Diskussionsveranstaltung "Verkehrsinfrastruktur-politik 2009 bis 2013" am 22. April 2009 in Berlin

Die Infrastrukturpolitik wird nach der Bundestageswahl vor großen Herausforderungen stehen. Das wurde bei einer Veranstaltung von Pro Mobilität zur Verkehrsinfrastrukturpolitik des Bundes in der nächsten Legislaturperiode deutlich. Vor rund 250 Gästen fasste Präsident Dr. Peter Fischer die Diskussionen in vier Thesen zusammen:

1. Der Stellenwert der Verkehrspolitik muss sich insbesondere gegenüber der Finanzpolitik verbessern.
2. Knappe öffentliche Budgets werden mehr denn je erfordern, effizient zu investieren.
3. Die Verkehrswege brauchen stabile Investitionen auf hohem Niveau: Nötig ist ein Quantensprung für mehr Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt.
4. Das Verkehrssystem muss weiter integriert und vernetzt werden.

Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität)

Reform der Finanzierung

In einer ersten Podiumsrunde zum Handlungsbedarf bei Straßen diskutierten Mitglieder des Präsidiums von Pro Mobilität. Hier forderte der Präsident des Verbandes der Automobilindustrie, ***Matthias Wissmann***, einen „Quantensprung" bei der Finanzierung: „Ich hoffe, es gelingt, die gesamte Lkw-Maut aus dem Haushalt herauszulösen und für eine eigenständige Fernstraßengesellschaft die Möglichkeit der Kreditfähigkeit zu schaffen".

v.l.: Matthias Wissmann (VDA), Dr. Peter Noé (Hochtief AG)

Dr. Peter Noé, Mitglied des Vorstands der HOCHTIEF AG, warb für mehr Effizienz bei der Bereitstellung der Infrastruktur. Er verwies auf die Vorteile von PPP für den Staat und die guten Erfahrungen mit den Pilotprojekten des A-Modells. Die ersten „Kunden" Bayern und Thüringen seien auch bei der zweiten Staffel

dabei. Das zeige deren Zufriedenheit. Die geplante Weiterentwicklung mit Verfügbarkeitskonzepten und einer Einheitsmaut wertete er positiv.

Der Präsident des Präsidialrates von DEKRA, ***Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler*** sprach sich für eine stärkere Vernetzung der Verkehrsträger aus. „Mobilität braucht Wasser, Schiene, Straße und Luft." Für die Straße forderte er, beim EU-Ziel der Dublin-Charta, die Zahl der Verkehrstoten zu halbieren, nicht nachzulassen. Die Potenziale von Verkehrsmanagement für sichere und leistungsfähige Straßen sei en noch nicht ausgeschöpft.

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler (DEKRA)

Politiker: Realistische Bedarfsplanung

Die Herausforderungen an die Verkehrsinfrastrukturpolitik nach der Bundestagswahl war das Thema einer zweiten Diskussionsrunde mit Abgeordneten aus allen Bundestagsfraktionen, die von Dr. Jörg Kürschner, MDR, moderiert wurde.

v.l.: Dr. Jörg Kürschner, Georg Brunnhuber (MdB), Sören Bartol (MdB)

Georg Brunnhuber, der stellvertretende verkehrspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, forderte die Einführung einer Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft nach dem Modell der österreichischen Autobahngesellschaft ASFINAG. Eine Ausgliederung des Verkehrshaushalts schaffe bessere Planbarkeit. Die Lkw-Maut allein werde jedoch auf Dauer nicht zur Finanzierung ausreichen. „Verkehrspolitik braucht eine Verstetigung der Investitionen".

Für die SPD im Bundestag warnte der stellvertretende Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ***Sören Bartol***, vor einer „eindimensionalen Fokussierung der Diskussion auf die Finanzierung". Es müsse auch um Wege weg vom Öl, um die intelligente Verknüpfung der Systeme und die Erhaltung des Bestandsnetzes gehen.

v.l.: Dr. Anton Hofreiter (MdB), Horst Friedrich (MdB), Dorothée Menzner (MdB)

Als große Herausforderung nannte der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, ***Horst Friedrich*** den Nachholbedarf bei den Verkehrswegen, insbesondere im Westen. Es müsse da investiert werden, wo der Verkehr am meisten zunimmt. Außerdem seien der demografische Wandel und die Neuausrichtung des ÖPNV wichtige Aufgaben. Friedrich forderte, den Mittelstand stärker in PPP einzubinden.

Der Obmann der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, ***Dr. Anton Hofreiter***, mahnte eine realistische Bedarfsplanung und Prioritätensetzung nach volkswirtschaftlichen Kriterien an. Kritisch merkte er an, dass viele Ortsumgehungen trotz eines zu geringen Verkehrsaufkommens gebaut würden. Dem widersprach Brunnhuber unter Verweis auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit.

Nach Auffassung der verkehrspolitischen Sprecherin der Bundestagsfraktion Die Linke, ***Dorothée Menzner***, sollte der Fokus auf Ressourcen sparen liegen. Sie forderte eine stärkere Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene und stellte die Wachstumserwartungen in der Infrastrukturplanung in Frage. „Projekte die seit 20 Jahren in der Pipeline sind, müssen wir hinterfragen."

Präsident ***Dr. Fischer*** hatte zum Auftakt darauf hingewiesen: „Die konjunkturell bedingte Entschärfung der Infrastrukturüberlastung darf uns nicht täuschen. Die Stausituation wird sich schnell wieder verschärfen, wenn wir nicht handeln." Er plädierte für mehr Transparenz nach dem Beispiel der Pisa-Berichte im Bildungssektor: „Über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur wissen wir zu wenig", so Fischer. „Mit Daten und Fakten gewinnt die Verkehrspolitik an Überzeugungskraft."