



Verkehrsinfrastrukturelle Handlungsempfehlungen für die 20. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

2021 ist mit sechs Landtagswahlen und der Bundestagswahl im September ein richtungsweisendes Jahr – besonders für den Verkehrssektor. Im Sinne einer sicheren, leistungsfähigen und zukunftsgerichteten Mobilität, die für funktionierende Wertschöpfungs- und Logistikketten sorgt und dabei die individuellen Bedürfnisse der Bürger im Blick behält, hat Pro Mobilität fünf wichtige Handlungsfelder für die kommende Legislaturperiode identifiziert.

Hohes Investitionsniveau verstetigen

Mehr als 71 Prozent der Güterverkehrsleistung wurden 2019 in Deutschland über den Verkehrsträger Straße abgewickelt, gegenüber gut 18 Prozent auf der Schiene. Trotzdem wurden der Schiene etwa 38 Prozent des Gesamtinvestitionsvolumens des Bundes für die Verkehrswege zugeteilt. Selbst unter der Annahme enormer Investitionen in die Schieneninfrastruktur wird die Straße in den nächsten Jahrzehnten der dominante Hauptverkehrsträger für Güter und Personen bleiben. Zum einen millionenfach auf der letzten Meile, die durch die Schiene nicht erreichbar ist, zum anderen auf der Mittel- und Langstrecke, weil die Schiene die benötigten Kapazitäten, Flexibilitäten und Dienstleistungen hierfür auch langfristig nicht bereitstellen kann.

Vor dem Hintergrund des enormen Sanierungs- und Modernisierungstaus muss in kommenden Haushalten das Investitionsniveau für den wichtigsten Verkehrsträger daher inflationsbereinigt weiter angehoben und verstetigt werden. Das in den letzten Jahren aufgebaute Vertrauen bei Verwaltungen und Unternehmen in die Verstetigung der Investitionsmittel hat zum Aufbau von Kapazitäten bei Mitarbeitern und Maschinen geführt und darf nicht zunichte gemacht werden. Große Teile des wirtschaftlichen Wohlstandes hängen vom funktionierenden Güter- und Personenverkehr auf der Straße ab. Darüber hinaus leistet der Verkehrsträger Straße einen maßgeblichen Beitrag zur Versorgungssicherheit in Deutschland.

Finanzkreislauf Straße beibehalten

Der Finanzkreislauf Straße muss konsequent beibehalten werden, um die Akzeptanz bei den Nutzern sicherzustellen. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen weiterhin zweckgebunden für den Straßenbau Verwendung finden. Der sachgerechte Weg der Gebührenfinanzierung muss konsequent weitergeführt werden und die Verkehrsträger dürfen nicht finanziell gegeneinander ausgespielt werden. Jeder Verkehrsträger muss mit seinen Stärken zur Bewältigung des wachsenden Verkehrs beitragen. Über die Energiesteuer für Kraftstoffe und die Kraftfahrzeugsteuer werden pro Jahr schon heute über 40 Milliarden Euro vom Straßenverkehr für allgemeine Zwecke beigesteuert.

Planungen und Genehmigungen beschleunigen

Planungs-, Genehmigungs- und Gerichtsverfahren müssen schneller, effizienter und rechtssicher abgewickelt werden, um Geld, Zeit und Verkehrsbeeinträchtigung zu sparen. Auch für den Straßenbau benötigen wir in Ausnahmefällen Maßnahmengesetze wie bei den anderen Verkehrsträgern. Der Verzicht auf Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren und die Einstufung als Sanierungsmaßnahme bei Ersatzneubauten sollte auch auf Autobahnbrücken mit angepasster Kapazitätserweiterung ausgeweitet werden. Für das Vorbringen neuer Tatsachen im Verfahren müssen Präklusionsregelungen auf Basis nationaler Öffnungsklauseln im europäischen Umweltrecht eingeführt werden. Auch muss es eine Stichtagsregelung für wissenschaftliche und technische Erkenntnisse am Ende des Anhörungsverfahrens geben. Solche Regelungen schaffen Planungssicherheit und schränken den Missbrauch bei Klagen gegen gesellschaftlich wichtige Verkehrsinfrastrukturprojekte ein.

Modernisierung durch Digitalisierung

Die digitale Vernetzung von Verkehrsteilnehmern, Fahrzeugen und der sie umgebenden Infrastruktur sowie autonome Systeme versprechen Sicherheit, Komfort, eine effizientere Ausnutzung der vorhandenen Infrastruktur und Ressourcenschonung. Datenbasiertes, lebenszyklusorientiertes Verkehrsinfrastruktur-Management und permanente digitale Überwachung von Bauwerken wie Brücken, schaffen Sicherheit und helfen den optimalen Zeitpunkt zur Instandhaltung zu finden. Intelligente Verkehrssteuerung steigert die Leistungsfähigkeit von Straßen, Neu- und Ausbaumaßnahmen sind erst später notwendig und das Unfallrisiko und unfallträchtiger Staus werden reduziert. Die Systeme und Plattformen sind bereits verfügbar und müssen jetzt in die Praxis überführt werden. Zudem brauchen wir rechtliche Rahmenbedingungen, internationale Standards und die frühzeitige Einbindung innovativer Ideen aller Projektpartner für vernetzte datenbasierte und automatisierte Mobilität.

Nachhaltig bauen und fahren

Zur Förderung eines nachhaltigen Straßenverkehrs bedarf es eines integrierten Ansatzes, der Möglichkeiten wie die Förderung umweltfreundlicher Bauweisen, die Anpassung der Vergabep Praxis bei Infrastrukturbaumaßnahmen und wirtschaftliche Anreize mit dem Ziel einer Verhaltensänderung einschließt. Zudem sind technologieoffen die Voraussetzungen zu schaffen, dass Markt und Kunden emissionsarme bzw. -freie Angebote für ihr individuelles Mobilitätsverhalten nutzen können. Die Förderung und der Aufbau geeigneter Lade- bzw. Tankinfrastruktur ist hierfür zentral. Ebenso gilt es, die Forschung an und die Erprobung von CO₂-neutralen Mobilitätsangeboten weiter voranzutreiben.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. setzt sich seit 2002 zum Wohle der Allgemeinheit für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere der Bundesfernstraßen, sowie für Verkehrssicherheit und einen effizienten Einsatz der Finanzmittel ein. Der Verband unterstützt die Modernisierung der Verkehrswege und die Vernetzung der Verkehrsträger. Der Kreis der Mitglieder zählt derzeit 41 Unternehmen und Verbände. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, Güterkraftverkehr und Logistik, Infrastrukturbetreiber sowie Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.