Darüber hinaus haben BMW und BMW Ende April eine „neue Generation“ ÖPNV-Vorhaben vorgestellt.
- Das Haushaltsgesetz enthält eine **veränderte Systematik im Kapitel für Bundesfernstraßen**. Für die geplante Abwicklung aller Zahlungen über die VFG ist das VFG-Gesetz noch anzupassen.
- Handlungsbedarf besteht auch bei der **Umsetzung der Vorschläge der Kommission „Aus Großprojekten“**. Viele Kosteneroberungen erklären sich nachträglich durch Inflation und zusätzliche Auflagen, doch viel Planung, Vergleiche und Umsetzung lassen sich noch Kosten- und Terminrisiken mindern.
- Der **Bundesrechnungshof** hat „eine fortschreitende Verschlechterung des Zustands der Bundesfernstraßen“ festgestellt. Er fordert sachgerechte Qualitätsziele für Erhaltungsbedarfsprozesse und die Einbindung der Bedarfsträger in Eisenbahnen – nicht nur nominal, sondern real, also preisbereinigt.
- Die Investitionen in Fernstraßen erreichen in den Spitzenjahren 2017/18 mit jeweils 6,6 Mrd. Euro preisbereinigt nur die Bauleistung von 2005. Sie liegen damit immer **noch unter der Finanzierungsannahme des BWW 2003** von real 5,2 Mrd. Euro pro Jahr. Mit Ausnahme von 2009 ist der Etat ein Jahrzehnt darüber geblieben. Der Umsetzungstau bei Erhaltung, Aus- und Neubau ist die Konsequenz.

Mit dem **Etatentwurf 2016** und der **Finanzplanung bis 2019** leitet der Bund einen **Kurswechsel zu einer verbesserten und stetigeren Finanzierung der Fernstraßen ein. Dieser Weg sollte durch eine effizientere Mittelverwendung wie z.B. über eine Fernstraßengesellschaft ergänzt werden.**

Etatentwurf 2016 und Finanzplanung bis 2019

Fernstraßenetat mit Plus von 20 Prozent für 2016 bis 2018, danach 2019 Rückfall									
Etatentwurf 2016 und Finanzplanung 2019 der Bundesregierung									
in Mrd. Euro	14	15	16	17	18	19	2019-13	04-17	
Gesamtausgaben	295,5	299,5	310,6	310,6	319,9	329,3	303,6	304,1	
Investitionen									
Fernstraßen	5,40	5,06	6,15	6,53	6,63	5,57	5,37	5,81	
Eisenbahnen	4,76	4,60	4,99	5,05	5,61	5,48	4,41	4,85	
Wasserstraßen	0,87	0,98	0,96	0,96	0,98	0,98	0,98	0,97	
Verkehrsweg*	11,24	10,64	12,10	12,54	12,82	12,39	10,72	11,79	

* incl. Konventioneller Verkehr. In Durchschnitt 2010-13 mit 0,06 Mrd. Euro, 2014-17 mit 0,13 Mrd. Euro. Quelle: BMD 2015, HBR 2015

2016-18 preisbereinigt unter 2005

Schwäche Bedarfplanfinanzierung

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.



Stellungnahmen finden Sie auf unserer Homepage zum Download unter:
<http://www.promobilitaet.de/verband/positionen/stellungnahmen-gesetze>



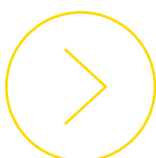
Gesetzentwurf zur Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD)

In der Stellungnahme von 18. August 2014 begrüßte Pro Mobilität den Gesetzentwurf zur Einführung des europäischen elektronischen Mautdienstes (EEMD). Die Bundesregierung schaffte mit dem EEMD-Gesetz in Deutschland die nationale Rechtsgrundlage für einen europaweit interoperablen Mautdienst und setzte damit mit Verzug europäische Vorgaben um.



Anpassung der Lkw-Mautsätze an die neue Wegekostenrechnung und die Einführung eines Kostenzuschlags für externe Kosten

Mit dem Gesetz zur zweiten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes nahm die Koalition die notwendige Anpassung der Lkw-Maut an die Wegekostenrechnung 2013 bis 2017 vor. Aufgrund des niedrigen Zinsniveaus waren geringere Kapitalkosten zu berücksichtigen und die Mautsätze abzusenken. Positiv nahm der Verband in der Stellungnahme zu einer Bundestagsanhörung zur Kenntnis, dass bei der Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Bundesstraßen einheitliche Mautsätze für Autobahnen und mautpflichtige Bundesstraßen umgesetzt wurden. Im Hinblick auf die Planung zur Ausweitung der Maut auf alle Bundesstraßen ab Mitte 2018 wurde eine baldige Klärung angeregt, ob dort nach EU-Recht ebenfalls einheitliche Mautsätze zulässig seien. Zum Kostenzuschlag für externe Kosten wurde auf Zielkonflikte beim Bund zwischen der Minderung externer Effekte und der Erzielung von Einnahmen aus der Maut hingewiesen.



Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen

Beim Gesetzgebungsverfahren zur Einführung einer „Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen“ von Dezember 2014 bis Februar 2015 wurde die mangelnde Zweckbindung des Vignettenaufkommens für die Bundesfernstraßen kritisiert. Ebenso wurde die fehlende Einbindung in einen Finanzierungskreislauf Straße bemängelt. Zudem wurde eine realistische Zeitplanung für den Start gefordert.



Absenkung der Mautpflicht auf Lkw ab 7,5 t zGG und neue Achsklassen

Pro Mobilität sah den Gesetzentwurf zur dritten Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes in Teilen kritisch und forderte in der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. März 2015, er solle in der Form nicht umgesetzt werden. Hauptkritikpunkt war die Umstellung von bisher zwei auf künftig vier Achsklassen, von der Anreize zum Einsatz von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit geringerer Achszahl ausgehen. Die Flottenstruktur werde sich verändern, was durch die höheren Achslasten zu zunehmendem Verschleiß von Straßen und Brücken und in der Folge zu höherem Erhaltungsbedarf führe.



Sektorales Fahrverbot in Tirol unverhältnismäßig

Die Landesregierung Tirol in Österreich hat im Juli 2015 einen Entwurf der „Sektoralen Fahrverbot-Verordnung“ für einen Abschnitt des Brenners zur Diskussion gestellt. Da an einigen Messpunkten Vorgaben zur Luftqualität nicht eingehalten wurden, wollte das Land Fahrverbote für Lkw mit bestimmten Gütergruppen erlassen. Pro Mobilität hat in seiner Stellungnahme vom November 2015 darauf verwiesen, dass der Trend der NO₂-Immissionen rückläufig sei und sich die Probleme an zwei Messpunkten besser durch lokal begrenzte Maßnahmen ausräumen lassen.



Diskussion zur Bundesfernstraßengesellschaft

Pro Mobilität unterstützt die Bündelung der Finanz- und Aufgabenverantwortung in einer Hand, weil die bisher gesplittete Zuständigkeit bei Bund und Ländern zu Abstimmungsproblemen und Effizienzverlusten führt. Unsere Stellungnahme in der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 13. April 2016 begründete den Reformbedarf ausführlich. Pro Mobilität erkennt darin die Leistungen der bisherigen Institutionen von Bund und Länder beim Aufbau und Betrieb des heutigen Fernstraßennetzes und damit zur Mobilität in Deutschland an. Der Verband sieht jedoch erhebliche föderale Hemmnisse in der Organisationsstruktur der Bundesfernstraßen, die eine Weiterentwicklung des Bundesfernstraßennetzes nicht mehr bundesweit einheitlich gewährleisten. Bereits im Oktober 2015 hatte Pro Mobilität in einem Diskussionspapier Handlungsfelder und Lösungsansätze aufgezeigt. Dazu wird in dem Papier erörtert, mit welchen Zielen und Aufgaben eine Bundesfernstraßengesellschaft beauftragt werden könnte, für welche Netzteile sie zuständig sein sollte und wie sich ein Übergang mit allen Beteiligten erfolgreich gestalten lässt.



Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Pro Mobilität bewertete den vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur am 16. März 2016 vorgelegten Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 grundsätzlich positiv. In der Stellungnahme vom 2. Mai 2016 wurde herausgestellt, dass der Bedarfsplan auf einer für den Bereich Straße plausiblen Verkehrsprognose aufbaue, die Grundkonzeption in regelmäßigen Konsultationen mit Verbänden und Öffentlichkeit vorbereitet wurde und mit den Prioritäten für Erhalt, Engpassbeseitigung und für großräumig bedeutsame Vorhaben wichtige Schwerpunkte gesetzt wurden. Zudem orientiert sich die Kategorisierung stärker als bei früheren Bundesverkehrswegeplänen am gesamtwirtschaftlichen Nutzen und der bundesweiten Netzwirkung. Beim Investitionsrahmen werde jedoch nicht deutlich, in welcher Weise der Finanzierungskreislauf Straße berücksichtigt wurde und insbesondere wie die Zweckbindung von Straßenbenutzungsgebühren für die Fernstraßen dauerhaft gewährleistet wird. Um den bis 2030 vorgesehene vordringliche Bedarf vollständig umzusetzen bzw. zu beginnen, müsse die Investitionslinie stärker steigen als bislang vorgesehen und zusätzlich Inflationpuffer vorsehen.



Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen

Mitte 2018 will die Bundesregierung die Lkw-Maut auf alle bisher nicht mautpflichtigen Bundesstraßen ausdehnen. Pro Mobilität setzte sich in der Verbändeanhörung zum Referentenentwurf für die vierte Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes im April 2016 dafür ein, auf Autobahnen und Bundesstraßen einheitliche Mautteilsätze für Infrastrukturkosten zu erheben. Laut Wegekostenrechnung wären mehr als doppelt so hohe Mauthöhen auf Bundesstraßen denkbar, was erhebliche Standortnachteile für Regionen ohne gute Autobahnanbindung zur Folge hätte.

Öffentliche Veranstaltungen

„Mautpläne für Autobahnen und Bundesstraßen: Was kommt auf uns zu?“

24. Juni 2014



Es wurden die Chancen und Risiken der Weiterentwicklung der Lkw-Maut und der Einführung einer Pkw-Vignette aus Sicht der Politik, der Wissenschaft, der Nutzer und der Wirtschaft diskutiert. Prof. Dr. Alexander Eisenkopf von der Zeppelin-University, Friedrichshafen führte mit seinem Impulsvortrag „Maut, Wegekosten, Vignette – Einige kritische Anmerkungen zur Zukunft der Nutzerfinanzierung in Deutschland“ in das Thema ein. Diskussionsstoff lieferte insbesondere das neue Wegekostengutachten. Einerseits ermöglicht es niedrigere Mautsätze für Lkw auf Autobahnen und andererseits berechnet es erstmalig Aufschläge für externe Kosten.



Weitere Themen: Die Pläne eine Pkw-Vignette für Autobahnen, die inländische Fahrzeughalter nicht belastet, EU-rechtskonform einzuführen sowie die Forderung der Länder nach einer Lkw-Maut für alle Straßen.

Panel: Weitere Einschätzungen

Ulrich Klaus Becker, Vizepräsident für Verkehr, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., **RA Michael Knipper**, Hauptgeschäftsführer, Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., **Adalbert Wandt**, Präsident, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Moderation: **Dr. Daniel Delhaes**, Korrespondent, Handelsblatt



Podiumsdiskussion: „Mautpläne für Autobahnen und Bundesstraßen: Was kommt auf uns zu?“

Sören Bartol, MdB, Stellvertretender Vorsitzender, SPD-Bundestagsfraktion, **Roland Claus**, MdB, Sprecher für Haushaltspolitik, Bundestagsfraktion DIE LINKE, **Dr. Peter Fischer**, Präsident, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., **Eckhardt Rehberg**, MdB, Mitglied des Haushaltsausschusses, CDU/CSU-Bundestagsfraktion, **Dr. Valerie Wilms**, MdB, Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen. Moderation: **Dr. Daniel Delhaes**, Korrespondent, Handelsblatt

Workshop für Presse und Parlament

30. September 2014



© view7 / fotolia.com



© blender11.photo / fotolia.com



© masterpixel / fotolia.com

Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

Im internationalen Ranking des Weltwirtschaftsforums ist die Qualität der deutschen Straßeninfrastruktur in nur sechs Jahren von Rang vier auf Rang 13 abgestürzt. Was bedeutet dies für den Wirtschaftsstandort Deutschland und welche Auswirkungen haben Beschränkungen der Verkehrsinfra-

struktur? In einem Workshop berichteten die Unternehmen **Alstom**, **Ikea** und **Liebherr** von Problemen, insbesondere beim Transport schwerer Güter zu ihren Kunden. Wegen eingeschränkter Tragfähigkeit von Autobahnbrücken erreichen Schwertransporte oft nur noch auf langen Umwegen die Exporthäfen in Norddeutschland. Die Fahrt von Ulm ins

760 Kilometer entfernte Bremerhaven verlängert sich so auf 1020 Kilometer. Durch die größere Anzahl der dann involvierten Genehmigungsbehörden und Zeitverluste entstehen viel höhere Kosten. Für manchen Standorte könne die marode Infrastruktur damit sogar existenzbedrohend werden, berichteten die Unternehmensvertreter.

„Steigende Investitionen in Bundesfernstraßen effizient umsetzen“

10. Juni 2015

In den letzten Jahren ist es nicht allen Bundesländern gelungen, eine ausreichende Anzahl baureifer Vorhaben für die vom Bund bereitgestellten Mittel vorzubereiten. Angesichts steigender Investitionen nimmt der Handlungsbedarf hier zu. In dieser Veranstaltung wurden Möglichkeiten diskutiert, die Planung in den Straßenbauverwaltungen der Bun-



desländer zu verstärken und Potenziale zur engeren Einbindung Dritter zu nutzen. Auch Reformüberlegungen zur besseren Abwicklung von Großprojekten und Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung der Planungsverfahren waren Themen. In Vorträgen wurden Gemeinsamkeiten und Unterschiede in den Positionen der Verkehrsministerkonferenz und der Bundesregierung deutlich. Wirtschaftsvertreter zeigten dann Möglichkeiten zur Stärkung und Entlastung der staatlichen Verwaltung von Aufgaben auf. Anschließend befassten sich in einem zweiten Panel Bundestagsabgeordnete mit den politischen Facetten. Die rund 250 Besucher aus Politik, Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Verbänden hatten außerdem Gelegenheit zu einer ersten Standortbestimmung in der Diskussion um die Etablierung einer Bundesfernstraßengesellschaft, die durch die Empfehlungen der Fratzscher-Kommission neu belebt worden war.

Impuls: „Politischer Handlungsbedarf an Bundesfernstraßen aus Sicht der Länder“

Christian Pegel, MdL, Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg

Impuls: „Die Politik der Bundesregierung für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur“

Norbert Barthle, MdB, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur

Panel: Übertragung von Aufgaben

Dr.-Ing. Heinrich Best, Mitglied des Vorstandes des Verbands Beratender Ingenieure e.V., **Dirk Brandenburger**, Geschäftsführer DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH, **Peter Coenen**, Geschäftsführer, HOCHTIEF PPP Solutions GmbH. Moderation: **Dr. Daniel Delhaes**, Korrespondent, Handelsblatt

Panel: Reformbedarf bei der Planung und Organisation der Bundesfernstraßen

Dr. Peter Fischer, Präsident, Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V., **Bettina Hagedorn**, MdB, Mitglied des Haushaltsausschusses, SPD-Bundestagsfraktion, **Dr. Valerie Wilms**, MdB, Obfrau im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundestagsfraktion Bündnis 90/ Die Grünen, **Oliver Wittke**, MdB, Mitglied des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, CDU/CSU-Bundestagsfraktion. Moderation: **Dr. Daniel Delhaes**, Korrespondent, Handelsblatt



Eine Dokumentation der öffentlichen Veranstaltungen finden Sie auf:
<http://www.promobilitaet.de/verband/veranstaltungen>



Arbeitsgruppen

Pro Mobilität ist ein branchenübergreifendes Netzwerk von Unternehmen und Verbänden. In unseren Arbeits- und Projektgruppen treffen sich Experten, die Themen aus unterschiedlichen Perspektiven erörtern und Positionen zur Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland erarbeiten.

Bei Pro Mobilität bestehen derzeit folgende **Arbeitsgruppen**:

- Bundesverkehrswegeplanung
- Intelligente Verkehrssysteme
- Investitionen von Ländern und Kommunen in Straßeninfrastruktur

In weiteren **Projektsitzungen** wurden die Infrastrukturabgabe, die Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge ab 7,5 t zGG, die Vorschläge der Fratzscher-Kommission und die Ausgestaltung der Überjährigkeit im Bundeshaushalt vertieft.

Pro Mobilität engagiert sich zudem seit 2014 im IT-Gipfel-Prozess sowie in der Open Data Initiative D21.



Internationale Zusammenarbeit

Pro Mobilität ist Mitglied der **European Union Road Federation (ERF)**. Verbände und Unternehmen aus Europa arbeiten hier für Mobilität auf sicheren und leistungsfähigen Straßennetzen zusammen. Die ERF bündelt die Anliegen des Infrastruktursektors Straße gegenüber europäischen Institutionen, insbesondere der Kommission und dem Parlament. Pro Mobilität ist Mitglied im ERF-Vorstand und leitet die Arbeitsgruppe Road Asset Management (RAM).

In einer ERF-Informationsveranstaltung wurden Abgeordnete im Europäischen Parlament über das öffentliche Vermögen der Straßeninfrastruktur und ihre effiziente Erhaltung informiert. Im Rahmen des europäischen Netzwerks war Pro Mobilität außerdem bei internationalen Kongressen in Istanbul, Krakau, Paris und Prag vertreten. Ein weiterer Schwerpunkt war die Vorbereitung des Europäischen Straßenkongresses im Oktober 2016 in Leeds.

Darüber hinaus setzte Pro Mobilität die Mitwirkung beim **International Transport Forum/ OECD** fort und brachte sich in eine Arbeitsgruppe zu statistischen Daten ein.

Branchenübergreifendes Bündnis - gemeinsam stark

Präsident

Dr. Peter Fischer
Landesminister a.D.

Vizepräsidenten

Ulrich Klaus Becker
Vizepräsident Verkehr,
ADAC e.V.

Peter H. Coenen
Geschäftsführer,
Hochtief PPP Solutions GmbH

Dr. Walter Fleischer
Geschäftsführer,
KEMNA BAU Andreae GmbH & Co. KG

Stefan Kölbl
Vorsitzender der Vorstände,
DEKRA e.V. und DEKRA S.E.

Peter Markus Löw
Geschäftsführer,
Autobahn Tank & Rast GmbH

Adalbert Wandt
Präsident, Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)

Matthias Wissmann
Präsident,
Verband der Automobilindustrie e.V.

Geschäftsstelle

Stefan Gerwens
Geschäftsführer

Holger Schilp
Leiter Kommunikation

Bettina Fricke
Veranstaltungen und Sekretariat

Mitglieder

3M Deutschland GmbH
AGES Maut System GmbH & Co. KG
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Autobahn Tank & Rast GmbH
BG BAU - Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft
Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.
Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.
Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V.
DEKRA e.V.
Deutscher Asphaltverband e.V.
DORNIER Consulting International GmbH
DKV Euro Service GmbH + Co. KG
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e.V.
Eurobitume Deutschland
EUROVIA Infra GmbH
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
HOCHTIEF AG
HUESKER Synthetic GmbH
J. Friedrich Storz Verkehrswegebau GmbH & Co. KG
Kapsch Telematik Services GmbH
KEMNA Bau Andreae GmbH & Co. KG
SVG Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr eG
Tensar International GmbH
Toll Collect GmbH
UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG
VBI Verband Beratender Ingenieure
Verband der Automobilindustrie e.V.
Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.
Verein Deutscher Zementwerke e.V.
Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.
Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.

(Stand: Mai 2016)



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pro Mobilität setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt mehr als 30 Unternehmen und Verbände aus dem In- und Ausland. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, Güterkraftverkehr und Logistik, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

Mehr Informationen auf www.promobilitaet.de und auf Twitter: @promobilitaet

Impressum

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.
Friedrichstraße 154
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 - 22 48 84 12
Telefax: +49 (0) 30 - 22 48 84 14
E-Mail: info@promobilitaet.de
Web: <http://www.promobilitaet.de>
Twitter: @promobilitaet

Redaktion

Stefan Gerwens (v.i.S.d.P)
Holger Schilp

Gestaltung

cagefish, www.cagefish.com

Fotos

Pro Mobilität,
Bildschön: Sebastian Semmer (Veranstaltungsbilder S. 16-17),
Cover (von links nach rechts):
Oliver Tjaden, Günter Menzl / fotolia.com,
Pro Mobilität, hykoe / fotolia.com,
ehrenberg-bilder / fotolia.com, Marco2811 / fotolia.com

Mai 2016