












Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) · Wallstraße 58 · 10179 Berlin

Vorsitzenden des
Ausschusses für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Herrn Martin Burkert, MdB
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bundesverband

Verkehrsclub Deutschland e.V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
www.vcd.org · mail@vcd.org
Fon 030.280351-0 · Fax -10

 Berlin Alexanderplatz 
 Jannowitzbrücke 
 Märkisches Museum U2 
 Märkisches Museum 147 
 Jannowitzbrücke,
Märkisches Ufer 
(teilw.)
 Radparker: Hof, Tiefgarage

Berlin, 11. April 2016

Stellungnahme des VCD zur Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft Öffentliche Anhörung am 13. April 2016 zur Drucksache 18/6547

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

vielen Dank für die Möglichkeit, den Antrag der Fraktion Die Linke "Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen" kommentieren zu dürfen. Der ökologische Verkehrsclub VCD nimmt hierzu wie folgt Stellung:

Aus Sicht des VCD gibt es erheblichen Reformbedarf bzgl. der Planung und Organisation von Fernstraßen in Deutschland. Entgegen des politischen Willens wurde der Erhalt bestehender Infrastrukturen bislang vernachlässigt, geschaffene Vermögenswerte durch Umwidmung von Investitionen im Aus- und Neubau vernichtet. Der Zustand vieler Fahrbahnen wie Brücken ist und bleibt auch nach dem aktuellen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans ungenügend. Zentrale Maßnahmen eines (inter-)nationalen Vorrangnetzes können mangels ungenügender Priorisierung und Konzentrierung nicht fertig gestellt werden, da parallel Spatenstiche lokal wie regional bedeutsamer Straßen begangen werden. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sind intransparent, die Strukturen ineffizient. Neben dem Bund und den Auftragsverwaltungen der Länder sind Toll Collect, VIFG und DEGES sowie zunehmend ÖPP im Bereich der Fernstraßen unterwegs. Finanzierung, Betrieb, Erhalt, Planung und Bau liegen in unterschiedlichen Händen. Aus unserer Sicht herrscht hier eine organisierte Verantwortungslosigkeit. Es besteht Handlungsbedarf, auch weil ein "Weiter so" unseres Erachtens zu einer schleichenden Privatisierung führt.

Die Schaffung einer Bundesfernstraßengesellschaft (in 100 Prozent öffentlichem Eigentum) könnte nach Auffassung des VCD durchaus einen Lösungsansatz darstellen, um die heutigen Defizite zu lösen. Die Verantwortung für das übergeordnete Fernstraßennetz sollte dabei in einer Hand liegen, die für Finanzierung, Betrieb, Erhalt und Ersatzinvestitionen gleichermaßen zuständig ist, ggf. auch für Planung und Ausbau.

Eine solche Gesellschaft wäre aus VCD-Sicht zuvorderst in der Pflicht, das ihr übertragene, bestehende Anlagevermögen (zu bilanzieren) zu erhalten und zu bewirtschaften. Der Erhalt der bestehenden Infrastrukturen könnte - analog zu einer LuFV bei den Bundesschienenwegen - jenseits jährlicher Schwankungen im Bundeshaushalt sowie anderer Prioritätensetzungen des Bundes tatsächlich gewährleistet werden.

Bitte beachten Sie unsere neue Adresse!

Ihre Spende für den VCD
ist steuerlich abzugsfähig.
Spendenkonto:
IBAN
DE78 4306 0967 1132 9178 01
Ihr VCD-Mitgliedsbeitrag
ist steuerlich abzugsfähig.
Geschäftskonto:
IBAN
DE08 4306 0967 1132 9178 00
GLS Gemeinschaftsbank eG
BIC GENODEM1GLS
UST-IdNr. DE122271184
VR AG Charlottenburg 21177 B

Die Finanzierung erfolgt wie bei der Schiene über Steuern sowie Nutzerfinanzierung (Lkw-Maut). Eine Zweckentfremdung zugunsten des Neu- und Ausbaus könnte so ausgeschlossen sein.

Da es bei der Frage des Erhalts einen großen Konsens bei allen im Bundestag vertretenen Parteien gibt, bedarf es hier nach einem Grundsatzbeschluss des Parlamentes u.a. über die Ziele/Standards des Erhalts keiner jährlich neu stattfindenden Priorisierung von Haushaltsmitteln. Die zweckgebundene Überjährigkeit für Erhaltungsinvestitionen könnte so sicher gestellt sein. Die Bundesfernstraßengesellschaft hätte in Form von aussagekräftigen, deutschlandweit einheitlichen Netzzustandsberichten regelmäßig Rechenschaft gegenüber Bundestag und Öffentlichkeit abzulegen.

Ob die privatwirtschaftlich agierende Bundesfernstraßengesellschaft als Anstalt des öffentlichen Rechts oder als gGmbH geführt wird, kann der VCD nicht beurteilen. Eine Gewinnerzielungs-Absicht wie bei der DB Netz AG muss jedoch ausgeschlossen sein. Die Gesellschaft muss zu 100 Prozent im öffentlichen Eigentum bleiben, private Investoren sind auszuschließen. Da keine Institution günstiger eventuell benötigte Darlehen erhält als die öffentliche Hand, ist eine Einbindung von Rentenfonds oder Lebensversicherungen auch nicht notwendig. Es ist sicher zu stellen, dass die Schuldenbremse des Bundes nicht umgangen werden kann.

Bundestag und Bundesregierung müssen auch bei einer Bundesfernstraßengesellschaft die Verantwortung für den weiteren Neu- und Ausbau der Infrastrukturen behalten. Entscheidungen über neue Vorhaben dürfen nur durch das Parlament erfolgen.

Anders als bei den bisherigen Strukturen wäre eine Bundesfernstraßengesellschaft beispielsweise eher geeignet, plausible, bundesweit einheitliche wie realistische Kostenschätzungen für Netzerweiterungen zu erstellen. Mehr als bisher müssten Lebenszyklus-Kosten berücksichtigt werden. Die Planungsgrundlagen zur Entscheidungsfindung würden somit verbessert. Damit neue Infrastrukturen zügiger fertig gestellt werden können, würde aus wirtschaftlichen Gründen eine Konzentration auf weniger Projekte zur gleichen Zeit erfolgen. Infrastrukturvorhaben würden nur dann umgesetzt, wenn eine vollständige überjährige "Projekt"-Finanzierung sicher gestellt ist, andernfalls bestünde die Gefahr, dass Vermögenswerte ohne Nutzen unterhalten werden müssten (siehe: So-da-Brücken).

Parallel zu einer Bundesfernstraßengesellschaft für das (inter-)nationale Vorrangnetz wäre eine Regionalisierung nachgeordneter Bundesfernstraßen sinnvoll. Viele dieser Straßen haben eher lokale und regionale Verbindungsfunktionen – für solche Straßen sollten die Länder zukünftig selber verantwortlich sein, was Finanzierung, Erhalt, Betrieb und Ausbau betrifft. Dies würde auch dem Vorgehen des aktuellen Entwurfs des Bundesverkehrswegeplans im Bereich des Nahverkehrs auf der Schiene entsprechen. Sämtliche Aus- und Neubau-Investitionen sollen hier trotz Status "Bundesschienenweg" von den Ländern finanziert werden.

Da die Länder ohnehin über eigene nachgeordnete Landes-Straßennetze verfügen, könnten darüber hinaus weitere Synergie-Effekte beispielsweise durch eine einheitliche Verwaltung in einer Hand vor Ort durchgeführt werden. Als Ausgleich für die Übernahme der Verantwortung durch die Länder würde der Bund für eine befristete Zeit den Erhalt der bestehenden regional bedeutsamen Straßen finanzieren.

Aus Sicht des ökologischen Verkehrsclub VCD kann die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft bei entsprechender Ausgestaltung in Öffentlichem Eigentum und ohne eine Privatisierung durchaus ein sinnvoller Ansatz sein, um das derzeitige System zu reformieren. Eventuelle Überlegungen des Bundesverkehrsministeriums in diese Richtung sollten gemeinsam zwischen Bund und Ländern weiter diskutiert werden. Mögliche Überlegungen bzgl. einer (Teil-)Privatisierung von Bundesfernstraßen lehnt der VCD jedoch ab.

Mit freundlichen Grüßen



Michael Ziesak
VCD-Bundevorsitzender