



# Aktuelles aus dem Verkehrsausschuss des Bundestags



Mitglied der  
Bundestagsfraktion

## Dr. Toni Hofreiter MdB

### VERKEHRSHAUSHALT 2012

#### Zu wenig Geld für die Schiene Investitionen an falscher Stelle!

Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für den Verkehrsbereich enthält eine Vielzahl unnötiger Straßenprojekte sowie eine falsche Prioritätensetzung bei Schienenprojekten. Die verfehlte Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte manifestiert sich auch in diesem Verkehrshaushalt.

Schon seit vielen Jahren reichen die Investitionsmittel des Bundes nicht im Entferntesten aus, die Wunschliste des Bundesverkehrswegeplans BVWP (Bundesstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen) abzuarbeiten. Ankündigungsminister Ramsauer kam nicht umhin, einige Projekte der alten „Wünsch-dir-was-Liste“ zu streichen. Dennoch setzt er die Prioritäten weiterhin falsch.

Verkehrsminister Ramsauer scheut vor dem Stopp ehrgeiziger Großprojekte zurück, unterlässt notwendige Investitionen in das Gesamtnetz und vergibt die Chance auf ein verkehrsplanerisch sinnvolles und finanziell darstellbares Konzept.

- Die Bestandsnetze verlottern weiter, während Großprojekte mit wenig verkehrlichem Nutzen finanziert werden.
- Wichtige Zukunftsinvestitionen werden blockiert, weil die Prioritäten falsch gesetzt werden.
- Der Haushalt spiegelt eine unsystematische Verkehrspolitik wider, der eine integrierte Verkehrsplanung fehlt.

Es würde nicht reichen, einfach mehr Geld für Infrastruktur auszugeben, denn Grundlage der Verkehrspolitik ist eine falsche Verkehrsplanung, dargelegt im BVWP. Dieser enthält nicht die Projekte, die wir brauchen, um zukunftsfähig Mobilität zu gewährleisten und den aktuellen ökologischen, ökonomischen und sozialen Anforderungen gerecht zu werden. Vielmehr enthält die Verkehrsplanung der Bundesregierung eine Sammelsurium an Prestigeprojekten einzelner Landes- und Lokalpolitiker. Ferner ist sie viel zu stark auf die Straßeninfrastruktur ausgerichtet. Außerdem kommen Ersatz- und Unterhaltungsmaßnahmen gegenüber Investitionen in Neu- und Ausbau viel zu kurz. Anstatt zu sanieren und zu reparieren, werden viel zu oft neue Trassen ins Land geschlagen. Der aktuelle Haushaltsentwurf setzt auf diesen falschen Vorgaben auf.

Aus Grüner Sicht ist das Fehlen von Investitionsmitteln im Bereich des Straßenbaus und der Binnenschifffahrt in den meisten Fällen ein Segen. Anders hingegen beim Schienenverkehr: hier liegen viele dringend benötigte Projekte auf Eis.

Weitere Informationen: <http://gruenlink.de/3xw>



### KEINE 3. STARTBAHN IN MÜNCHEN!

Die Baugenehmigung für die 3. Startbahn am Münchner Flughafen ist ein harter Schlag gegen die Bewohnerinnen und Bewohner im Umland von München. Mit der 3. Startbahn wird der Fluglärm weiter zunehmen und das umweltschädlichste Verkehrsmittel weiter begünstigt. Wenn die Geschäfte der Flughafen Gesellschaft schlecht laufen, werden die Steuerzahler den Bau bezahlen. Wir Grüne werden unseren Widerstand gegen dieses unnötige Prestigeprojekt von CSU und SPD fortsetzen. Wir brauchen kein internationales Drehkreuz am Münchner Flughafen. Zwei Startbahnen reichen völlig aus, um die Mobilität für die Bevölkerung in der Region sicherzustellen.

**Die 3. Startbahn betrifft uns in ganz Bayern!  
Kommt zur Großdemo nach München!**

**aufgeMUCkt:  
Für Bayerns  
Zukunft!**

**KEINE 3. STARTBAHN!**

**Demonstration  
Samstag, 29.10., 10:00  
Marienplatz München**

**Hans Well spielt!**

Veranstalter: Aktionsbündnis aufgeMUCkt,  
Stadt Freising, Bund Naturschutz in Bayern e.V.,  
Schutzgemeinschaft Erding Nord/Freising e.V.

[www.keine-startbahn3.de](http://www.keine-startbahn3.de)



## DIE Pkw-MAUT BRINGT NICHTS!

Das Geld wird knapp und somit wird das Hobby vieler Politiker, bunte Bänder bei Einweihungen neuer Straßen durchzuschneiden, schwerer durchführbar. Das will aber der bayerische Ministerpräsident Horst Seehofer nicht hinnehmen – so dass ihm etwas „ganz Neues“ eingefallen ist: die Pkw-Maut.

Ein bisschen kann er so auch sein Profil schärfen und am Stammtisch nach Stimmen fischen, denn, oh welche „Gemeinheit“, alle Ausländer dürfen hier umsonst auf „unseren“ Autobahnen fahren und sich noch dazu „freuen“, dass es hier keine Tempolimit gibt. Deshalb schlägt er vor, nur ausländische Fahrzeuge sollen die Pkw-Maut bezahlen. Die Deutschen aber sollen summa sumarum, so Seehofer, gar nicht für die neue Maut bezahlen müssen, sondern über die Kfz-Steuer entlastet werden. Das ganze bringt nur leider nichts ein weil gerade einmal die Systemkosten hereinkämen, wenn man lediglich ausländische Fahrzeuge heranziehen würden. Eine Einführung der Pkw-Maut nur für ausländische Fahrzeuge ist darüber hinaus europarechtlich überhaupt nicht möglich.

Außerdem ist die Kfz-Steuer verbrauchsabhängig und entfaltet damit wenigstens eine minimale ökologische Lenkungswirkung: wer größere Autos fährt, zahlt auch mehr. Mit der von Seehofer gewünschten Plakette, werden Vielfahrer eindeutig bevorzugt. Alle Argumente sprechen gegen die Einführung einer Maut in Form einer Pkw-Vignette. Vielmehr geht es darum, das vorhandene Geld sinnvoll zu nutzen. Dabei muss der Grundsatz gelten: Straßenerhalt vor Straßenneubau!

Anstelle der Pkw-Maut gibt es weit sinnvollere Möglichkeiten, die Einnahmen für den Straßenerhalt bzw. für den Verkehrshaushalt insgesamt zu erhöhen:

- Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw ab 3,5 Tonnen
- Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen
- Die Einführung einer City-Maut in großen Städten. Dazu muss den Städten zunächst klar und rechtlich einwandfrei geregelt die Zuständigkeit übertragen werden.

## KEINE GIGALINER!

In Deutschland dürfen bisher nur Lkw mit einer Maximallänge von 18,75 Meter fahren. Im Rahmen eines Feldversuchs will die Bundesregierung sogenannte Gigaliner, bis zu rund 25 Meter lange und 44 Tonnen schwere Lkw im XXL-Format, per Ausnahmegenehmigung zunächst fünf Jahre auf deutschen Straßen fahren lassen. Den teilnehmenden Unternehmen soll durch den langen Zeitraum ermöglicht werden, für ihre Fahrzeuge steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten zu nutzen.

Die Europäische Kommission fordert, Güterverkehr mit einer Entfernung von über 300 Kilometer auf die Schiene zu verlagern. Das Gegenteil wird mit dem Feldversuch provoziert und die Bundesregierung unterstreicht einmal mehr, dass sie ihre eigenen klimapolitischen Ziele nicht ernst nimmt.



(Foto: WIKIPEDIA / Tobias Fleischmann)

## Vier Argumente, gegen Gigaliner:

Erstens setzt der Ausbau des Güterverkehrs auf der Straße falsche politische Signale. Wie CO<sub>2</sub> – und verkehrsflächeneinsparend EuroCombis im Vergleich zu herkömmlichen Lkws auch sein mögen: die Emissionswerte der Bahn liegen deutlich darunter.

Zweitens erfordert die Zulassung von Gigalinern hohe Folgekosten. Das Räumen einer Kreuzung oder eines Bahnübergangs durch einen Gigaliner dauert wesentlich länger als bei einem normalen Lastzug. Und in Tunneln wird die Brandlast durch größere Lkw, die mehr transportieren, gesteigert. Zudem ist die gesamte Verkehrsinfrastruktur nicht auf Gigaliner ausgerichtet. Auch die Lebensdauer von Brücken würde sich durch den massenhaften Einsatz von Gigalinern deutlich verkürzen und den Instandhaltungsaufwand in die Höhe treiben. Unterm Strich bedeutet der Einsatz von 25-Meter-Lkws erhebliche Investitionskosten.

Drittens schwächen Gigaliner den Güterverkehr auf der Schiene. Richtig ist: Gigaliner verbilligen den Straßentransport. Aber sie sorgen damit gleichzeitig dafür, dass Güter von der Schiene wieder auf die Straße zurückverladen werden. Dies schadet insbesondere dem Kombinierten Verkehr. Schon der Verlust von 10 bis 20 Prozent Ladeaufkommen kann eine Strecke des Kombinierten Verkehrs unwirtschaftlich machen, was in der Folge dazu führt, dass der gesamte Verkehr wieder auf die Straße verlagert werden muss.

Viertens erhöhen Gigaliner das Unfallrisiko im Straßenverkehr. Laut Statistik ist an jedem fünften Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang ein Lkw beteiligt. Darauf verweist auch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) in einer Studie über die Gigaliner. Lkws machen generell durch ihre Größe und Länge Überholvorgänge schwieriger. Die längeren Räumzeiten auf Kreuzungen führen zudem zu Verkehrsbehinderungen.

Wir brauchen nicht mehr Straßenverkehr, sondern eine umweltfreundliche und klimafreundliche Verkehrspolitik.

Ausführlichere Infos im Internet:

<http://www.nomegatrucks.eu/deu>  
<http://gruenlink.de/3qp>



## STUTTGART 21

Auf der Suche nach Kostenwahrheit habe ich in einer Kleinen Anfrage bei der Bundesregierung um deren aktuellen Kenntnisstand zu Kostensteigerungen für die Projekte Stuttgart 21 und den Neubau der Strecke Wendlingen-Ulm angefragt.

Zwar betont die Bundesregierung in ihrer Antwort, dass die Gesamtkosten den angesetzten Kostenrahmen von 4,5 Mrd. Euro nicht übersteigen; dennoch wird deutlich, dass bereits vor Beginn der Bauarbeiten beim Bahnprojekt Stuttgart 21 der sogenannte Risikopuffer auf ein Minimum geschrumpft ist. Dabei ist erstaunlich, dass die Bundesregierung am Freitag, den 23. September 2011 die Gesamtkosten des Projektes mit 4,088 Mrd. Euro angibt, obwohl bereits am vorhergehenden Donnerstag der Bahnvorstand von 4,458 Mrd. sprach. Somit blieben nur noch 68 Millionen Euro für Risiken beim Bau übrig. Nicht enthalten sind darin u.a. die Kosten für die notwendige Wendlinger Kurve.

Auch für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm sind die Kalkulationskosten fast um ein Drittel der Gesamtkosten gestiegen. Derzeit werden sie von Bundesregierung und Bahn mit 2,89 Mrd. Euro angegeben, 2004 waren es noch 2,0 Mrd. Euro. Auf die Frage, ob die Bahn intern schon 2009, zum Zeitpunkt der Unterzeichnung

der Finanzierungsvereinbarung, die Gesamtkosten für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm deutlich höher angesetzt hat, wird nicht geantwortet, wie auch auf alle anderen Fragen zu Kostensteigerungen bei Großprojekten.

Es steigt die Hoffnung, dass das unsinnige Großprojekt an den Kosten scheitert!

Anfrage im Internet: <http://gruenlink.de/3xx>



## STRABENKONFERENZ

Wie bereits berichtet wird am 19. November dieses Jahres die dritte Straßenkonferenz im "Europasaal" des Deutschen Bundestages (Paul-Löbe-Haus Raum 4.900) stattfinden. Wir konnten bereits eine Reihe namhafter Juristen und Naturschutzexperten als Referenten gewinnen. Weitere Informationen veröffentlichen wir schnellstmöglich auf meiner Website [www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de). Die Konferenz richtet sich insbesondere an Lokal-, Landes- und Bundespolitik, Straßenplaner, Bürgerinitiativen sowie ehren- und hauptamtliche NaturschützerInnen.

### Neue Broschüre Straßenbau in Bayern

Für viele Menschen sind Planungsverfahren, Zuständigkeiten und die Finanzierung von Straßen ein Buch mit sieben Siegeln.

Deshalb haben meine Mitarbeiter diese neue Broschüre erarbeitet. Sie soll BürgerInnen, Bürgerinitiativen und Umweltschützern den Weg durch den Paragraphendschungel erleichtern. Außerdem greift sie einige der umstrittensten bayrischen Verkehrsprojekte exemplarisch heraus. Die Broschüre bezieht sich zwar vor allem auf Straßenbauplanung in Bayern, kann aber selbstverständlich auch außerhalb des Freistaats beim Einstieg in die Materie helfen. Bestellung kostenlos bei meinem Team.



## PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ

Am 23.9.2011 wies der Bundesrat den Regierungsentwurf zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zurück. Aus gutem Grund. Der Regierungsentwurf widersprach dem im Herbst 2010 im Bund-Länder Fachausschuss erzielten Kompromiss. Ein rot-grüner eigenständiger Gesetzentwurf fand zwar ebenfalls keine Mehrheit. Allerdings wurden die meisten Änderungsvorschläge aus diesem Gesetzentwurf durch angenommene Einzelanträge übernommen, da auch CDU-geführte Bundesländer wie z.B. das Land Hessen diesen zugestimmt haben. Der Gesetzentwurf ist parallel auch von den Bundestagsfraktionen von SPD und Grünen in den Bundestag eingebracht worden, so dass er im Verfahren bleibt.

Was will der rot-grüne Entwurf? Eigenwirtschaftliche Verkehre sollen weiterhin Vorrang haben. Über Umfang und Qualität des Angebots entscheiden jedoch weitgehend die kommunalen Aufgabenträger. In den nächsten zehn Jahren soll der Öffentliche Verkehr komplett barrierefrei werden. Der Bundesrat fordert zudem, dass die Aufgabenträger auch die Umweltqualität definieren können, beispielsweise den Einsatz umweltfreundlicherer Busse.

Für alternative Bedienungsformen wie Rufbus, Anrufsammeltaxi und kombinierte Personen- und Güterbeförderung können die Länder abweichende Genehmigungsverfahren einrichten. Die Länder befürworten die im Regierungsentwurf vorgesehene Marktöffnung im Fernbusverkehr, allerdings bei Ausweitung der Fahrgastrechte. Die Bemaunung der Busse auf Fernstraßen des Bundes fand im Bundesrat allerdings keine Mehrheit.

Wie geht's weiter? Im Verkehrsausschuss wird eine Anhörung mit Experten aus Wissenschaft und Praxis stattfinden. Die Bundesregierung wird – wie üblich - zu den Beschlüssen des Bundesrates Stellung nehmen. Und dann wird möglicherweise der Vermittlungsausschuss angerufen, um einen Kompromiss herzustellen. Wenn nicht Bundesregierung und Lobbyverbände ihr Interesse an einer Novellierung verloren haben...

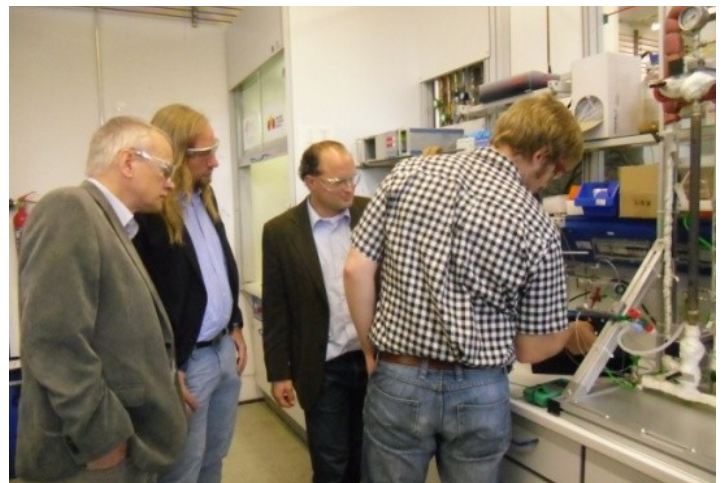
## MOBIL IN MITTELFRANKEN

Mobilität verbindet! Nicht nur Orte, Städte und Landkreise, sondern vor allem auch die Menschen, die dort wohnen – und genau die werden von den Planungen oft ausgeschlossen. So diskutierten Markus Ganserer, mittelfränkischer Bezirksvorsitzender und ich im Rahmen dieser Mittelfrankentour vom 12. bis zum 15. Oktober mit Menschen, die sich bei verschiedenen Projekten, die Mobilität vor Ort zu verbessern, engagieren, redeten mit Anbietern von Energie und Schienenwegen und stellten uns abends der Diskussion, was schließlich die Bürgerinnen und Bürger sich wünschen und erwarten.

Schwerpunkte bei der Tour waren:

- Neue Möglichkeiten einer nachhaltigen Verkehrsplanung (Mobilitätsplan)
- Straßenerhalt vor Straßenneubau (statt verzweifelter Suche nach neuen Geldern)
- Reaktivierung von Bahnstrecken
- Bürgerengagement vor Ort

Wir besuchten unter anderem auch die Energieagentur Nordbayern, die Bayernbahn in Nördlingen, ein Carsharing-Unternehmen in Erlangen, den Bürgerbus Langenzenn und den Hafen Nürnberg.



Außerdem informierte ich mich zusammen mit Uwe Kekeritz MdB in der Uni Erlangen über den Forschungsstand zu Carbazol, eine Verbindung die Wasserstoff speichern und wieder abgeben kann und somit als neuer Antriebsstoff in Frage kommen könnte. Die Forschung ist noch nicht an dem Punkt, wo man wirklich sagen kann, was daraus wird, aber es scheint auf jeden Fall ein recht interessanter Ansatz zu sein und könnte unsere Mobilität in Zukunft durchaus beeinflussen – und gleichzeitig das Problem der Speicherbarkeit von regenerativer Energie lösen helfen.

## AUSSCHUSSVORSITZ

Am 8.6.2011 bin ich vom Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages als Ausschussvorsitzender bestätigt worden. Seitdem leite ich die verkehrspolitische Diskussion unter der schwarz-gelben Koalitionsmehrheit. Zuvor hatte mein Fraktionskollege Winfried Hermann den Ausschuss-Vorsitz inne. Er ist nach dem Wahlsieg in Baden-Württemberg dort zum Verkehrsminister ernannt worden und folglich aus dem Bundestag ausgeschieden.

Als Ausschussvorsitzender will ich dafür sorgen, dass die wichtigen gesellschaftlichen Zukunftsdebatten über nachhaltige Mobilität vorangetrieben werden. Die Zukunftsfähigkeit der Bereiche Güterverkehr und Logistik in Deutschland hängen nicht nur von wirtschaftlichen Faktoren ab, sondern auch davon, dass die bereits bestehenden und weiter wachsenden Belastungen für Mensch und Umwelt gesenkt werden.

Außerdem brauchen wir einen neuen Zugang zur Verkehrspolitik. Auf Jahre hinaus wird das Geld für den Infrastrukturausbau nicht mehr zunehmen. Das gibt der Staatshaushalt nicht her. Deshalb müssen Verkehrspolitiker darauf achten, dass Ausgaben kosteneffizient geschehen. Anstatt auf sinnlose, teure Großprojekte muss sich die Politik auf kleinere und dafür schnell umsetzbare Maßnahmen konzentrieren. Auch werden Planungen nach dem Basta-Prinzip, vor allem bei Großprojekten, in Zukunft nicht mehr akzeptiert werden. Moderne Planungsprozesse benötigen echte Transparenz, mehr Mitbestimmung, taugliche Konfliktlösungsverfahren und effektiven Rechtsschutz. Dafür trete ich ein.

## NEWSLETTER

Regelmäßige Informationen aus meinem Büro gibt es über zwei kostenlose E-Mail-Newsletter:

1. der verkehrspolitische Newsletter aus Berlin, der aktuelle verkehrspolitische, fachspezifische Informationen aus dem Bundestag verbreitet.
2. der Bayern-Newsletter „Mach Mit: Bayern wird Grün!“ mit praktischen Aktionsvorschlägen und Ideen für die alltägliche Arbeit in Orts- und Kreisverbänden.

Adresse für die Anmeldung:

[www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de) -> Newsletter



## TONI VOR ORT

Sehr gerne komme ich nach wie vor zu Veranstaltungen in den Kreisverbänden in ganz Bayern. Die Terminverpflichtungen haben spätestens seit meiner Wahl zum Ausschussvorsitzenden zugenommen. Es mehren sich Termine zu verkehrspolitischen Veranstaltungen im ganzen Bundesgebiet. Auch wenn eine Terminabsprache deshalb nicht immer auf Anhieb klappt, freue ich mich sehr über Eure Einladung und Eure Aktionsvorschläge.

Bei der Durchführung der Veranstaltungen unterstützt Euch gerne mein Team. Dort könnt Ihr auch Einladungsplakate und verkehrspolitisches Material zum Auslegen bestellen.



## KONTAKT / IMPRESSUM

### Bundestagsbüro Berlin

Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Tel.: 030 / 227 - 7 45 15, Fax: 030 / 227 - 7 66 45

[anton.hofreiter@bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@bundestag.de) [www.toni-hofreiter.de](http://www.toni-hofreiter.de)

### Regionalbüro München

Sendlinger Straße 47, 80331 München, Tel: 089 / 46 13 65 84

[anton.hofreiter@wk.bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@wk.bundestag.de)

### Regionalbüro Nürnberg

Bettelheimstr. 18, 90471 Nürnberg, Tel: 0163 / 971 93 13

### Regionalbüro Landshut

Rosenweg 12, 84036 Kumhausen, Tel.: 0871 / 46 47 89

## MEIN TEAM



v.l.n.r. Toni, Linda, Rosi, Markus, Skadi, Volker, Steffi, Rüdiger

### Dr. Skadi Krause, Politikwissenschaftlerin

Schwerpunkt: Schienenverkehr

### Linda Wundrak, Politikwissenschaftlerin

Diverse Themen, Veranstaltungskoordination

### Rüdiger Herzog, Dipl.-Ing. Wasserwirtschaft, Umweltschutz,

Raumordnung. Schwerpunkt: Straßenverkehr und -planung

Büro Berlin: Tel.: 030 / 227 - 7 45 15 - [anton.hofreiter@bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@bundestag.de)

### Rosi Steinberger

Umweltingenieurin, Schwerpunkte: Umwelt- und Verkehrspolitik in

Niederbayern und der Oberpfalz; Gentechnik und Landwirtschaft

Tel.: 0871 / 46 47 89 - [steinberger@toni-hofreiter.de](mailto:steinberger@toni-hofreiter.de)

### Steffi Leisenheimer

Diplom-Kauffrau, Museumspädagogin

Schwerpunkte: Umwelt- und Verkehrspolitik in Franken

Tel: 0163 / 971 93 13 - [leisenheimer@toni-hofreiter.de](mailto:leisenheimer@toni-hofreiter.de)

### Dr. Volker Leib

Politikwissenschaftler

Schwerpunkte: Verkehrsinfrastruktur in Bayern

Tel.: 089 / 46 13 65 84 - [anton.hofreiter@wk.bundestag.de](mailto:anton.hofreiter@wk.bundestag.de)

### Markus Büchler

Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur

Schwerpunkt: Öffentlichkeitsarbeit

Tel.: 089 / 31 59 72 15 - [buechler@toni-hofreiter.de](mailto:buechler@toni-hofreiter.de)

V.i.S.d.P.: Dr. Toni Hofreiter MdB, Platz der Republik 1, 11011 Berlin