

16

14

AUG 2006

Dokumentation
der Konferenz am
15. Juli 2006
im Bundestag

Verkehrskonferenz Ost

Neue Wege in den neuen Ländern?

Impressum

Herausgeberin	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin www.gruene-bundestag.de
Verantwortlich	Peter Hettlich MdB Sprecher Arbeitsgruppe Ost Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Platz der Republik 1 11011 Berlin E-Mail: peter.hettlich@bundestag.de
Redaktion	Jonas Dienst, Rüdiger Herzog
Bezug	Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion Info-Dienst Platz der Republik 1 11011 Berlin Fax: 030 / 227 56566 E-Mail: versand@gruene-bundestag.de
Schutzgebühr	€ 2,--
Redaktionsschluss	Juli 2006

Inhalt

Programm.....	3	
Grußwort.....	4	
Thema 1: Mangelware Infrastruktur im Osten?		
Dr. Claus-Friedrich Laaser, Institut für Weltwirtschaft Kiel	5	
Thema 2: Ostdeutschland im demografischen Wandel – Welche Straßen braucht der Aufschwung Ost?		
• Prof. Hartmut Topp imove - Institut für Mobilität und Verkehr, TU Kaiserslautern	32	
• Prof. Henning von Winning, Institut für Architektur und Raumplanung, Hochschule Liechtenstein	35	
Thema 3: Höchste Eisenbahn für die ostdeutsche Schiene.....		42
• Dr. Hauke Juranek, Pro Bahn Mecklenburg-Vorpommern		
• Jörgen Bosse, Geschäftsführer UBB		
• Matthias Kley, PEG		
Thema 4: Lebendige Binnenschifffahrt auf ostdeutschen Flüssen?		51
• Dr. Axel Friedrich, Umweltbundesamt		
• Jürgen Schlieter, Vors. Bundesverband der Selbstständigen - Abt. Binnenschifffahrt e.V.		
• Michael Bender, Grüne Liga - Leiter Bundeskontaktstelle Wasser		
Lebendige Binnenschifffahrt auf ostdeutschen Flüssen? Jürgen Schlieter.....		52

Ostdeutschland im demographischen Wandel – Welche Straßen braucht der Aufschwung Ost?

Prof. Henning von Winning

Vorbemerkung: System Strasse höchst reformbedürftig und reformfähig

In Zukunft werden Auto – und Straßenverkehrssysteme zunehmend bedeutsam werden: Die Siedlungsstruktur wird eher disperser durch unkoordinierte Schrumpfung, Förderung der Suburbanisierung, und mangelhafte urbane Planungsmöglichkeiten. Der „gute“ Ausbau der Straßennetze hat (im Westen seit 1970, im Osten seit 2000) zu gewaltigen Verkehrsverbräuchen, Zersiedelungen, Mobilitätseinbussen, Kosten, Umweltschäden und Wohlfahrtseinbussen geführt. Die Gründe liegen nicht in gesellschaftlichen Werthaltungen, sondern in zunehmender massiver finanzieller und ordnungspolitischer staatlicher Förderung vor Allem der Tempoideologie. Reformen, gleichermaßen nach ökonomischer und ökologischer Effizienz werden dringlicher: Wir sind auf die Strasse angewiesen, wir haben weniger Geld, und die Energiepreise werden weiter steigen. Gleichzeitig hat die Strasse erhebliche Reserven zur Effizienzsteigerung: Höhere Erreichbarkeiten, und vor Allem weniger Kosten und Schäden. Denn Mobilitätssteigerungen wären nur durch ein Urbanisierungsprogramm im ÖV möglich.

Reformvorschlag 1, Öko-soziale Marktwirtschaft im Verkehr: Kleinteiliges Road- und Park-Pricing für alle Straßen und Fahrzeuge

(siehe auch: der staedtetag 3/2006 und <http://www.verkehrsplanung.de/hpalt/MarktkonformJa.html>)

Die jetzigen Autofahrer („Verursacher“) zahlen endlich die Strassen und Parkplätze, die sie in Anspruch nehmen. Wenigfahrer können endlich wirklich Verkehr sparen. Die großen Kostenunterschiede zwischen innerörtlichen und außerörtlichen, zwischen schnellen und angepassten Strassen, und zwischen Fahrzeugklassen und Umweltstandards können in den Preisen aufscheinen. Stau kann nur durch hohe Preise vermieden werden. Die Eigentümer der Strassen, nämlich die Gebietskörperschaften Bund, Länder und Kommunen, erhalten eine halbwegs angemessene Rendite aus ihren früheren Investitionen (die Geschädigten Entschädigungen), und zwar selbstverständlich zu ihrer freien Verfügung (ohne „Zweck“-bindung auf Wunsch der Bezahler oder der Inkasso-Beauftragten). Schließlich werden die (selbst bei hohen Preisen geringen Gesamt-) Einnahmen zeigen, dass Straßenneubau bei Vollkostenrechnung (ehrlich kalkuliert, einschließlich Marktverzinsung ohne Staatsgarantie, kaufmännischer Abschreibung, Baugrundstücks- und Umweltkosten) höchst unwirtschaftlich wäre: Praktisch der ökonomische Nachweis für das Moratorium für Straßenneubau in Ost und West. Das System sollte Galileo- und GSM-gestützt sowie datengeschützt und anonymisiert werden

Öko-soziale Marktwirtschaft ist auf dem jetzigen Niveau der Straßeninfrastruktur generell die angemessene Form der Produktion und Verteilung des materiellen Gutes „Strasse“, auch wenn oder gerade weil es sich um Infrastruktur zur Daseinsvorsorge handelt. Wie überall, könnten dann anstelle allgemeiner staatlichen Förderung individuelle oder teileräumliche Subventionen treten. Transparente kaufmännische Kalkulation, Zahlungsbereitschaft der Kunden, und Einnahmen für die (öffentlichen!) Eigentümer bedeuten aber ausdrücklich nicht Privatisierung oder marktwirtschaftliche Auswüchse, wie überzogene Managergehälter, Outsourcing der Schwachen, Ausschlachtung für kurzfristigen Kassensturz. Ob die Verkehrsressorts von Bund, Ländern und Gemeinden geeignet wäre für Einnahmen

statt für Ausgaben, wäre zu prüfen; vielleicht wäre die Übertragung des Road Pricing an die Finanzressorts, wie bei anderen Assets im öffentlichen Eigentum, sinnvoll.

Reformvorschlag 2, Sanfte, konkurrenzfreie Verkehrsabwicklung: Technische Begrenzungen für Tempo, Beschleunigung, Emissionen

<http://www.verkehrsplanung.de/hpalt/TowardsANonComp/TowardsANonComp.html>

Zentrale Reformidee ist das soziale Arrangement, sanft, mit mäßigen einheitlichen Geschwindigkeiten und Beschleunigungen, ohne Konkurrenz und ohne Überholen oder überholt werden hintereinander her zu fahren. Das muss mit flächendeckenden Tempolimits einheitlich für LKW und PKW gesetzlich vorgeschrieben sein: 30/50 innerorts, 80 außerorts, und 130 nur auf den linken Autobahnspuren. Notwendig sind Zulassungsvorschriften für technische Begrenzung von Tempo, Beschleunigung und Drehzahl in den Fahrzeugen, und strengste Umweltstandards. Die zu erwartenden Gewinne wären überwältigend: Unfälle, Lärm- und Abgasemissionen, und Treibstoffverbräuche gingen kurzfristig um ein Viertel zurück. Die Verkehrsteilnahme würde stressfrei. Die Industrie würde zu einer neuen Fahrzeuggeneration mit einer gegenüber heute halbierten Kosten-, Rohstoff- und Gesamtenergiebilanzen je Fahrzeug und Fahrzeugkilometer technologisch angeregt. Die hätte, eben wegen der anderen Anforderungen, eine breite Palette völlig neuer Motoren, Antriebe, Steuerungen, Aufbauten usw.. Da der Welt-Massenmarkt für PKW dauerhaft überfüllte Ballungsräume und schlechte Überlandstrassen in finanzschwachen Ländern sein wird, hätte die europäische Autoindustrie wieder eine Chance auf dauerhaften Technologievorsprung, Wachstum und Weltmarktführung.

Dieser Vorschlag ist auch für liberale Vorstellungen ein legitimer ordnungspolitischer Eingriff: Er schützt andere und die Umwelt, und verhindert an einer Stelle Wettbewerb, wo er in hohem Maß nur Kosten und Schäden, aber keinerlei Produktivitätssteigerung bewirkt. Widerstand ist nur von einer verschwindenden Minderheit zu erwarten, die auch in Kenntnis der Kosten auf den Beschleunigungs- und Überholspaß nicht verzichten wollen – und von den entsprechenden Teilen der Auto- und Straßenlobby. Er ist der einzig derzeit diskutierte technisch wirtschaftlich realistische Vorschlag mit nennenswerter Wirksamkeit. Und er wirkt – weil er die physikalischen Voraussetzungen verbessert – zusätzlich zu allen anderen eventuellen technischen Veränderungen von Treibstoffen, Antrieben usw.; letztere sind dagegen für sich allein nach heutiger Kenntnis allesamt unbedeutend.

Weitere Reformvorhaben im Straßensystem

Neben den beiden Schlüsselreformen gibt es eine Reihe von weiteren Möglichkeiten zur Effizienzsteigerung im Straßennetz. Beispiele sind:

- Busverkehr sollte innerorts, regional und überregional ein flächendeckendes ÖV-Netz mit elektronischem Vorrang einschließlich MIV-Stau-Management im Straßennetz erhalten. Dabei sollten Bus, Straßenbahn, Bahn und Flugverkehr in Netz, Tarif und Fahrplan integriert werden.
- Autobahnen und Fernstrassen sollten regionalisiert werden, mit Vervierfachung der Zu- und Abfahrten mit einfachsten Parallelrampen, mit zusätzlichen (Langsam-)Spurmarkierungen auf überlasteten und Innerortsstrecken; mit wechselnden Tempolimits, und Überholverbote und –strecken; und in Ausnahmefällen kurzen Umgehungsstrassen mit einfachsten Standards.
- Mobilität im Sinne von Erreichbarkeit könnte gefördert werden durch Förderung von städtebaulicher Dichte, Mischung und Öffentlichkeit: Mit Verkehrsberuhigung,

angepassten Hauptverkehrsstrassen, Tiefgaragen, sowie Freiflächen- und Umfeldverbesserung.

Schlussfolgerungen

- Es gibt weder ein Infrastrukturdefizit noch eine Finanzierungslücke im Straßensystem; vielmehr gibt es größte Effizienz-, Innovations- und Reformdefizite.
- Die Verkehrspolitik muss die politischen, gesellschaftlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Randbedingungen betrachten und verändern. Die derzeitigen Verkehrsressorts können das nicht, weil sie in den jeweiligen Wünschen von Nutzern oder Betreibern gefangen sind.
- Die wichtigen Defizite unterscheiden sich zwar teilträumlich, etwa nach urbanen oder dispersen, autoorientierten Teilräumen; Ost- und Westdeutschland haben aber im Prinzip dieselben Probleme und möglichen Lösungsansätze. Der Osten braucht Geld, aber keinen Verkehrskonsumzwang.

ANLAGE 1

JÄHRLICHE KOSTEN+LASTEN PKW-VERKEHR

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND – GRÖSSENORDNUNG, EIGENE SCHÄTZUNGEN

LAUFENDER SYSTEMBETRIEB (Halter, Nutzer)

• Zins und Abschreibung Fahrzeuge (1),	50	
• Kraftstoff (ohne Steuer), Betriebsmittel,	10	
• Lfd. öfftl. Straßenbetrieb und –neubau aus Kfz-bezogenen Steuern	40	100 Mrd. €/Jahr

KAPITALDIENST INFRASTRUKTUR (Steuerzahler)

• Zins und Abschreibung öffentliche Strassen (2)	70	
• Zins und Abschreibung Parkplätze (3)	30	100 Mrd. €/Jahr

UMWELT- UND SOZIALKOSTEN (Dritte)

• Immissionen, Entwertungen	90	
• Personenschäden Anteil Krankenkassen	10	100 Mrd. €/Jahr

JÄHRLICHE GESAMTKOSTEN PKW-VERKEHR 300 Mrd.€/Jahr

DAVON BEZAHLT

- NACH FAHRLEISTUNG VON PKW-NUTZERN: 10 Mrd. €/Jahr
 - JÄHRLICH PAUSCHAL VON PKW-NUTZERN: 90 Mrd. €/Jahr
 - NICHT VON DERZEITIGEN PKW-NUTZERN: 200 Mrd. €/Jahr
-

(1)Rechenansatz: 40 Mio PKW x 15.000 €/PKW = 600 Mrd.€ x 12% (5%
Zins+7%Abschr.)

(2)Rechenansatz: 800.000 km x 1 Mio €/km =800 Mrd.€ x 8,5% (5%
Zins+3,5%Abschr.)

(3)Rechenansatz: 35 Mio.P x 10.000 €/P =350 Mrd.€ x 8,5% (5%
Zins+3,5%Abschr.)

(Einschl. Zinsen auch für Grundstückskosten)

ANLAGE 2

VORSCHLAG KATEGORIEN ROAD-PRICING

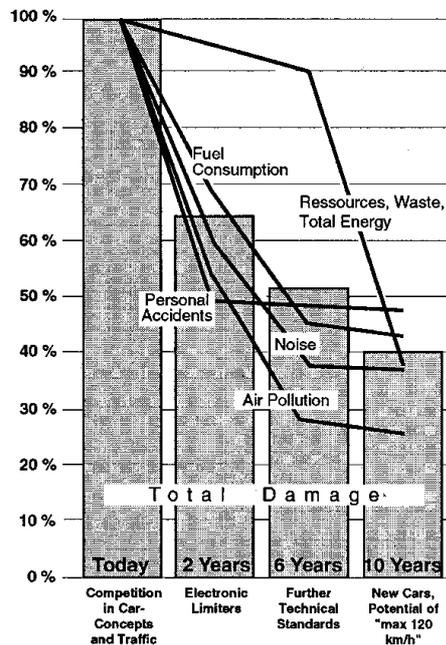
DIFFERENZIERUNG NACH SIEDLUNGSSTRUKTUR, IN €/km, MITTLERER PKW

	EINFÜHRUNG, nur Stauvermeidung Aufkommensneutral		NACH 5 JAHREN Zwischenphase Anpassung		ZIELWERT marktkonform Doppeltes. Aufkom- men (1)	
	Faktor	€/km	Faktor	€/km	Faktor	€/km
Außerorts peripher	1,0	0,07	1,0	0,07	1,0	0,07
Außerorts Ballungsraum	1,0	0,07	1,5	0,10	2,0	0,14
Innerorts dispers	1,0	0,07	2,0	0,14	4,0	0,28
Innerorts urban	1,0	0,07	5,0	0,35	10,0	0,70
Stau, Sonder- situation	5,0	0,35	5,0	0,35	10,0	0,70

- Ergänzend notwendig und kostenseitig gerechtfertigt ist eine entsprechende **Differenzierung der P-Preise** und eine siedlungsstrukturell umgekehrte **Differenzierung der ÖV-Preise**.
- In der aufkommensneutralen Einführungsphase sind weder Infrastrukturkosten noch Umweltkosten gedeckt; es wird lediglich **Stau vermieden** und die Jahressteuer und die Mineralölsteuer ersetzt.
- Eine Verdoppelung des Gesamtaufkommens deckt ab **50 % der Infrastrukturkosten und 50 % der Umweltkosten**.

ANLAGE 4

Fig. 2: Potentials of Non-Competitive Traffic Performance and Car Concepts



<http://www.verkehrsplanung.de/hpalt/TowardsANonComp/TowardsANonComp.html>

Towards a Non-Competitive Motoring System:

Unexplored Opportunities for Social, Cultural, Ecological and Economical Progress

Prof. Dr.-Ing. Hans-Henning von Winning

Erschienen in: Sucharov, L. J. (Ed.): Urban Transport V; Southampton, Boston 1999, S. 599-608