

Verkehrsinfrastrukturpolitik und Forschung: Wissenschaftlicher Beratungsbedarf aus Verbandssicht

Stefan Gerwens, Geschäftsführer
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

**WIP-Tagung „20 Jahre Re-Regulierung und Liberalisierung
in Infrastrukturektoren – Rückblick und Ausblick“**

Berlin, 09.10.2015

Verkehrs(infrastruktur)politik seit 1995



- ❖ zu Beginn der 90er Jahre große Schritte der Liberalisierung und Deregulierung
 - Bahn
 - Straßengüterverkehr
 - Fernstraßenbauprivatfinanzierung (F-Modell)

- ❖ Mitte der 90er Jahre Wettbewerb Schiene, Reformpläne Straße und externe Kosten
 - Regionalisierung des SPNV
 - Gutachten Fernstraßen, Feldversuch Maut A 555
 - EU-Weißbuch Verkehr (Internalisierung externer Kosten)

- ❖ Seither viele Diskussionen, aber begrenztes Handeln
 - Reformkommissionen (Pällmann 2000, Daehre 2012, Bodewig 2013, Bodewig 2015)
 - Lkw-Maut (2005/2009/2015)
 - ÖPP-Staffeln (2005, 2009, 2015)
 - Föderalismusreformen (2006/2009)
 - Liberalisierung Fernbus (2013)
 - Bundesverkehrswegeplanungen 2003 und 2015

Erfolgreiche Wissenschaftsberatung: Grundkonzeption BVWP 2015



- **FE-Projekte zum Modul A (Nutzen-Kosten-Analyse)**
 - Grundsätzliche Überprüfung NKA (u.a. WIP)
 - Analyse der verkehrsprognostischen Instrumente (u.a. WIP)
 - FE-Projekt Investitionskostenplausibilisierung und Umweltbewertung (Los 1)
 - FE-Projekt Zeitkosten Personen- und Güterverkehr:
 - "Zuverlässigkeit des Verkehrsablaufs" im Bewertungsverfahren und für Verkehrsträger Straße und Schiene

- **FE-Projekte zum Modul B (Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung)**
 - Konzept zur Integration einer Strategischen Umweltprüfung in BVWP (u.a. WIP)
 - Investitionskostenplausibilisierung und Umweltbewertung (Los 2)

- **FE-Projekt zum Modul C (Raumordnerische Beurteilung)**
 - Methodik für die Raumwirksamkeitsanalyse

- **FE-Projekt zum Modul D (Städtebauliche Beurteilung)**
 - Städtebauliche Effekte

Beispiel 1 für wiss. Beratungsbedarf: Wegekosten der Lkw-Maut



- ❖ Mautsenkung auf Basis der Ergebnisse der Wegekostenrechnung
 - Ursache vor allem sinkende Zinssätze
 - Problem: Schwankungen der Mautsätze mit Zinsen (5-Jahres-Turnus)
 - Politisches Handeln: Einführung von Zuschlägen für externe Kosten und Ausweitung der Mautpflicht auf weitere Netzteile und Strecken
 - Bedarf für stetigere Mautsatzentwicklung (Wegekostenrechnung)

- ❖ Umstellung von zwei auf vier Achsklassen (10/2015)
 - Motiv: Rechtssicherheit
 - Risiko: Erhöhter Infrastrukturverschleiß durch steigende Achslasten

- ❖ Wissenschaftlicher Beratungsbedarf
 - Weiterentwicklung der Wegekostenrechnung
 - Frühzeitige Folgeabschätzung von Veränderungen der Mautstrukturen

Beispiel 2 für wiss. Beratungsbedarf: Lkw-Maut nach Straßenkategorien



- ❖ **Geplante Ausweitung der Lkw-Maut 2018 auf alle Bundesstraßen**
 - Wegekostenrechnung legt Vollkosten auf Teilnetze um
 - Danach Mautsätze für Bundesstraßen mehr als doppelt so hoch wie auf BAB
 - Folgen:
 - Stärkung von Betriebsstandorten an BAB
 - Steigender politischer Druck zur Anbindung aller Räume mit Autobahnen
 - Konflikte mit anderen politischen Zielen

- ❖ **Länder und Kommunen fordern Ausweitung der Lkw-Maut auf Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen**
 - Bei Fortführung des Konzepts der Wegekostenrechnung noch höhere Mautsätze auf Landes- und Kreisstraßen (Kommunalstraßen?)

- ❖ **Wissenschaftlicher Beratungsbedarf**
 - Kompatibilität der Mautpolitik mit anderen Zielen
 - Gesamtkonzeption statt rein Einnahme getriebener Ausweitung
 - Möglichkeiten und Grenzen der Umsetzung der Internalisierung ext. Kosten

Beispiel 3 für wiss. Beratungsbedarf: Fernstraßengesellschaft



- ❖ Rechnungshof begleitet Auftragsverwaltung seit 2004 kritisch
- ❖ Reform Auftragsverwaltung in mehreren Kommissionen vage gestreift
 - Pällmann (2000)
 - Föderalismuskommissionen (2006/2009)
 - Daehre (2012), Bodewig (2013 + 2015)
 - Fratzscher (2015) (Impuls für aktuelle politische Behandlung)
- ❖ Ministerien beauftragen nun unter großem Zeitdruck Gutachten
 - Rechtliche Ausgestaltung Reform Auftragsverwaltung (u.a. Grundgesetzänderung)
 - Entwicklung von Modelloptionen
- ❖ Forschungsprojekt NEMO-BAB 2004 bis 2009 von BMWi/ BMF (WIP)
 - Ergebnisbericht im Internet „nur“ beim WIP zu finden
 - Ansonsten wenige Gutachten zum Thema im Auftrag von Verbänden
- ❖ Wissenschaftlicher Beratungsbedarf
 - Transparenz über bisherige Forschung schaffen
 - Umsetzungsoptionen (ungeachtet politischer Vorbehalte) frühzeitig untersuchen lassen

- ❖ Mehr Offenheit des BMVI für strategische Wissenschaftsberatung auch in politischen Themen erforderlich
 - Gutachten Wissenschaftlicher Beiräte bei vielen Ministerien auf Homepage, beim BMVI erst seit 2014 (und derzeit offline)
 - Evaluation von Maßnahmen
 - Vorausschauende Instrumenten- und Strategieberatung (s. UBA/BMU)
- ❖ Transparente Information von Parlament und Öffentlichkeit (s. BVWP) über nationale und europäische Forschungsprojekte
- ❖ Ansiedlung der Verkehrsforschung beim BMWi überdenken
- ❖ Expertenkommissionen ersetzen nicht wissenschaftlichen Input aus permanenter Begleitung und Studien
- ❖ Mehr Akzeptanz für anwendungsnahe Forschung (Lehrstühle) in Wissenschaftspolitik



Stefan Gerwens

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154, 10117 Berlin

E-Mail: gerwens@promobilitaet.de

<http://www.promobilitaet.de>