



Medien-Information

11. April 2013

Kurt Bodewig führt neue Experten-Kommission zur Infrastrukturfinanzierung Minister Ramsauer und VMK-Chef Meyer danken Daehre für geleistete Arbeit

FLENSBURG. Der ehemalige Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) wird mit einem Experten-Team die Arbeit der so genannten Daehre-Kommission fortsetzen und deren vorgeschlagene Instrumente und Konzepte zur künftigen Infrastrukturfinanzierung in Deutschland weiter bündeln und zu Handlungsempfehlungen konkretisieren. Wie Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer (CSU) und Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer heute (11. April) in Flensburg zum Abschluss der Verkehrsministerkonferenz (VMK) sagten, soll Bodewig mit seiner neuen Kommission „nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ einen entsprechenden Bericht zum 27. September dieses Jahres vorlegen. Am 2. Oktober wird sich in Berlin eine Sonderkonferenz der Länder-Verkehrsminister mit den Finanzierungsmodellen beschäftigen.

Sowohl Ramsauer als auch Meyer dankten dem ehemaligen Landesverkehrsminister Dr. Karl-Heinz Daehre (CDU) aus Sachsen-Anhalt für seinen bei der Konferenz vorgelegten Abschlussbericht „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“. Der Schlussbericht leiste einen wesentlichen Beitrag für die notwendige gesellschaftliche und politische Diskussion über die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland für den ökonomischen und sozialen Zusammenhalt, sagte Ramsauer. Daehres Nachfolger Bodewig (57) stammt aus Hamburg und war von November 2000 bis Oktober 2002 Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und zuvor Parlamentarischer Staatssekretär im selben Ministerium.

Aufgabe der neuen Kommission ist es, konkrete Auswege aus der chronischen Unterfinanzierung von Verkehrswegen in Deutschland zu finden. In ihrem heute vorgestellten Abschlussbericht listet die Daehre-Kommission verschiedene Optionen auf.

Für Straßen, Schienen und Wasserstraßen bei Bund, Ländern und Kommunen sind laut Daehre-Kommission jährlich mindestens 7,2 Milliarden Euro mehr erforderlich als bislang. Um den Sanierungsstau aufzulösen, würden schon jetzt 15 Jahre gebraucht. „Wir müssen also einen Ausweg aus der Unterfinanzierung finden, wenn wir den Wirtschaftsstandort Deutschland und die Mobilität unserer Bürgerinnen und Bürger durch einen fortschreitenden Substanzverlust der Verkehrsinfrastruktur nicht gefährden wollen“, sagte Bundesminister Ramsauer. VMK-Vorsitzender Meyer nannte als Bausteine einer Strategie unter anderem eine höhere Effizienz beim Mitteleinsatz, die kritische Überprüfung

von Standards und die Konzentration auf den Erhalt der bestehenden Infrastruktur, dem vor Neubauprojekten Vorrang eingeräumt werden müsse.

Neben dem Thema Infrastrukturfinanzierung befasste sich die Verkehrsministerkonferenz unter anderem mit folgenden Themen:

Verbindliche Einführung von Warnwesten in Deutschland

Die Länderverkehrsminister bitten den Bund, den Ländern einen entsprechenden Umsetzungsvorschlag zu unterbreiten. Dabei geht es um eine allgemeine Verpflichtung zum Mitführen von Warnwesten in Pkw, Wohnmobilen oder Lkw. VMK-Chef Meyer bezeichnete diese Regelung als überfällig: „Es dient der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, wenn beim Verlassen des Fahrzeugs nach einem Unfall oder einer Panne Warnwesten angelegt werden.“

Falschfahrer auf Bundesstraßen

Im Rahmen eines Pilotversuchs sind in Bayern Warntafeln gegen Falschfahrer aufgestellt worden. „Bewusste Falschfahrten wird man leider nie verhindern. Aber jede Geisterfahrt, die wir durch neongelbe Warntafeln unterbinden, rechtfertigt diese Maßnahme“, sagte Bundesminister Ramsauer. Die Straßenbauverwaltungen der Länder werden kurzfristig so genannte Sonderverkehrsschauen vornehmen. Dabei sollen Experten überprüfen, ob mit Hilfe von anderen Beschilderungen oder Farbmarkierungen das Risiko eines Falscheinbiegens minimiert werden kann. Die Ergebnisse werden in der Herbstsitzung der VMK in Suhl (Thüringen) vorliegen. Bund und Länder werden prüfen, in welchem Umfang die Warntafeln bundesweit eingeführt werden.

Erhöhung des „Schwarzfahrer-Tarifs“

Wer im Öffentlichen Personen-Nahverkehr beim Schwarzfahren ertappt wird, soll künftig 60 Euro statt bislang 40 Euro zahlen. Zu einer entsprechenden Änderung der „Vorschriften zum erhöhten Beförderungsgeld“ forderten die Länderminister den Bund auf. Sie appellierten zugleich an die Verkehrsunternehmen und –verbände, Tarife und Vertrieb so zu gestalten, dass unbeabsichtigtes Schwarzfahren möglichst vermieden werde.

Entlastung der Polizei bei Großraum- und Schwertransporten

Das Bundesverkehrsministerium soll nach dem Willen der Länder die Möglichkeiten ausloten, Schwerlasttransporte wie etwa für Bauteile von Windenergieanlagen in Zukunft auch von Privatunternehmen begleiten zu lassen und damit die Polizei zu entlasten.

Nach den Worten von Meyer sollte ein entsprechender Vorstoß für einen Zeitraum von zwei Jahren von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet und auf seine Praxistauglichkeit getestet werden.

Neuorganisation der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes

Die vom Bund angestoßene Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit dem Ziel der Straffung und Effizienzsteigerung wird von den Länderministern zwar als „grundsätzlich richtig“ eingestuft, dennoch bedürfen die einzelnen Maßnahmen nach den Worten des VMK-Vorsitzenden Meyer einer Überarbeitung. So führe die vorgesehene Trennung der Wasser- und Schifffahrtsämter in Ämter für Betrieb und Unterhaltung einerseits und in Ämter mit revierbezogenen Aufgaben andererseits zu einem Mehr an Schnittstellen, einem höheren Aufwand und zu einer geminderten Leistungsfähigkeit der Bundeswasserstraßen. Der Abbau der regionalen Zentralen, den Wasser- und Schifffahrtsdirektionen, führe zudem zum Verlust regionaler Kompetenz. Meyer: „Wir waren uns außerdem einig, dass die vorgelegte Kategorisierung der Wasserstraßen des Bundes nicht in Gänze nachvollziehbar ist und deshalb der Überarbeitung bedarf.“ Darüber hinaus kritisierten die Länder die Haltung des Bundes, die Umstrukturierung im Wege eines Organisationserlasses zu regeln, anstatt mit den Ländern ein Zuständigkeitsgesetz abzustimmen.