

# **Reformnotwendigkeiten bei der Verkehrsinfrastrukturplanung und Alternativen zur BFG**

**Fachtag zu verkehrspolitischen Konsequenzen  
einer Bundesfernstraßengesellschaft  
BIG/attac Berlin, 19. 2. 2016**

**Werner Reh  
Leiter Verkehrspolitik**

# Überblick

- **Zur „Reform“-Debatte in Deutschland**
- **Die Vorschläge der Bodewig II-Kommission**
- **Sieben Probleme müssen in der deutschen Verkehrs-Infrastrukturpolitik gelöst werden?**
- **Sind diese Probleme im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung zu lösen oder brauchen wir strukturelle Veränderungen?**
- **Fazit**

# Stand der Debatte bzw. Reformen

- Daehre-Kommissionsbericht 2014 wurde breit zitiert (7,2 Mrd.-Lücke/a), aber politische nicht aufgegriffen
- Immerhin: schrittweises anheben Ersatzinvest. im Bundesfernstraßentitel Bundeshaushalt: 1,5 Mrd./a fehlen
- Auftrag Koalitionsvereinbarung: „gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen.“
- Idee einer Bundesfernstraßen- oder Bundesautobahngesellschaft ist NICHT im Koalitionsvertrag enthalten. Noch weniger die Idee, Infrastrukturen für private Kapitalanlagen zu nutzen.

## (noch: Diskussion in D)

- **Fratzcher-Kommission: regt zur Behebung des „Investitionsnotstands“ an, Privatkapital zur Finanzierung von Fernstraßen einzusetzen. Tricks: höhere Zinskosten über Steuern finanziert, Aushebelung Schuldenbremse.**
- **Widerstand Gewerkschaften gegen diese Empfehlung**
- **ÖPP: Koalitionsvertrag: ÖPP nur, wenn „Kosten gespart und Projekte wirtschaftlicher umgesetzt werden“. In jedem Einzelfall transparent und unabhängig nachweisen**
- **Faktisch: ÖPP wird ausgeweitet ohne diesen Nachweis**
- **Viele Promotoren von ÖPP und BFG wollen Ausweitung Straßenneubau statt Erhalt bestehenden Netzes.**

## (noch Diskussion in D)

- **Lkw-Mautausweitung auf alle Bundesstraßen 2018 ist beschlossen: löst das Refinanzierungsproblem auf Bundesfernstraßen (zusätzlich 2 Mrd. € Einnahmen)**
- **Refinanzierungsprobleme der Länder bleiben ungelöst**
- **Statt entfernungsabhängiger Pkw-Maut auf allen Straßen: Anti-Ausländervignette bisher an EU gescheitert**
- **Ausländische Vorbilder:**
  - **Österreich: Generalverkehrsplan gibt Neu-/Ausbau Projekte vor. Lkw-/Pkw-Maut. ASFINAG setzt um**
  - **CH: Umfass. Gesamt-V-Planung; Lkw-Maut allen Str.**
  - **F: Konzessionsmodell Autobahnen: Pkw-/Lkw-Maut**

# Vorschläge Bodewig II (23.2.)

- **Alle Verkehrsträger & nachgeordnete Netze einschließen**
- **Konsequente Priorisierung & Synchronisierung Aufgaben**
- **Priorität Weiterentwicklung bestehender Systeme**
- **„Nachhaltige“ Finanzierung: überjährig und zugriffsfest, Lebenszyklusbetrachtung**
- **Nutzerfinanzierung für alle überörtliche Straßennetze ermöglichen (Lkw- und Pkw-Maut)**
- **Parlamentarische Kontrolle über Bedarf, Ziele, Prioritäten**
- **Erfolgskontrolle der Zielerreichung durch den Bund**
- **Aussagekräftige Netzzustands- und Leistungsberichte**

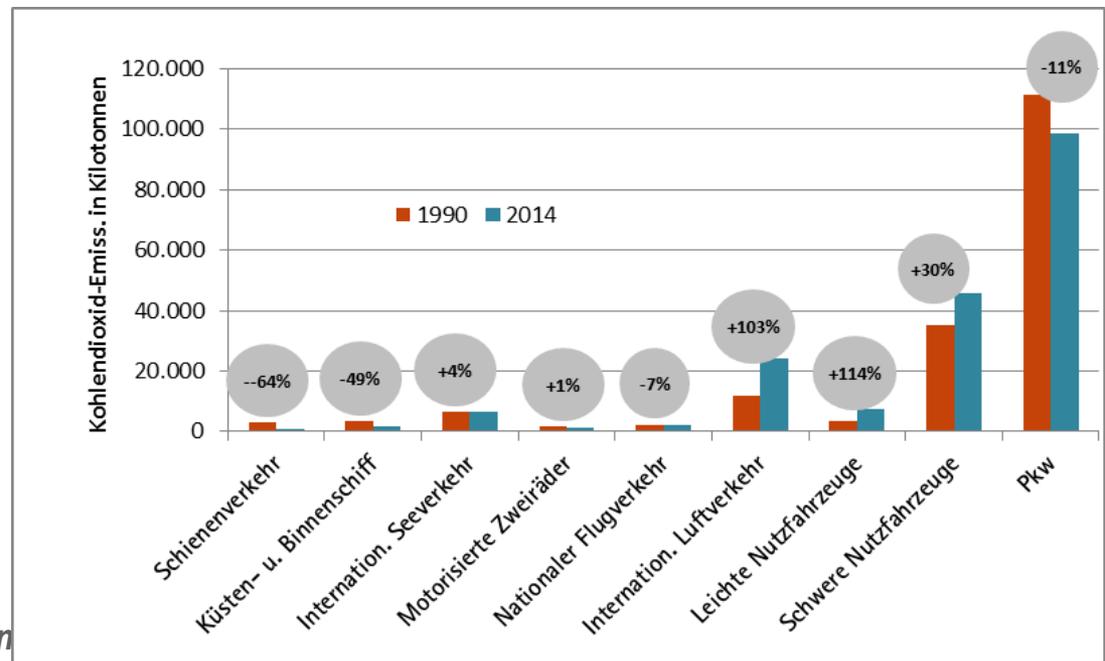
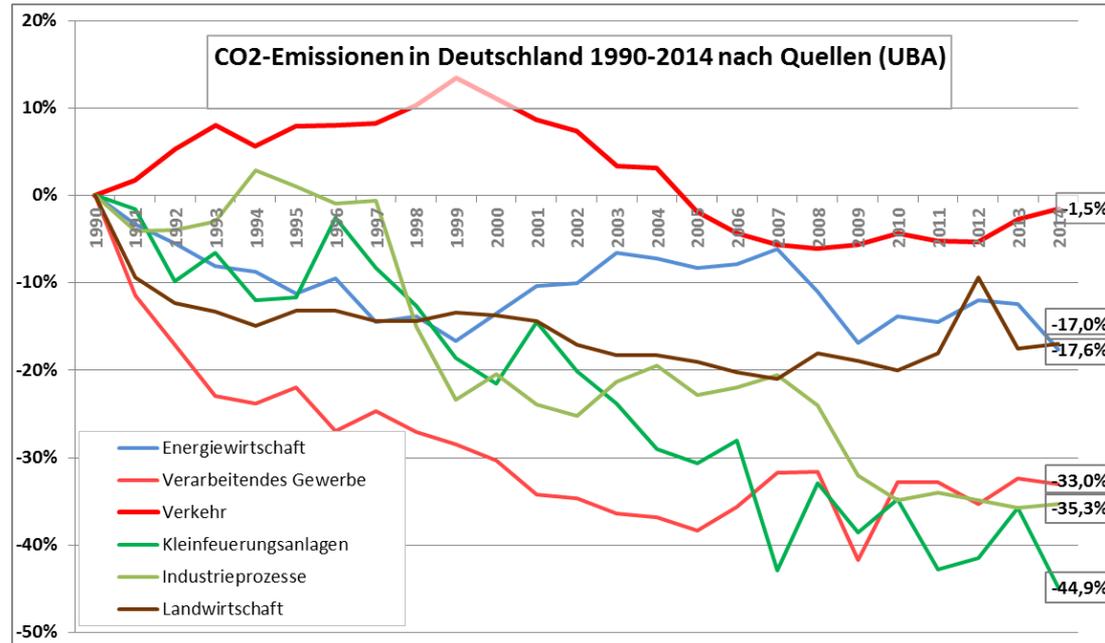
## (noch: Bodewig II)

- **Sondervermögen für nachholende Sanierung bilden**
- **Bund trägt alle Bauherren- und Planungskosten (Besteller–Ersteller-Prinzip)**
- **Schaffung von Anreizmechanismen (Bonus-Malus-System) für Erhaltung, Betrieb, Aus- und Neubau**
- **Weiterentwicklung Richtlinien und Regelwerke**
- **Empfiehl „Weiterentwicklung Bundesauftragsverwaltung“ plus „zentrale Finanzierungsgesellschaft“**
- **Empfiehl NICHT: Bundesfernstraßengesellschaft**
- **Unklar: Kreditaufnahme und Privatkapital geplant?**

**Welche Probleme sind bei der  
Verkehrsinfrastruktur zu lösen?  
Braucht es dafür strukturelle Verände-  
rungen oder nur einer besseren Politik?**

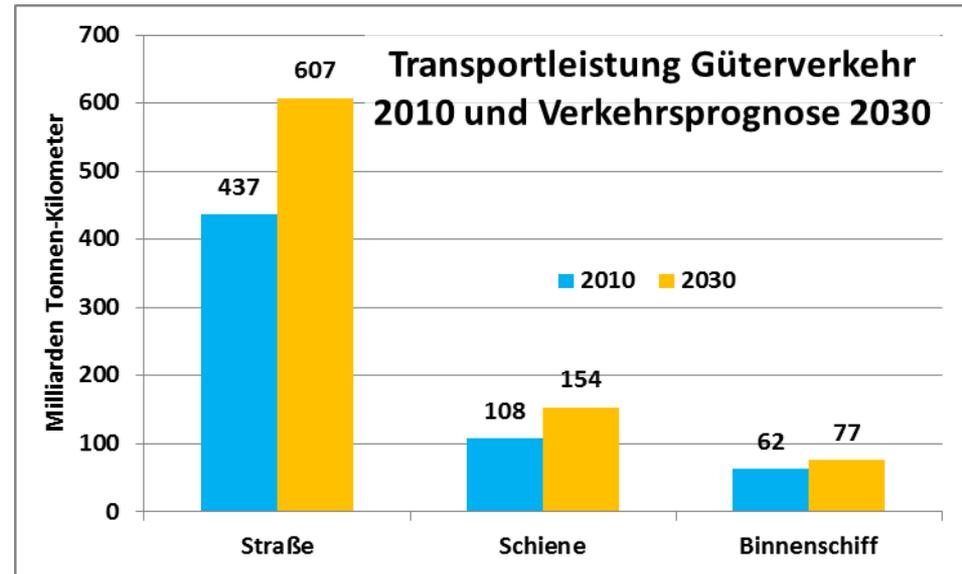
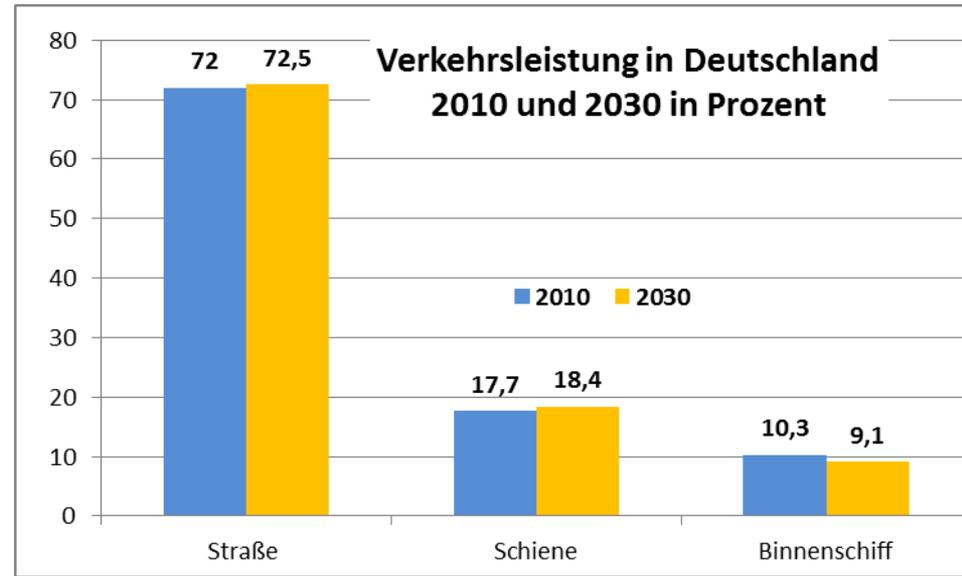
# 1. Klimaschutz-/ THG-Minderung

- Bisher keine Reduktionen im Verkehrssektor
- Zuwachs StraßengüterV.
- Verlagerung von Gütern auf die Schiene: Infrastruktur und Logistik
- Zielgerichtete Infrastrukturplanung zur Minderung von Treibhausgasen (THG) und Schadstoffen



# (noch: Klima)

- **Verkehrsprognose 2030 für den BVWP:**  
**Wachstum Schiene +43%**  
**Wachst. Str.güterV + 39%**  
**Aber: Anteil Straße steigt.**  
**=Kein Klimaschutzbeitrag!**
- **Personenverkehr:**  
**Angebotsplanung ÖV**
- **THG-Minderung Pkw:**  
**Effizientere Pkw, Dekarbonisierg., weniger Pkw**



## 2. Horizontale Integration verbessern: BVWP = sektorale statt Gesamt-V-Planung

- Intermodale Strategie ist entscheidend: Ausländische Bsp. zeigen gute Einbettung in Gesamtverkehrsplanung
- BVWP ist keine verkehrsträgerübergreifende Planung
- Isolierte Fachabteilungen Straße-Schiene-Wasserstraße-LuftV im BMVI. Grundsatzabt. ist neben Fachabt.en
- BVWP muss wegen Strategischer Umweltprüfung (SUP) zu integrierter Planung weiterentwickelt werden
- Integration Umweltziele tatsächlich nicht geleistet
- Integration Städtebau tatsächlich nicht geleistet

**Reformbedarf: im BMVI; BVWP: Robuste Ziele/Strategien**

### 3. Vertikale Integration verbessern: Netz-/Prioritätenplanung, regionale Spielräume

- **Bundesweite Netze entwickeln:**  
Bisher gibt vom BMVI es keine Netzkonzepte (DB AG meldet „Netzkonzeption 2030“ an)
- **EU-Kernnetz incl. Häfen sollte Planungsgrundlage sein**
- **Alternativen vergleichen (Netz und Projekte) nach Zielerfüllungsgrad: THG-/Schadstoffminderung, Landschaftsschutz, Lärminderung, Verkehrssicherheit**
- **Städtebauziele verlangen größere Spielräume für regionale Lösungen und für Konsense vor Ort**
- **95% des Verkehrsaufkommens in Entfernungen < 50km**

## 4. Erhaltungsproblem lösen durch Anlastung der Wegekosten an Lkw und Pkw

Arbeiten der Daehre-, Bodewig I- und II-Komm. umsetzen

- **Nachholende Sanierung von 45 Mrd. Euro über Steuern finanzieren: Abschaffung Dieselprivileg → 7 Mrd. €/a**  
**Wichtig: ALLE Verkehrsträger einbeziehen.**  
**ALLE staatl. Ebenen einbeziehen: Länder & Gemeinden.**  
**Einheitlichkeit Lebensverhältnisse in D gewährleisten!**
- **Regelerhalt (ca. 10 Mrd. Euro pro Jahr):**  
**Wegekosten anlasten: Lkw-Maut auf ALLEN Straßen.**  
**Entfernungsabhängige Pkw-Maut auf ALLEN Straßen.**  
**Ggf. aufkommensneutraler Einstieg: Umlegung der Kfz-Steuer auf die Str.-Nutzung (3 Cent/Pkw-km).**

## **5. Synergien in den Ländern verbessern statt sie durch die BFG zerstören**

**Eine bundeseigene Bundesfernstraßengesellschaft (BFG) oder BAB-Gesellschaft würde Synergien zerstören:**

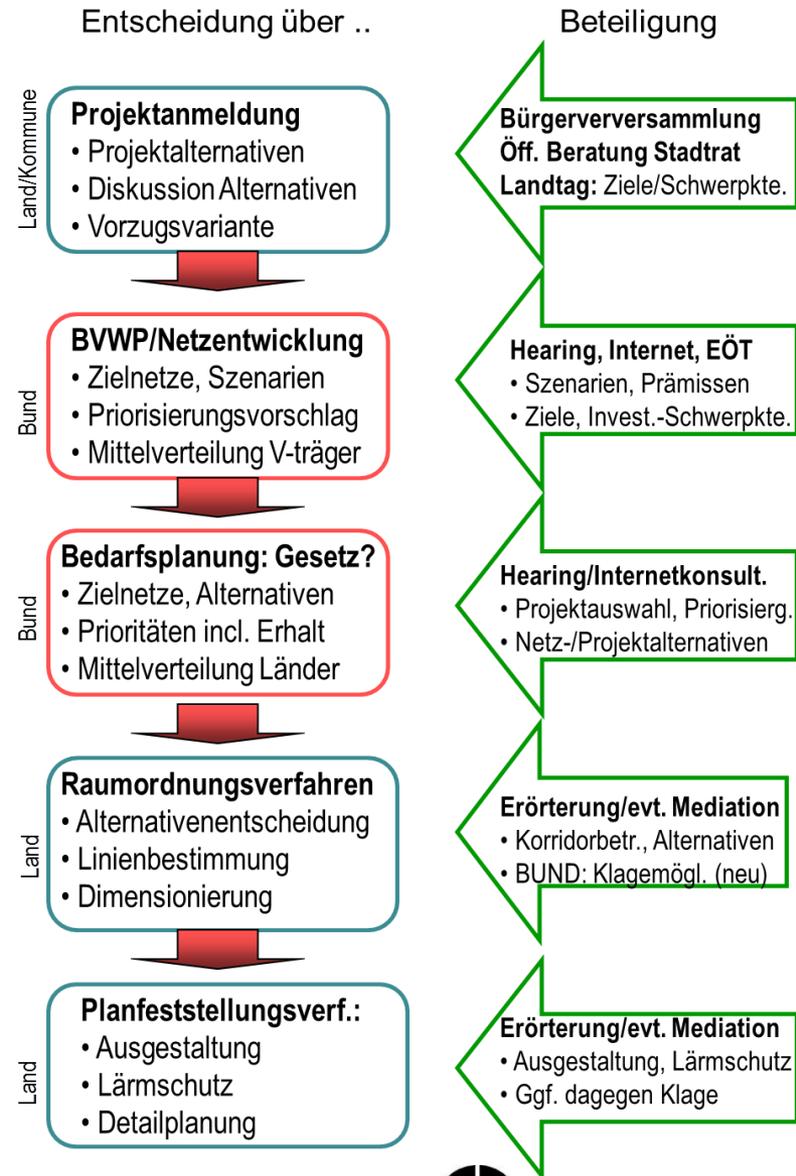
- Die planerische Integration v. Städtebau und Fernstraßenplanung würde verunmöglicht (sie hat eh Defizite)**
- Effizienter Geräte- und Personaleinsatz im gesamten Straßennetz eines Landes wäre nicht mehr möglich**
- Integration der Straßenverwaltungen in die Verkehrsverwaltung und übergreifende Planung bzw. Instrumenteneinsatz nicht mehr möglich:**

**Reformbedarf: Vorhandene Integrationsdefizite abbauen.**

# 6. Politische Legitimation BVWP verbessern

- **Repräsentative Gremien** befassen sich nicht **substanziell** mit Zielen, Prioritäten ...  
Städträte, Landtage, Bundestag: stehen außen vor
- **Gute Bürgerbeteiligung** beginnt bei der Projektanmeldung.
- **BUND: Vorschlag zur Strukturierung:** →  
**Reformbedarf bei Standards:**  
**Transparenz, Unparteilichkeit...**

## Bürgerbeteiligung Fernstraßenplanung

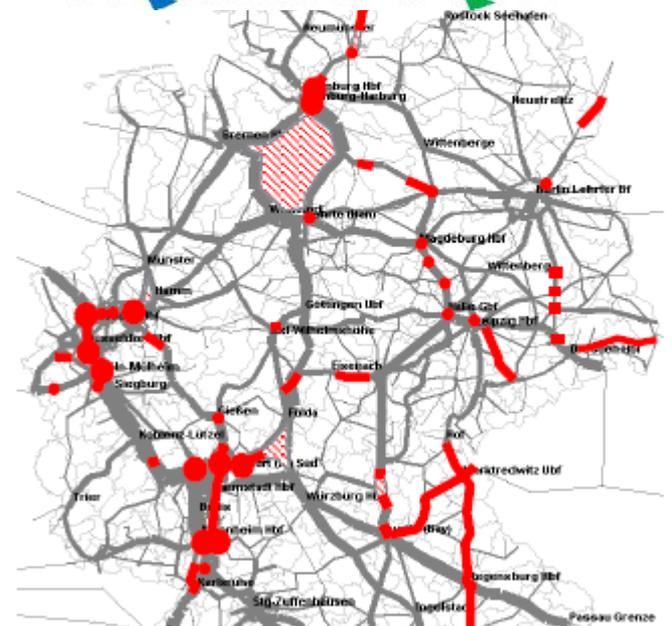
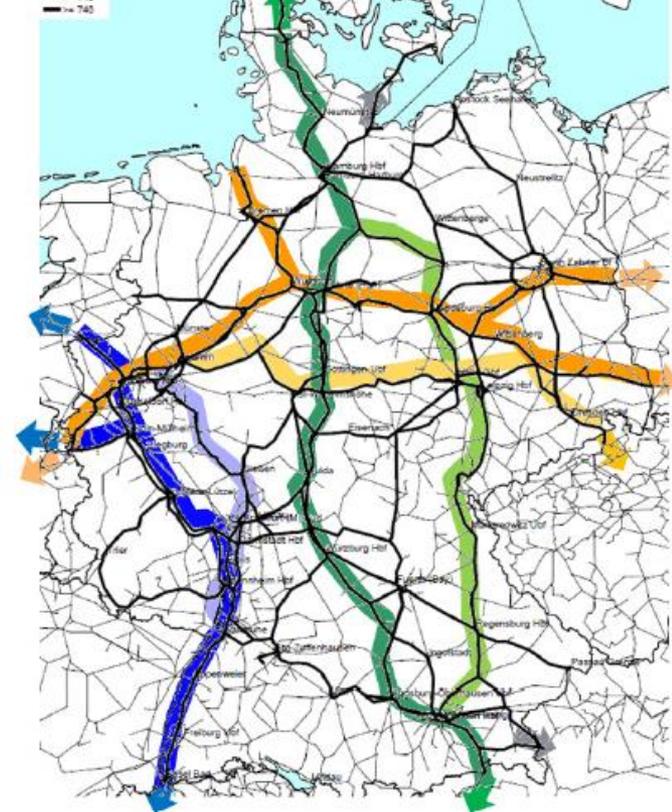


# 7. Abbau von Engpässen und Beseitigung von Staus

- Als Ausbaubedarf (Netzvervollständigung) gilt: 636 km Neubau, 1.145 km Ausbau: Vordringl. Bedarf BVWP 2003
- Staubeseitigung durch Neu- oder Ausbau von Straßen löst Neuverkehr, senkt den Raumwiderstand, erhöht das Verkehrsaufkommen und scheitert in der Regel
- Das weitestgehend ausgebaute Straßennetz muss Paradigmenwechsel bewirken zu Bestandorientierung, Verkehrs(system)management, Einsatz zusätzl. Instrumente
- Sind Straßen kostenlos, werden sie übernutzt → Staus...
- Nur Bepreisung löst Stauprobblem: Lkw-/Pkw-Maut auf allen Straßen → effiziente Nutzung, Verkehrsvermeidung

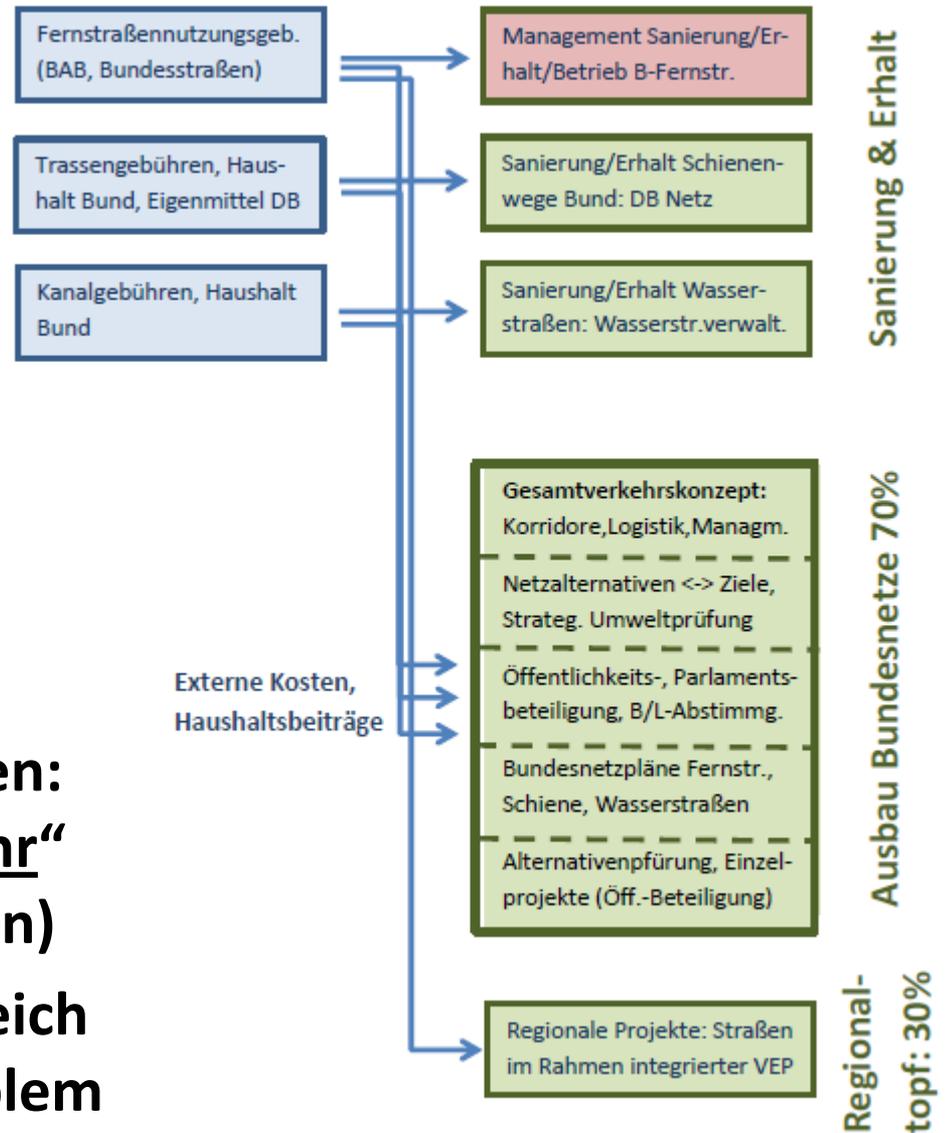
# Fazit: Fast alles geht sofort

- Klimaschutzziele erreichen durch Bahnausbau (s. DB-Netzkonzept->)
- Städtebauliche Integration: mehr Spielräume, Flexibilität für Länder
- Verkehrsträgerübergreifende Plg.
- Vertikale Integration durch bundesweite Netze, klare Prioritäten, Ziele und Erfolgskontrolle
- Unterhalb Netze: regionalisieren!
- Gute Beteiligung (abgeschichtet) verbessert Planungslegitimation



# Erhalt sichern durch Nutzerentgelte und Haushaltsmittel

- **Substanzerhalt Infrastr.**
  - Nachholbedarf : Durch Steuern (z.B. Abschaffung Dieselsubvention: Einnahmen: 7 Mrd./a)
  - Regelerhalt: Lkw- und EE-Pkw-Maut auf allen Straßen: „Verkehr finanziert Verkehr“ (Wege- plus externe Kosten)
- Lkw-/Pkw-maut lösten zugleich das Überlastungs-/Staupproblem



## (noch: Fazit)

- **Das einzige Problem, das nicht im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung gelöst werden kann, ist das Erhaltungsproblem: Zweckentfremdung Erhaltungsmittel für Neubauprojekte, fehlende Prioritäten & Kapazitäten...  
→ Konsequ. Priorisierung oder Delegation an DEGES o.ä.**
- **Reform der Auftragsverwaltung nicht ihre Abschaffung ist Koalitionswille: Bodewig II ist gute Diskussionsgrundlage**
- **Absage an Privatkapital ist Voraussetzung zur Einhaltung der meisten genannten Ziele und Integrationsstrategien**
- **Entscheidend ist Verkehrspolitik: Intermodale Strategie, BVWP, Nutzerfinanzierung „Verkehr finanziert Verkehr“.**



**Vielen Dank für  
Eure/Ihre Aufmerksamkeit**

**Weitere Infos:**

**[www.bund.net/mobilitaet](http://www.bund.net/mobilitaet)**

**[werner.reh@bund.net](mailto:werner.reh@bund.net)**