

Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) e.V.

10.06.2025

Referentenentwürfe eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIKG) und eines Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LuKIFG)

Schreiben des BMF vom 06.06.2025 (SEA - H 1002/00002/001/005)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V. bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 06.06.2025 und beantwortet diese wie folgt:

Wir begrüßen ausdrücklich die vorgelegten Referentenentwürfe eines Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Infrastruktur und Klimaneutralität“ (SVIKG) und eines Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LuKIFG). Sowohl Bund als auch Länder und Kommunen haben einen erheblichen Investitionsstau bei der Straßeninfrastruktur.

Zur Sicherstellung einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und nachhaltigen Verwendung der Fördermittel des LuKIFG ist es aus Sicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrates dringend erforderlich, dass **Maßnahmen zur Modernisierung, zum Ausbau oder Neubau von Straßen, die aus Mitteln dieses Sondervermögens gefördert werden, verpflichtend gemäß effizienter Qualitätsmanagement-Tools geplant werden, insbesondere dem Sicherheitsaudit nach Vorbild des Bundes und von Vorreiterländern wie Bayern.** Dies gilt auch für Ersatzneubau im Bestand – hier sollte ein Bestandsaudit durchgeführt werden.

Regelungsvorschlag:

In § 3 des Gesetzes zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen von Ländern und Kommunen (LuKIFG) sollte ein neuer Absatz 8 ergänzt werden:

- (8) *Voraussetzung für die Förderfähigkeit straßenbaulicher Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur nach Absatz 1 Nr. 2 ist die Durchführung eines Sicherheitsaudits.*

Begründung:

- 1. Effizientes Qualitätsmanagement-Tool:** Das Sicherheitsaudit ist in der mittelfristigen Kostenbetrachtung kein bürokratischer Mehraufwand, sondern ein bewährtes Instrument zur Qualitätssicherung in der Straßenplanung. In Bayern wurde es bereits 2003 eingeführt und hat sich als effektives Mittel erwiesen, um Sicherheitsdefizite frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Damit werden Planungsfehler sowie aufwändige und zeitraubende Nachbesserungen vermieden. Eine repräsentative Umfrage innerhalb der bayerischen Staatsbauverwaltung ergab, dass das Audit von Planenden, Auditierenden und Entscheidenden als nützliche Maßnahme der Qualitätssicherung angesehen wird.¹
- 2. Einsparung von Folgekosten:** Verkehrsunfälle verursachen jährlich erhebliche volkswirtschaftliche Schäden von rund 37 Milliarden Euro² – sowohl durch medizinische und soziale Folgekosten als auch durch Ausfallzeiten, Produktionsverluste und infrastrukturelle Schäden. Ein Sicherheitsaudit stellt sicher, dass Planungs- und Ausführungsmängel frühzeitig erkannt und behoben werden, wodurch diese Folgekosten erheblich reduziert werden können. Dies stellt auch einen Beitrag zur gemeinsamen Vereinbarung von Bund, Ländern und kommunalen Spitzenverbänden dar, die Zahl der Verkehrstoten von 2021 bis 2030 um 40 % zu senken. Dazu haben Bund und Länder festgelegt, die Verkehrssicherheit bestehender Straßen „durch Inspektionen in Form von z. B. Verfahren gemäß der Infrastruktursicherheits-Management-Richtlinie (2008/69/EG ergänzt durch Richtlinie (EU) 2019/1936), Verkehrsschauen und Bestandsaudits“ zu stärken.³
- 3. Gebot wirtschaftlicher Mittelverwendung:** Angesichts des Haushaltsgrundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit (vgl. § 7 BHO) ist es folgerichtig, bei Maßnahmen mit erheblicher Relevanz für die Verkehrssicherheit standardisierte

¹ Verkehrsunfallgeschehen auf Straßen des überörtlichen Verkehrs in Bayern Ausgabe 2023, Landesbaudirektion Bayern, S. 24, zitiert nach:

https://www.sichermobil.bayern.de/assets/stmi/verkehrssicherheit2030/stmb_verkehrsunfallgeschehen_2023.pdf

² [Volkswirtschaftliche Kosten von Straßenverkehrsunfällen in Deutschland](#), Bundesanstalt für Straßenwesen, 11/2024

³ Vgl. https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/pakt-fuer-verkehrssicherheit-eckpunkte.pdf?__blob=publicationFile

Prüfverfahren wie das Sicherheitsaudit verpflichtend vorzuschreiben. Es handelt sich hierbei um eine Maßnahme der Investitionssicherung.

- 4. Regelungslücken auf Länderebene:** Für den Bereich der Bundesfernstraßen hat das Bundesverkehrsministerium bereits im Jahr 2019 verbindlich festgelegt, dass, bei Neubau-, Aus- und größeren Umbaumaßnahmen sogenannte Sicherheitsaudits durchzuführen sind. Grundlage hierfür sind die „Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen“ (RSAS), die durch ein Allgemeines Rundschreiben (ARS 04/2019) in Kraft gesetzt wurden.

Diese Audits dienen dazu, systematisch sicherheitsrelevante Defizite in der Planung von Straßenbauprojekten frühzeitig zu erkennen und zu beheben. Sie tragen so maßgeblich dazu bei, Verkehrsunfälle zu vermeiden und Folgekosten für das Gesundheitswesen, die Sozialsysteme und die Infrastruktur zu reduzieren.

Auf Ebene der Länder gibt es jedoch bislang kein einheitliches Vorgehen: In einigen Bundesländern – wie Bayern oder Nordrhein-Westfalen – werden Sicherheitsaudits auch bei Landes- oder kommunalen Straßen regelmäßig zum durchgeführt. In anderen Ländern hingegen fehlen entsprechende Regelungen vollständig oder werden nur auf freiwilliger Basis angewendet. Diese uneinheitliche Praxis führt dazu, dass die Qualität der Planung und Sicherheit von Straßenprojekten, die mit Bundesmitteln kofinanziert werden, von Bundesland zu Bundesland stark variiert.

Vor diesem Hintergrund ist es dringend geboten, gesetzlich dafür Sorge zu tragen, dass die straßenbauliche Verkehrsinfrastrukturförderung zugleich auch den bereits mit Ländern und Kommunen konsentierten Zweck einer verkehrssicheren Ausgestaltung erreicht.