



Initiative für Verkehrsinfrastruktur

# JAHRESBERICHT 2004





## Inhalt

- 2 – 3 » **Mobilität prägt unsere Zukunft**
- 4 – 7 » **Aufgaben und Ziele**
- 8 – 9 » **Mitglieder der Initiative, Präsidium**
- 10 – 17 » **Verkehrsinfrastrukturpolitik 2004**
- 18 – 21 » **Veranstaltungen**
- 22 – 23 » **Ausblick**



## Mobilität prägt unsere Zukunft

### Sehr geehrte Damen und Herren,

unsere Gegenwart ist geprägt von Mobilität, die Zukunft wird es noch stärker sein. Das hat das Jahr 2004 eindrucksvoll gezeigt. Der Güterverkehr wuchs dreimal so stark wie das Bruttoinlandsprodukt. Je erfolgreicher Deutschland im Außenhandel ist, umso transportintensiver wird unsere Wirtschaftsstruktur. Hinzu kommt, dass viele Mutmaßungen über eine schrumpfende Nachfrage im Personenverkehr sich als substanzlos erwiesen. Das zeigte die überfällige Korrektur der Verkehrsstatistik bis 1994. Fast jeder fünfte Beförderungskilometer mit Pkw fehlte bisher in der Statistik. In den kommenden Jahren soll die Nachfrage weiter wachsen. Im Dialog mit der Politik setze ich mich dafür ein, die Chancen einer zunehmenden Mobilität für unsere Gesellschaft zu erschließen.

Langfristige Überlegungen für eine leistungsfähige und sichere Straße wurden in der politischen Diskussion des letzten Jahres jedoch überlagert vom Krisenmanagement in Sachen Investitionsetat und Mauterhebungssystem. Der Einnahmefall durch den verschobenen Start der Lkw-Maut, Belastungen des Verkehrsetats mit Umschichtungen in die Rentenkassen und ein falsch verstandener Subventionsabbau, der vor Investitionen nicht Halt machte, stellten den Bundesverkehrswegeplan von Beginn an in Frage. Sehr enttäuschend war auch der Haushaltsentwurf der Bundesregierung 2005, der trotz der geplanten Einführung der Lkw-Maut mit einer Belastung von 3 Milliarden Euro sogar einen Rückgang der Investitionen vorsah.

Für das Jahr 2004 konnte letztendlich sogar noch ein gutes Investitionsniveau für den Erhalt und den Neu- und Ausbau der Fernstraßen erreicht werden. Für mich erfreulich und auch mitentscheidend war, dass 45 Verbände aller Verkehrsträger in einer gemeinsamen Erklärung geschlossen gegen eine Haushaltspolitik zu Lasten der Investitionen auftraten. Sie unterstützten damit das einhellige Votum der Bundesländer. Außerdem werte ich die Bereitschaft der Politik, über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nicht abgerufene Schienenbaumittel in den Straßenbau umzuschichten, als einen Sieg der Vernunft. Bisher hatte zu oft die Ideologie der Gleichverteilung von Mitteln auf Schiene und Straße das Handeln dominiert.

Die wachsenden Haushaltsnöte des Bundes, die sich auch aus der Investitionsplanung der kommenden Jahre ableiten lassen, sollten uns Anlass sein, gemeinsam nach Wegen zu suchen, die auf ideologische Barrieren verzichten. Es geht um eine Infrastrukturpolitik, die Mobilität ermöglicht und damit unserer Gesellschaft Chancen eröffnet. Aus meiner Sicht hat die Pöhlmann-Kommission der Bundesregierung im September 2000 dazu ein unverändert aktuelles Konzept vorgelegt. Der fünfte Jahrestag der Veröffentlichung sollte Anlass sein, an der Umsetzung dieser Empfehlungen zügig weiterzuarbeiten.

Ihr

Dr. Peter Fischer



## Aufgaben und Ziele

Die Verkehrspolitik hat in den vergangenen Jahrzehnten immer wieder die Erfahrung gemacht, das Wachstum des Straßenverkehrs unterschätzt zu haben. Die Ursachen waren vielschichtig: Die Wirtschaft ist mit der Zunahme des Außenhandels transportintensiver geworden, eine Sättigung der Nachfrage im Personenverkehr ist ausgeblieben und die stagnierende Bahn hat die Straßen nicht entlastet. Weil Wunschdenken den Blick auf die Fakten behinderte, unterblieben notwendige Investitionsentscheidungen zum Ausbau und Erhalt des Straßennetzes. Im Ergebnis stellen Staus und der beschleunigte Verfall der Infrastruktur die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems als einen der stärksten Vorteile Deutschlands im internationalen Standortwettbewerb in Frage.

Das muss sich ändern. Deshalb werben die Industrie, das Handwerk, das Güterkraftverkehrsgewerbe, die Automobilclubs und Dienstleistungsunternehmen unter dem Dach von Pro Mobilität gemeinsam in Politik und Öffentlichkeit für leistungsfähige und sichere Straßen des Bundes, der Länder und der kommunalen Gebietskörperschaften. Alle Verkehrswege müssen einen Beitrag leisten, um das Verkehrswachstum zu bewältigen. Doch der Straße kommt dabei auch in Zukunft die überragende Rolle zu. Auf den Straßen entscheidet sich, wie mobil unsere Gesellschaft bleiben wird.

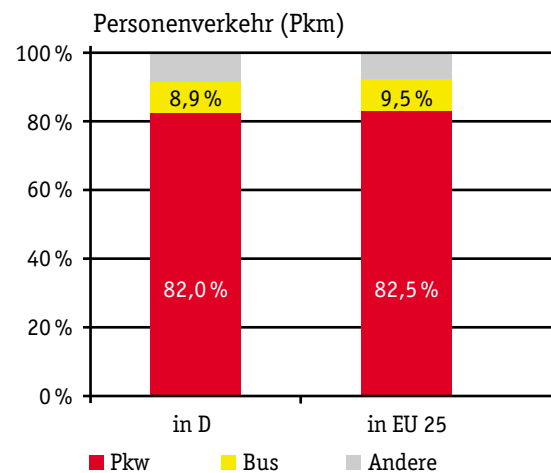
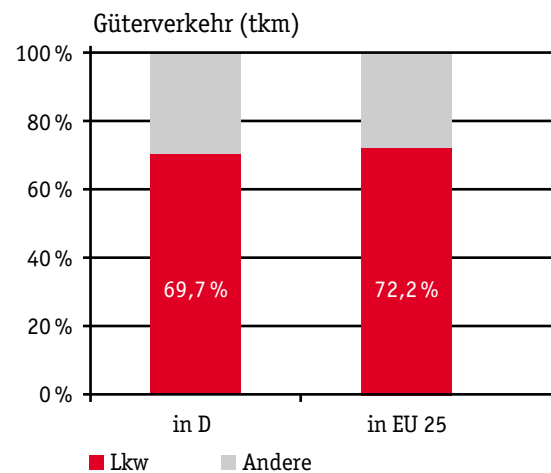
Sachgerechte Entscheidungen der Politik brauchen die Rückkopplung mit der Wissenschaft und Forschung auf diesen Gebieten. Pro Mobilität unterstützt diesen Gedankenaustausch und stellt Analysen und Konzepte zur Diskussion. Dabei fällt immer wieder auf, dass die Bedeutung des Straßenverkehrs für unsere Mobilität häufig unterschätzt wird. Pkw, Lkw und Bus sind die Basis der Mobilität von Menschen und Gütern. Mehr als

90 Prozent aller Beförderungen von Personen und 70 Prozent des Güterverkehrs laufen über die Straße. Das ist die Realität in Deutschland und Europa.

Pro Mobilität trägt dazu bei, die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für wirtschaftliches Wachstum und mehr Beschäftigung bekannter zu machen. Wie lohnend Investitionen in das Fernstraßennetz sind, haben neuere Untersuchungen der Universität Münster gezeigt. Einer zusätzlichen Milliarde Euro für den Fernstraßenbau steht nach 30 Jahren Nutzungsdauer ein gesamtwirtschaftlicher Nutzen von mehr als 6 Milliarden Euro gegenüber. Der Vorteil besteht vor allem in der Zeitersparnis der Menschen, die diese neue Strecke nutzen oder vom Stau entlastet werden. Es hilft nicht nur den Berufspendlern, sondern auch den Unternehmen, wenn Fahrten wieder planbar und sicherer werden. In der Bauwirtschaft entstehen durch die Maßnahme 18.340 Arbeitsplätze, was wiederum in anderen Bereichen Konsumnachfrage auslöst und damit für weitere 3.200 Arbeitsplätze sorgt. Die Infrastruktur kann die wirtschaftliche Entwicklung verstärken und dazu beitragen, dass Deutschland seine zentrale Lage in Europa nutzt und sich international als führender Logistikstandort etabliert.

Mit der wachsenden Verkehrsnachfrage haben die Investitionsetats nicht Schritt gehalten. Die Zunahme der Fernstraßeninvestitionen seit dem Jahr 2000 reicht rechnerisch gerade einmal aus, um die notwendige Erhöhung der Erhaltungsinvestitionen durchzuführen. Rund 200.000 Staus pro Jahr sind ein Beleg dafür, dass viele dringende Neu- und Ausbaumaßnahmen auf der Strecke geblieben sind. Das Auf und Ab in den Investitionsetats schlägt auch auf die Qualität der vorhandenen Straßen durch. Mangels Geld können die Behörden bei Straßenschäden

### Anteile der Straße am Verkehr in Deutschland und der erweiterten EU



Quelle: EU-Kommission 2005

oft nicht einmal gravierende Schäden kurzfristig beheben. Provisorien werden dann zur Dauerlösung. Die Folgen für unsere Gesellschaft sind negativ: Wir schöpfen die Potenziale im Bereich der Verkehrssicherheit und der Produktivität unserer Wirtschaft nicht aus. Die Infrastruktur als Vermögen heutiger und künftiger Generationen verliert an Wert. Pro Mobilität setzt sich dafür ein, diese Entwicklung aufzuhalten und die Investitionen zu verstärken.



## Aufgaben und Ziele

Es muss gelingen, eine solide Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf höherem Niveau dauerhaft zu gewährleisten. Eigentlich hätte dies bereits in der Vergangenheit möglich sein müssen. Der Straßenverkehr zahlt Steuern und Abgaben in Höhe von 51 Milliarden Euro an die öffentliche Hand und somit dreimal mehr als alle Ausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden für das Straßenwesen. Die Lage der öffentlichen Haushalte ist angespannt. Rund 80 Prozent der Ausgaben des Bundes werden für soziale Sicherung, das Rentensystem sowie Zins- und Personalausgaben verwendet. Es ist notwendig, die Investitionen in die Fernstraßen von der dramatischen Entwicklung des Bundeshaushaltes abzukoppeln.

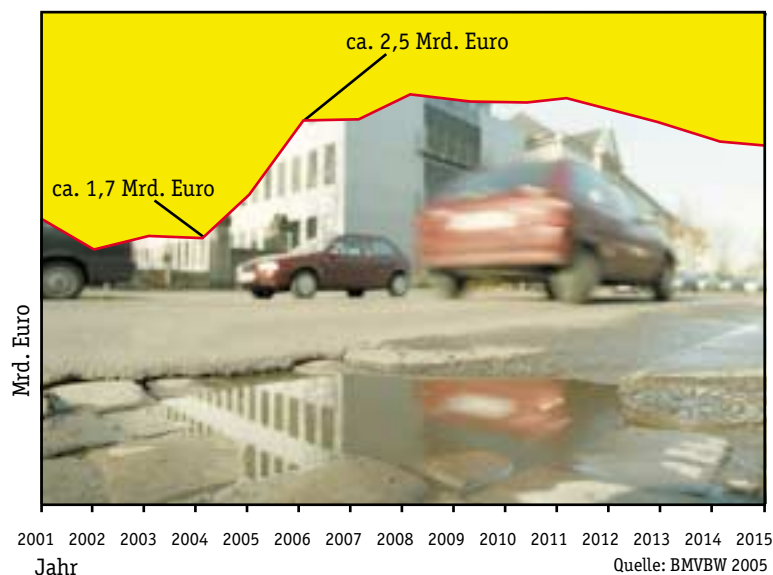
Die Fernstraßen benötigen jährliche Investitionen von rund 7 Milliarden Euro. Die Lücke von rund 2 Milliarden Euro sollte ab 2005 durch die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut gedeckt werden. Die Kombination aus Haushaltsmitteln auf bisherigem Niveau, Einnahmen der Lkw-Maut und ergänzenden PPP-Projekten hätte der Beginn einer Wachstumsoffensive sein können. Das ist bisher nicht geschehen. Pro Mobilität fordert deshalb, die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen nur für die Bundesfernstraßen zu verwenden.

Das wäre die Basis zur Umsetzung der Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastruktur, der so genannten Pällmann-Kommission, aus dem Jahr 2000. Sie hatte die Zuweisung der Lkw-Maut an eine Bundesfernstraßengesellschaft vorgeschlagen und so den Weg zu einer soliden Finanzierung aufgezeigt. Pro Mobilität unterstützt dieses Konzept.

### Pro Mobilität wirbt in Politik und Öffentlichkeit für:

- » **Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für Mobilität zu akzeptieren**
- » **Den wichtigen Beitrag der Straße in einem integrierten Verkehrssystem politisch stärker zu gewichten**
- » **Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsverlagerung realistisch zu bewerten**
- » **Durch den Ausbau des Straßennetzes Staus zu verringern**
- » **Durch Infrastrukturmaßnahmen die Verkehrssicherheit zu erhöhen**
- » **Investitionsmittel in die Verkehrswege stärker nach ihrem Nutzen für die Gesellschaft vorzunehmen**
- » **Der Erhaltung der Straßen einen höheren Stellenwert zu geben und dazu insbesondere auch die Finanzkraft der Kommunen zu stärken**
- » **Reformen in Anlehnung an die Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vorzunehmen**
- » **Die Lkw-Maut zweckgebunden ausschließlich für die Fernstraßen einzusetzen**

Bundesfernstraßen - Erhaltungsbedarfsprognose 2001–2015



## Interview mit Dr. Wilhelm Pällmann

**Im September 2000 hat eine Kommission unter der Leitung von Dr. Wilhelm Pällmann im Auftrag der Bundesregierung Empfehlungen zur Reform der Finanzierung von Fernstraßen, Schienenwegen und Wasserstraßen des Bundes vorgelegt. Wie steht es um die Umsetzung?**

**Pro Mobilität sprach mit Dr. Pällmann:**

**Pro Mobilität:** Herr Dr. Pällmann, am 1. Januar 2005 ist die streckenbezogene Lkw-Maut auf Autobahnen gestartet. Sie ist für den Bereich der Fernstraßen ein zentraler Baustein im Konzept der von Ihnen geleiteten Regierungskommission. Ist das Finanzierungsproblem gelöst?

**Dr. Pällmann:** Die Einführung der Lkw-Maut ist ein entscheidender Schritt bei der Reform der Fernstraßenfinanzierung. Der Nutzer deckt die von ihm verursachten Infrastrukturkosten. Sie hat uns aber dem Ziel, die Investitionslücke von 2 Milliarden Euro bei Autobahnen und Bundesstraßen zu schließen, bisher nur einen Schritt näher gebracht. Obwohl die Investitionen seit dem Jahr 2000 gestiegen sind, besteht immer noch ein zusätzlicher Bedarf von fast 1,5 Milliarden Euro pro Jahr. Das Volumen der aktuellen Lkw-Maut hätte dafür eigentlich ausgereicht.

**Pro Mobilität:** Warum besteht dieses Investitionsdefizit überhaupt? Der Autofahrer zahlt doch heute schon das Dreifache dessen, was der Staat für das Straßewesen ausgibt.

**Dr. Pällmann:** Die Fernstraßen wurden bisher vollständig aus dem Bundeshaushalt finanziert. Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer stellen jedoch keine sichere Grundlage für die Finanzierung der Bundesfernstraßen dar. Das Verkehrsfinanzgesetz von 1971 bestimmt zwar eine Zweckbindung von 50 Prozent der Mineralölsteuer für den Fernstraßenbau; der betreffende Passus wird seither jedoch regelmäßig mit einer stereotypen Formulierung in der jährlichen Haushaltsgesetzgebung faktisch außer Kraft gesetzt. Insgesamt sind die Handlungsmöglichkeiten der Politik sowohl auf der Einnahmen- wie auch auf der Ausgabenseite

eng begrenzt. Die Haushaltsfinanzierung erweist sich dadurch zunehmend als ungeeignet, eine qualifizierte Erhaltung und Weiterentwicklung der Bundesverkehrswege sicher zu stellen.

**Pro Mobilität:** Warum befürworten Sie Nutzerentgelte?



**Dr. Pällmann:** Unsere Empfehlung für alle Verkehrswege lautete, die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt wird schrittweise auf eine Finanzierung durch die Nutzer, Nutznießer oder Verursacher umgestellt, soweit das unter den Rahmenbedingungen der einzelnen Infrastrukturbereiche möglich ist. Die Umstellung schließt Entlastungen bei den einschlägigen Steuern ein. Der Vorteil liegt in eigenständigen Finanzierungskreisläufen.

**Pro Mobilität:** Nur die Hälfte der Mauteinnahmen wird für die Fernstraßen verwendet. Halten Sie das für richtig?

**Dr. Pällmann:** Nutzerentgelte legitimieren sich nur durch den direkten Bezug zwischen Benutzung und Mittelverwendung. Das Aufkommen muss deshalb grundsätzlich für denjenigen Infrastrukturbereich zweckgebunden werden, für dessen Nutzung die Entgelte erhoben werden. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut gehören von daher in den Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen. Das ist die Grundidee. Sie ist ökonomisch sinnvoll und entscheidend für die Akzeptanz von Entgelten.



## Interview mit Dr. Wilhelm Pällmann

**Pro Mobilität:** Welche weiteren Bausteine müssen bei den Fernstraßen darüber hinaus noch angepackt werden?

**Dr. Pällmann:** Die Kommission hat vorgeschlagen, die Finanzierung der Fernstraßen einer Sondergesellschaft des Bundes außerhalb der öffentlichen Haushalte zu übertragen, der die Mauteinnahmen direkt zufließen. Das Investitionsniveau würde unabhängiger von Etatschwankungen werden. Eine solche Gesellschaft könnte auch kreditfähig sein, um dringende Maßnahmen schneller voranzubringen. Das bedingt die bisherige Aufgabenteilung von Bund und Ländern zu prüfen. Zusätzlich soll privatwirtschaftliches Know-how verstärkt genutzt werden, hier sehe ich Fortschritte. Außerdem müssen Steuern und Gebühren im Straßenverkehr aufeinander abgestimmt werden, denn es geht uns nicht um Verteuerung, sondern um eine dauerhafte Organisations- und Finanzierungslösung für leistungsfähige Verkehrswege.

**Pro Mobilität:** Wägen Sie einen Blick in die Zukunft?

**Dr. Pällmann:** Der Bund wird sich bei stark steigendem Engagement im sozialen Bereich, bei weiterer Inanspruchnahme der Bundeswehr weltweit immer weniger einer bedarfsgerechten Finanzierung der Verkehrswege widmen können. Dies macht einen völlig neuen Denkprozess notwendig: Planung, Bau, Betrieb und Finanzierung der Infrastruktur werden privatisiert. Selbstverständlich wird der Staat auch in Zukunft die Vorgaben und die Rahmenbedingungen für die privatisierten Verkehrswege setzen.

**Die Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, auch Pällmann-Kommission genannt, erarbeitete von Oktober 1999 bis September 2000 im Auftrag des Bundesverkehrsministers Empfehlungen zur Finanzierung von zusätzlichen Investitionen in die Bundesverkehrswege. Die Kommission setzte sich aus Experten aus der Bau-, Fahrzeug- und Finanzwirtschaft sowie aus wissenschaftlichen und öffentlichen Institutionen zusammen.**

**Das Gesamtkonzept sah für die Bundesfernstraßen folgende Maßnahmen vor:**

- » **Die Investitionslücke von 2 Milliarden Euro mit Hilfe der Einnahmen aus der Lkw-Maut zu schließen**
- » **Eine Bundesfernstraßenaktiengesellschaft zu gründen, der die Mauteinnahmen direkt zufließen**
- » **Zug um Zug die Steuerfinanzierung der Fernstraßen auf eine Gebührenfinanzierung umzustellen und dabei parallel die Autofahrer bei der Mineralöl- oder Kfz-Steuer zu entlasten**
- » **Die Abgabe von Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsfunktion an die Bundesländer zu prüfen**
- » **Privatwirtschaftliche Lösungen (PPP-Modelle) stärker zu nutzen**



# Unsere Mitglieder



# Das Präsidium und die Geschäftsführung



Dr. Peter Fischer  
*Vorsitzender*



Prof. Dr. Bernd Gottschalk  
*Präsident des Verbandes der  
Automobilindustrie e.V.*



Hermann Grewer  
*Präsident des Bundesverbandes  
Güterkraftverkehr, Logistik  
und Entsorgung (BGL) e.V.*



Ralf Jansen  
*Mitglied des Vorstands der  
STRABAG AG*



Dr. Erhard Oehm  
*ADAC-Vizepräsident für Verkehr  
Vorsitzender des ADAC Hessen-  
Thüringen e.V.*



Thierry Pflimlin  
*Vorsitzender des  
Vorstands des Mineralöl-  
wirtschaftsverbandes e.V.*



Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler  
*Vorsitzender des Vorstands des  
DEKRA e.V.*



Stefan Gerwens  
*Geschäftsführer*



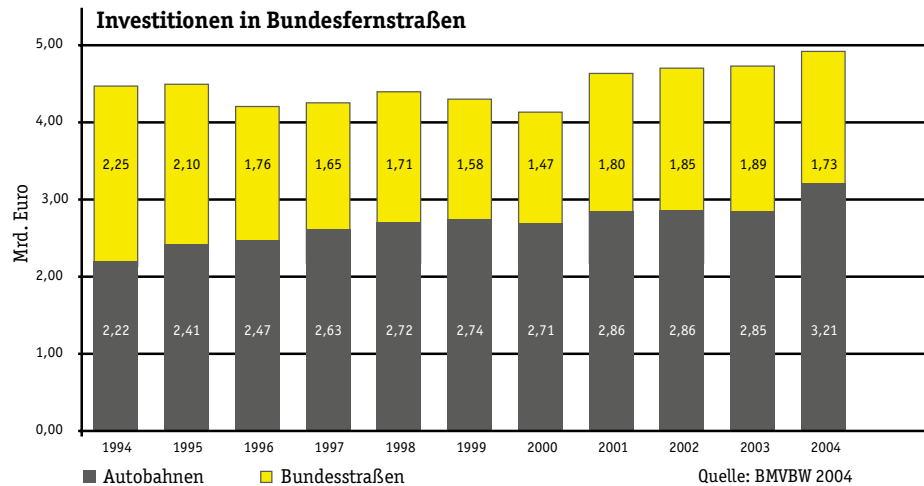
## Investitionsjahr 2004

Im Rückblick auf das Jahr 2004 war die infrastrukturpolitische Diskussion geprägt von den Verzögerungen des Starts der Lkw-Maut und des Abwälzens allgemeiner Haushaltsrisiken auf den Verkehrsetat. Insbesondere das erste Halbjahr stand im Zeichen der Suche nach Möglichkeiten, drastische Einschnitte bei den Investitionen abzuwenden. Es wurde letztendlich noch ein erfreuliches Investitionsjahr für die Fernstraßen. Da aber keine strukturellen Lösungen erreicht wurden, blieben erhebliche Risiken für die Folgejahre. Daneben befasste sich die Verkehrspolitik mit den Ausbaugesetzen für Straße und Schiene sowie den Plänen zum Börsengang der Deutschen Bahn AG. Das Jahr brachte auch eine Neugewichtung der Rolle des Pkw in der Verkehrsstatistik und Fortschritte bei der Verkehrssicherheit.

### Investitionsjahr 2004

Die „Stabilisierung der Investitionen auf dem erreichten hohen Niveau“ gehört zu den verkehrspolitischen Eckpfeilern der Koalitionsvereinbarung von SPD und Bündnis 90/Die Grünen für die Legislaturperiode 2002 bis 2006 des Bundestages. Angesichts eines stetig wachsenden Verkehrsaufkommens und der erwarteten Einnahmen aus der Lkw-Maut, die laut Autobahnmautgesetz zusätzlich in die Verkehrswege fließen sollen, ist dieses Ziel bescheiden formuliert. Es orientiert sich im Fernstraßenbau an einem Niveau von 4,7 Milliarden Euro im Jahr 2002, das nicht einmal die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans sichergestellt. Dennoch hatte die Bundesregierung im abgelaufenen Jahr erhebliche Probleme, diese Investitionslinie zu halten. Aus gesamtwirtschaftlicher Sicht sind dagegen rund 7 Milliarden Euro notwendig.

Der Haushaltsentwurf der Bundesregierung für 2004 sah Investitionsmittel in Höhe von 4,87 Milliarden Euro für Autobahnen und Bundesstraßen vor. Wegen der Verzögerung der Lkw-Maut bis zum Jahr 2005 belegte der Haushaltsausschuss des Bundestages im November 2003 Investitionsmittel in Höhe von 500 Millionen Euro mit einer Haushaltssperre, die ursprünglich aus Mauteinnahmen finanziert werden sollten. Die Konferenz der Verkehrsminister und -senatoren der Länder wies am 25. Februar 2004 in



einer eigens einberufenen Sondersitzung auf die Probleme der Unterfinanzierung der Infrastruktur hin und bekräftigte einstimmig ihre Forderung nach einem Investitionsniveau von 5,8 Milliarden Euro für die Fernstraßen. Auch die Automobilclubs und die Wirtschaft warben im Bundestag dafür, die Lasten der Verschiebung der Maut nicht durch Kürzungen bei den Investitionen beim Autofahrer abzuladen. Im März 2004 konnte der Haushaltsausschuss zur Freigabe der gesperrten Mittel bewegt werden.

Dennoch blieben andere Belastungen bestehen, die in der Summe 320 Millionen Euro erreichten. Dazu gehört der im Dezember 2003 von Bundesrat und Bundestag beschlossene Subventionsabbau. Die Bundesregierung weitete den dabei vorgenommenen Investitionsabbau bei Schienenwegen ohne sachliche Grundlage auch auf die Fernstraßen aus. Für das Jahr 2004 bedeutete dies Minderungen von 189 Millionen Euro, die sich in den Folgejahren mehr als verdoppeln sollten. Selbst die Veröffentlichungen des Weltwirtschaftsinstituts in Kiel, die die wissenschaftliche Basis für den Subventionsabbau gelegt hatten, zeigen eindeutig, dass Mittel des Bundes für den Straßenbau nicht als Subvention zu wer-

ten sind. Weitere Belastungen des Fernstraßenbaus ergaben sich vor allem aus einer globalen Minderausgabe und einer Umlage zur Rentenfinanzierung im Bundeshaushalt.

Der geplante Investitionsansatz von 4,9 Milliarden Euro wurde letztendlich doch erreicht, weil die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes erstmals ihren Nutzen unter Beweis stellen konnte. Sie setzte 260 Millionen Euro, die im Schienenwegebau nicht investiert werden konnten, im Fernstraßenbau beschäftigungswirksam ein. Früher hätte der Finanzminister die Mittel einbehalten, sie wären für die Investitionen und damit für die Ausrichtung der Verkehrswege auf eine zunehmende Mobilität verloren gewesen.

Das Haushaltsjahr 2004 glich im Fernstraßenbau somit einer Berg- und Talfahrt: Dieses Auf und Ab hat Konsequenzen. Verlässliche Infrastrukturplanung ist nicht mehr möglich, weil unklar bleibt, ob neue Projekte begonnen und laufende Maßnahmen finanziell fortgeführt werden können. Kommunen und Unternehmen sind verunsichert. Der Bauwirtschaft fehlen tragfähige Eckdaten für kontinuierliche Beschäftigung.



## PPP und Föderalismuskommission

### Föderalismuskommission

Es ist breiter politischer Konsens, dass die Einführung der Lkw-Maut einen Beitrag dazu leisten sollte, die Fernstraßen zukünftig vermehrt aus Gebührenaufkommen statt wie bisher vorrangig aus Steueraufkommen zu finanzieren. Akzeptanz für diesen Ansatz setzt neben höheren Investitionen voraus, dass der Straßenverkehr von spezifischen Steuern entlastet wird. Bundesfinanzminister Hans Eichel hatte der Föderalismuskommission in diesem Zusammenhang einen Tausch der Kfz-Steuer, die bisher den Ländern zusteht, mit der Versicherungssteuer vorgeschlagen. Der Bund könnte dann durch eine ausschließliche Kompetenz für die spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs eine Neuordnung in eigener Regie vornehmen. Zugleich wurden Überlegungen an die Politik herangetragen, an der Kfz-Steuer festzuhalten, um mit ihr Anreize für Antriebskonzepte zu setzen, die weitere Emissionsreduzierungen ermöglichen. Durch das vorläufige Scheitern der Föderalismuskommission ist der Steuertausch vorübergehend von der politischen Agenda verschwunden.

Die Föderalismuskommission setzte darüber hinaus Impulse bei Organisationsfragen für die Bundesfernstraßen. Der Beauftragte des Bundes für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, Bundesrechnungshof-Präsident Dieter Engels, kritisierte in einem Bericht an die Kommission Doppelzuständigkeiten von Bund und Ländern bei den Bundesfernstraßen. Er forderte, die Bundesstraßen sollten überwiegend an die Länder übergeben werden und der Bund für die Autobahnen auf die Auftragsverwaltung verzichten. Ein klarer Schwachpunkt des Konzeptes ist jedoch, dass die Übertragung der bisherigen Bundesausgaben für die Bundesstraßen an die Länder auf eine Zweckbestimmung und langfristige Absicherung verzichten sollte. Die Verwendung wäre den Ländern freige-

stellt. Schon bald wären weder Erhalt noch Ausbau dieser Straßen sichergestellt, weil konsumtive Ausgaben den Vorrang erhielten. Schon heute sind ein Drittel der Bundesstraßen nicht mehr voll gebrauchsfähig. Dieser Anteil würde sich deutlich erhöhen und zu einer erheblichen Belastung der Verkehrssicherheit werden. Gerade die Außerortsstraßen ohne Autobahnen sind ein wesentlicher Unfallschwerpunkt im Straßenverkehr.

### Public Private Partnership (PPP)

Um eine effizientere Arbeitsteilung zwischen der öffentlichen Hand und der Privatwirtschaft geht es auch beim Thema PPP. Wie lassen sich Risiken und Aufgaben so verteilen, dass über den gesamten Lebenszyklus einer Infrastrukturmaßnahme die Kosten gesenkt werden können? Auf der Basis eines Beschlusses der Bundesregierung bei einer Regierungsklausur in Neuhardenberg am 29. Juni 2004 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unter der Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann eine Task Force eingerichtet, die an besseren Rahmenbedingungen für solche Projekte im Hoch- und Tiefbau arbeitet. Es geht dabei u. a. um steuerliche Fragen, Vertragsbedingungen und die Entwicklung von Pilotprojekten.

Parallel wurden die Vorbereitungen für das sogenannte A-Modell vorangetrieben. Hier soll ein Konzessionsnehmer den Ausbau, Erhalt und Betrieb einer Autobahn für 30 Jahre übernehmen. Er erhält die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut auf dem betreffenden Autobahnabschnitt und ergänzend eine Anschubfinanzierung vom Bund, deren Höhe Gegenstand des Ausschreibungswettbewerbs ist. Nach dem erfolgten Start der Lkw-Maut zum Jahresbeginn sollen kurzfristig fünf Pilotstrecken ausgeschrieben werden und bis 2007 in Bau gehen. Weitere Vorhaben sind vorerst nicht

geplant. Pro Mobilität begrüßt, dass mit den A-Modellen neue Formen der Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Wirtschaft erprobt werden sollen. Eine kurzfristige finanzielle Stärkung des Fernstraßenetats kann jedoch davon nicht ausgehen.

Während das A-Modell auf vorhandene Rechtsgrundlagen zurückgreifen kann, kam durch einen Vorstoß aus der Wirtschaft eine Ausweitung des Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes auf die politische Tagesordnung. Bisher dürfen nur Brücken und Tunnel über eine Maut für alle Fahrzeuge finanziert werden. Der Gesetzesrahmen schließt dies für Autobahnstrecken noch aus. Das Land Niedersachsen hat eine Gesetzesinitiative zur Öffnung des Rechtsrahmens angekündigt, nach dem die Wirtschaft im Nordseeraum einen Bau der A 22 zwischen Emden und Stade als Betreibermodell favorisiert. Die Autobahn hätte frühestens nach dem Jahr 2015 eine Chance, aus dem Bundeshaushalt finanziert zu werden. Die Wirtschaft hat bereits begonnen, Mittel für die Vorfinanzierung der Planung zu sammeln.

Im Dezember wurde die A 31, der sogenannte Ostfriesenspieß, für den Verkehr freigegeben. Die Verwaltung und die Wirtschaft aus den Landkreisen Emsland und Grafschaft Bentheim hatten mit Unterstützung der Landesregierung Niedersachsen Ende der neunziger Jahren durchgesetzt, den Lückenschluss um zehn Jahre vorzuziehen und dafür die daraus erwachsenden Zusatzkosten der Zwischenfinanzierung übernommen. Die A 22 und die A 31 sind Belege dafür, wie wichtig die Infrastrukturbindung für die wirtschaftliche Entwicklung von Regionen ist und welchen Stellenwert die Unternehmen dem Verkehr beimessen.

## Haushaltsentwurf 2005 und Finanzplanung bis 2008

Von einem kontinuierlichen Investitionsniveau, wie sie die Koalitionsvereinbarung von 2002 in Aussicht gestellt hatte, konnte auch bei der Planung für die Jahre 2005 bis 2008 keine Rede sein. Der Bundesverkehrswegeplan vom Juli 2003 baut auf einem jährlichen Volumen von mindestens 5,2 Milliarden Euro im Fernstraßenbau auf. Im März 2004 wurden Pläne des Bundesfinanzministeriums zur drastischen Kürzung der langfristigen Investitionslinie bekannt. In der Summe stand eine Kürzung der Verkehrsinvestitionen von 8 Milliarden Euro zur Diskussion, davon allein 3,5 Milliarden Euro für die Fernstraßen, für die jährlich nur noch 4 Milliarden Euro angesetzt wurden. Der Beginn neuer Ausbaumaßnahmen wäre für viele Jahre unmöglich geworden. Erhaltungsmaßnahmen hätten zeitlich gestreckt werden müssen. Damit hätte sich der Verfall des Straßennetzes weiter beschleunigt. Baustellen würden deutlich länger als notwendig bestehen und die Risiken für Staus und Unfälle unnötig steigen.

Bundesverkehrsminister Manfred Stolpe gelang es schließlich, den Kahlschlag bei den Verkehrsinvestitionen abzuschwächen. Er hatte dabei neben der geschlossenen Unterstützung durch die Verkehrspolitik aller Bundestagsfraktionen auch auf einen starken Rückhalt durch Organisationen aller Verkehrsträger bauen können. Ein Beispiel war die gemeinsame Erklärung von 45 Verbänden „Deutschland braucht Mobilität statt Stillstand“ vom 20. Juni 2004. Pro Mobilität gehörte zu den Initiatoren der Aktion.

Der am 24. Juni 2004 von der Bundesregierung beschlossene Haushaltsentwurf 2005 sah einen Ansatz in Höhe von 4,6 Milliarden Euro vor. Damit wurde allerdings das Investitionsniveau des Jahres 2004 immer noch um 300 Millionen Euro unterschritten. Für die Folgejahre 2006 bis 2008 enthielt die mittelfristige Finanzplanung der Bundesregierung weiterhin erhebliche Rückgänge auf durchschnittlich 4,3 Milliarden Euro pro Jahr. Hier hat die Bundesregierung am 17. März 2005 eine jährliche Aufstockung von rund 250 Millionen Euro in Aussicht gestellt.

Das Ergebnis ist trotz des Teilerfolges nicht überzeugend, weil zum Jahresbeginn 2005 die streckenbezogene Lkw-Maut eingeführt wurde, deren Einnahmen

bereits voll zur Stabilisierung des bisherigen Niveaus im Investitionsetat des Bundeshaushaltes 2005 eingeplant wurden. Laut Autobahnmautgesetz sollen die Mautmittel dagegen für zusätzliche Investitionen in die Verkehrswege genutzt werden. Die Mehrbelastung des Straßengüterverkehrs mit rund 3 Milliarden Euro wird begleitet von sinkenden Investitionen und einem sich verschlechternden Infrastrukturangebot.

### EU-Wegekostenrichtlinie

Auch in der Europäischen Union setzte sich die Bundesregierung dafür ein, eine Zweckbindung von Straßenbenutzungsgebühren für den Straßenbau bei der Novellierung der Richtlinie 99/26/EG, der so genannten Wegekostenrichtlinie für Lkw, zu verhindern. Diese Haltung ist verkehrspolitisch kurzsichtig, denn angesichts der allgemeinen Haushaltslage lassen sich die erforderlichen Investitionen in die Fernstraßen immer weniger aus den öffentlichen Etats finanzieren. Umso wichtiger ist es, bei Benutzungsgebühren einen direkten Zusammenhang zwischen der Infrastrukturnutzung und deren Erhalt und Ausbau sicherzustellen. Das geht nur über eine Zweckbindung, für die der neue EU-Verkehrskommissar Jacques Barrot Sympathie erkennen ließ.

Wichtig wäre auch, dass die EU-Kommission endlich grünes Licht für die seit zwei Jahren zur Prüfung anstehenden Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für den Straßengütertransport gibt, der im Zuge der Mauteinführung erfolgen sollte.



### Sprunghafte Investitionsplanung für Bundesfernstraßen

In Milliarden Euro	2005	2006	2007	2008
Bundesverkehrswegeplan (3.7.2003)	5,2	5,2	5,2	5,2
Investitionsplanung (5.3.2004)	4,1	3,9	4,1	4,1
Haushaltsgesetz 2005 (Feb. 2005)/ Finanzplanung bis 2008 (23.6.2004)	4,6	4,2	4,3	4,4
Regierungserklärung (17.3.2005) (eigene Schätzung)	5,0	4,3	4,5	4,6



## „Deutschland braucht Mobilität statt Stillstand“

### Gemeinsame Erklärung von 45 Verbänden gegen Kürzungen von Investitionen in Bundesverkehrswege in den Haushaltsjahren 2005 bis 2008

20. Juni 2004

Mobilität hat über viele Jahrzehnte entscheidend zum wirtschaftlichen Erfolg Deutschlands beigetragen. Sie bleibt für unsere global vernetzte Volkswirtschaft in einer erweiterten Europäischen Union mehr denn je gefragt. Einem wettbewerbsfähigen Deutschland bietet diese Entwicklung Chancen für wirtschaftliches Wachstum und mehr Beschäftigung. Ohne leistungsfähige Verkehrswege als Lebensadern unserer Mobilität wird dies nicht möglich sein.

Dennoch will die Bundesregierung die Investitionen in die Fernstraßen, Schienenwege und Wasserstraßen in den Jahren 2005 bis 2008 drastisch senken: Danach sollen im Jahr 2005 nur noch 8 Milliarden Euro und in den Folgejahren 7,6 Milliarden Euro für Erhalt und Ausbau bereitgestellt werden. Die ohnehin knappen Finanzierungsansätze des erst im Juli 2003 verabschiedeten Bundesverkehrswegeplans würden damit um 25 Prozent unterschritten. Ein solcher Tiefpunkt der Investitionspolitik gefährdet die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen und bringt den erforderlichen Ausbau weitgehend zum Erliegen. Diese Finanzpolitik verzichtet auf langfristige Wachstumsimpulse guter Infrastruktur.

- » Die Bevölkerung will auch künftig mobil sein. Mobilität ist Symbol der Freiheit und für die Nutzung von Bildungschancen und die Berufsausübung von elementarer Bedeutung.
- » Die Wirtschaft braucht leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrswege. Ohne zusätzlichen Güterverkehr wird die Wirtschaft nicht wachsen. Eine attraktive Verkehrsinfrastruktur verbessert die Qualität des Standortes Deutschland. Sie ist Basis für die Schaffung neuer Arbeitsplätze.
- » Deutschland muss seine Verantwortung als europäische Verkehrsdrehscheibe wahrnehmen. Wir profitieren besonders vom gemeinsamen Markt und dürfen die europäische Wirtschaftsentwicklung nicht durch vernachlässigte Verkehrswege bremsen.

- » Schon heute zeigen Staus und Verspätungen die begrenzten Kapazitäten unserer Verkehrswege. Auf den Aus- und Neubau der Verkehrswege sowie deren technische Modernisierung kann nicht verzichtet werden, wenn unsere Gesellschaft mobil und unsere Wirtschaft international wettbewerbsfähig bleiben will.
- » Der Substanzverzehr der Infrastruktur muss gestoppt werden, wenn auch künftig ein funktionsfähiges Verkehrssystem zur Verfügung stehen soll. Bundesregierung und Bundestag haben den Handlungsbedarf erkannt. Jetzt müssen Taten folgen. Mit dem geplanten Investitionsniveau lassen sich die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen nicht umsetzen.
- » Nachhaltiges Handeln in der Verkehrspolitik erfordert, dass der Bund im Bereich der Verkehrsinfrastruktur zu höherer Sicherheit, Lärmentlastung und einer effizienten Nutzung der Energie beiträgt. Mit den jetzt geplanten Kürzungen werden beispielsweise Maßnahmen zum Erhalt und Ausbau von deutschen Bundeswasserstraßen für die Binnenschifffahrt, die Entmischung von Personen- und Güterverkehr bei der Schiene („Netz 21“) oder der Bau von Umgehungsstraßen und Standstreifen auf Autobahnen in Frage gestellt.

#### Wir fordern die Bundesregierung auf:

- » Investitionen in die Verkehrswege als „Zukunftsinvestitionen“ für Deutschland zu verstärken,
- » die Neu- und Ausbauprojekte des von ihr am 3. Juli 2003 vorgelegten Bundesverkehrswegeplans bis 2015 vollständig umzusetzen,
- » das von der Länderverkehrsministerkonferenz am 25. Februar 2004 geforderte jährliche Investitionsniveau von 5,8 Milliarden Euro für Fernstraßen, 4 Milliarden für Schienenwege und 0,6 Milliarden Euro für Wasserstraßen bereitzustellen.





## Neubau, Ausbau und Erhaltung

Auf der Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2003 und der darin enthaltenen Bewertung von 2.500 Neu- und Ausbauprojekten an Bundesfernstraßen wurde im Bundestag am 1. Juli 2004 das fünfte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes verabschiedet. Vorschläge der Opposition zur Aufstockung des vordringlichen Bedarfs um 9,5 Milliarden Euro wurden von der rot-grünen Parlamentsmehrheit abgelehnt. Mit der Einstufung von Maßnahmen als vordringlicher Bedarf stellt der Gesetzgeber eine Realisierung bis 2015 in Aussicht, was planungsrechtlich bedeutsam ist. Zugleich ist die Einstufung ein wichtiges Signal an Kommunen und Investoren entlang der Strecken.

Zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans sind bis 2015 durchschnittlich 2,65 Milliarden Euro für Neu- und Ausbaumaßnahmen bereit zu stellen. Diese Messlatte hängt bisher für die Bundesregierung zu hoch. So ist nach dem Haushaltsgesetz 2005 und der aktuellen Finanzplanung ein Rückgang der Mittel von 2,5 Milliarden in 2005 auf durchschnittlich 2,1 Milliarden Euro in den drei Folgejahren vorgesehen. Blicke es dauerhaft bei diesem Ansatz, wären bis 2015 mindestens 20 Prozent der vordringlichen Vorhaben nicht zu verwirklichen. Angesichts der hohen gesamtwirtschaftlichen Bedeutung der Projekte, die durchschnittlich einen fünffachen Nutzen im Verhältnis zu den Kosten erwarten lassen, würden Impulse einer leistungsfähigen Infrastruktur für Wachstum und Beschäftigung unterbunden.

### Erhaltung

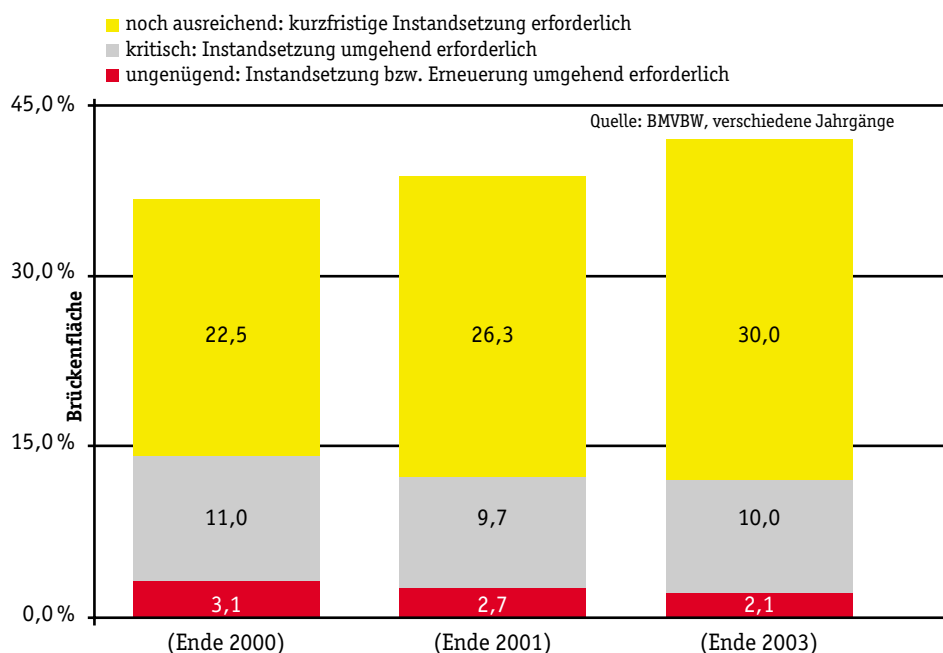
Im Bundesverkehrswegeplan wurde bei Autobahnen und Bundesstraßen für die Jahre 2001 bis 2015 mit einem Erhaltungsbedarf von durchschnittlich 2,25 Milliarden Euro pro Jahr kalkuliert. Hinter diesem Ansatz bleibt die Bundesregierung bisher um jeweils fast 400 Millionen Euro zurück. Bis 2008 sollen laut Finanzplanung vom Juni 2004 die Mittel von heute rund 1,85 Milliarden Euro auf 2,25 Milliarden Euro steigen. Der schnell wachsende Anteil von Brücken, die nur noch in einem ausreichenden Zustand sind, belegt die Probleme einer in die Jahre gekommenen Infrastruktur. Es steht die umfassende Sanierung der Neubaustrecken und der Bauwerke aus den siebziger

Jahren an. Schon heute werden Autofahrer immer häufiger mit restriktiven Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Straßenschäden konfrontiert. Dieses Notfallmanagement der Straßenbauverwaltung, der die Mittel für eine planmäßige Erhaltung bislang fehlten, darf sich nicht ausweiten.

### Planungsbeschleunigung

Aus Sicht von Pro Mobilität reicht es nicht aus, mehr Geld für Investitionen bereit zu stellen. Die Bundesrepublik fällt im internationalen Wettbewerb zurück, wenn Vorhaben nicht schneller umgesetzt werden. Planungsverfahren dauern bisweilen mehr als ein Jahrzehnt. Der Bundesrat und die Oppositionsfraktionen haben deshalb auf Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung gedrängt. Die Bundesregierung hatte dazu ihre Meinungsbildung im Jahr 2004 noch nicht abgeschlossen. Als Zwischenschritt verlängerte der Bundestag das Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz um ein Jahr, welches am 31.12.2004 ausgelaufen wäre. Es reduziert in Ostdeutschland die Einspruchsinstanz auf eine Ebene, die beim Bundesverwaltungsgericht angesiedelt ist. Zugleich bekräftigten SPD und Bündnis 90/Die Grünen, im Jahr 2005 eine Gesetzesinitiative für das gesamte Bundesgebiet einzuleiten.

### Zunehmender Instandsetzungsbedarf bei Autobahnbrücken





## Verkehrsnachfrage

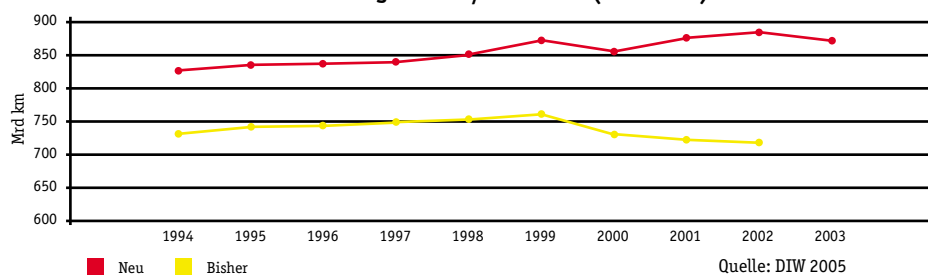
Im Oktober legte die Bundesregierung eine Zwischenbilanz zu ihrer Nachhaltigkeitsstrategie vor. Im Bereich Mobilität wird dabei den Zielen einer niedrigeren Transportintensität der Wirtschaft und von Nachfrageverlagerungen zum öffentlichen Verkehr eine hohe Bedeutung beigemessen. Wie die nachfolgenden Zahlen über die Verkehrsleistungen zeigen, sind diese Ziele allerdings nicht geeignet, den Weg zu nachhaltiger Mobilität abzubilden. Im Vordergrund sollte stattdessen stehen, die Umweltfolgen des Verkehrs abzuschwächen und seine Sicherheit zu verbessern, um die Chancen einer zunehmenden Mobilität nutzen zu können.

Die Strategie der Verkehrsbeschränkung ist gescheitert, denn das Jahr 2004 hat erneut gezeigt, wie stark Deutschland für seine Erfolge als Exportnation auf Mobilität angewiesen ist. Der Güterverkehr wuchs mit 5,3 Prozent dreimal so stark wie das Bruttoinlandsprodukt. Dazu hat auch die starke Zunahme des Warenaustausches mit unseren östlichen Nachbarn seit der EU-Erweiterung zum 1. Mai 2004 beigetragen. Nachhaltige Erfolge am Arbeitsmarkt sind bei der engen Einbindung Deutschlands in den internationalen Handel ohne mehr Mobilität nicht möglich.

Die vermeintliche Erfolgsmeldung der Bundesregierung über eine stärkere Rolle der Bahn im Personenverkehr war nicht haltbar. Das war schon zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Nachhaltigkeitsbilanz absehbar. Fast zeitgleich hat das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) eine Berechnung vorgelegt, nach der die Fahrleistungsstatistik für Pkw inländischer Fahrzeughalter seit 1994 nachträglich um bis zu 14 Prozent nach oben korrigiert werden musste. Anfang 2005 vollzog dann auch die amtliche Verkehrsleistungstatistik den notwendigen Korrekturschritt mit einer noch stärkeren Anhebung der Daten, allein für 2002 um 23 Prozent. Der Anteil der Straße im Personenverkehr war somit erheblich unterschätzt worden.

Bei der Verkehrsleistung erreicht die Straße im Personenverkehrsmarkt 2004 nun einen Marktanteil von 89,2 Prozent, davon allein der Pkw und Zweiräder 82,1 Prozent. Vor der Neuberechnung waren in der Statistik 87,6 bzw. 79,3 Prozent ausgewiesen worden. Im Güterverkehr beträgt der Marktanteil des Lkw 70,3 Prozent.

Korrektur der Verkehrsleistung für Pkw/Zweiräder (Mrd. Pkm)



Abweichend von bisherigen Erwartungen hat die seit 1999 erhobene und mehrfach erhöhte Ökosteuer nicht zu einem nachlassenden Pkw-Verkehr geführt. Der Trend zu sparsamen Dieselfahrzeugen und der Tanktourismus waren in den bisherigen Berechnungen der Statistik nicht ausreichend berücksichtigt worden. Außerdem verbraucht die Pkw-Flotte in Deutschland durchschnittlich weniger Kraftstoff als bisher angenommen.

Die steuerliche Mehrbelastung durch die Ökosteuer absorbierte aber Kaufkraft in den Mobilitätsbudgets der Menschen. Investitionen in neue Fahrzeuge wurden hinaus geschoben, was zu einer Veralterung der Fahrzeuge und damit zu einer langsameren Umsetzung neuer, emissionsärmerer Antriebskonzepte im Markt führte. Trotz dieser Hemmnisse sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Straßenverkehrs seit dem Jahr 2000 rückläufig.

Auch bis 2008 wird der Pkw-Verkehr nach der für die Bundesregierung erstellten Mittelfristprognose weiter jedes Jahr um rund 0,4 Prozent wachsen. Beim Lkw wird von einer Zunahme um jährlich 2,7 Prozent ausgegangen.

Die Bedeutung der Straße ist für die Mobilität der Menschen somit größer denn je. Der Personenverkehr bewegt sich auf dem Niveau, das erst für das Jahr 2015 prognostiziert wurde. Die Straßenbauprojekte im Bundesverkehrswegeplan versprechen einen noch höheren Nutzen, als dies ohnehin zu erwarten war. Die Verkehrspolitik muss den Ausbau des Straßennetzes, insbesondere auf den Strecken für den internationalen Verkehr, beschleunigen.

Beschränkungen des Verkehrs durch Verteuerung und Verknappung des Verkehrsraumes sind volkswirtschaftlich nicht die richtige Strategie. Ökologisch verkehren sie sich sogar ins Gegenteil des angestrebten Zieles und führen zu einer höheren Belastung der Umwelt.

Höhere Investitionen in die Autobahnen und Fernstraßen wären nicht nur ein wichtiger Beitrag zu mehr Mobilität. Weniger Staus wären darüber hinaus ein wirksamer Ansatz für Klimaschutz und geringeren Energieverbrauch. Der immer sparsamere Fahrstil der Autofahrer und die technologischen Fortschritte bei den Fahrzeugen könnten dann endlich ihre volle Wirkung für weniger Emissionen entfalten.

### Jährliche Wachstumsraten der Verkehrsleistung im Straßenverkehr

Quelle: PROGTRANS AG 2005	2004	2005	2006–2008
Lkw	4,5 %	3,2 %	2,7 %
Pkw/Zweiräder	0,4 %	0,5 %	0,4 %
Bus/Straßenbahn	0,2 %	0,0 %	-0,2 %



## Zehn Jahre Bahnreform

Die Stärkung des gesamten Verkehrssystems als Einheit von Straßen, Wasserstraßen und Flug-, Binnen- und Seehäfen gelingt umso besser, wenn Erwartungen an die einzelnen Verkehrsträger nicht in Illusionen abgleiten. Selbst Mitglieder der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen diagnostizierten in einem Strategiepapier am 23. April 2004, dass die von der eigenen Partei angestrebte Verkehrswende hin zur Bahn und dem öffentlichen Verkehr ausgeblieben sei. Sie forderten eine Verkehrspolitik, die den Beitrag des Autos zur Mobilität anerkennt und direkter bei der Optimierung von Antriebsenergien und -systemen sowie vernetzten Verkehrsangeboten ansetzt.

### **Bilanz**

Von Realismus geprägt waren auch die Zwischenbilanzen, die aus Anlass des zehnjährigen Jubiläums der Bahnreform gezogen wurden. Das Reformkonzept von 1994 verfolgte die Ziele, den Staat von finanziellen Pflichten zu entlasten, das Unternehmen Deutsche Bahn AG wirtschaftlich selbstständig zu machen und mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln, also eine bessere Nutzung des Schienennetzes zu erreichen. Die gesamtwirtschaftlichen Ziele der Bahnreform wurden nicht erreicht, darin war sich die Mehrheit der Gutachter bei einer Expertenanhörung im Bundestag einig. Insgesamt gibt der Bund nahezu unverändert rund 18 Milliarden Euro pro Jahr für den Schienensektor aus. Eine finanzielle Entlastung des Staates erfolgte somit nicht. Die Ausgaben sind weiterhin höher als für das gesamte Straßenwesen, wobei vom Lkw im Güterverkehr fünfmal so viel und von Pkw und Bus im Personenverkehr elfmal so viel Verkehr bewältigt werden wie von den Bahnen.

Die Schiene ist mit Marktanteilen von knapp acht Prozent im Personenverkehr und 14 Prozent im Schienenverkehr Nischenanbieter geblieben. Trotz der hohen Investitionen in

das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn ist die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr seit 1994 gesunken. Der Zugewinn im Nahverkehr wurde durch jährliche Subventionen in Form von Regionalisierungsmitteln von mittlerweile 7 Milliarden Euro pro Jahr erst möglich. Die Förderung von vier Prozent des Personenverkehrs übersteigt die Ausgaben für das gesamte Fernstraßennetz des Bundes. Die Zuwächse der Güterbahnen waren im Vergleich zur Entwicklung des Gesamtmarkts eher bedeutungslos. Das Wachstum des Lkw-Verkehrs allein im Jahr 2004 war mit 16 Milliarden tkm genau so groß wie die Zunahme des Schienengüterverkehrs von 70 auf 86 Milliarden tkm seit 1994.

Pro Mobilität fordert die Politik auf, von Illusionen rund um die Schiene Abstand zu nehmen und die Investitionspolitik an realistischen Erwartungen zu orientieren. Die von der Bundesregierung beibehaltene Gleichverteilung der Investitionsmittel auf Schiene und Straße war eine verfehlt Basis für die jährliche Haushaltsgesetzgebung des Bundes. Angesichts knapper werdender Investitionsmittel war dies eine grandiose Fehlleitung von Investitionsmitteln und führte zu einer weiteren Verschärfung der Stausituation auf unseren Straßen mit den bekannten negativen ökologischen Folgen.

### **Handlungsbedarf**

Die Herausforderungen für mehr Wettbewerbsfähigkeit des Bahnsektors liegen nicht im intermodalen Wettbewerb, sie sind vor allem von den Bahnunternehmen selbst sowie den Entscheidungsträgern für die Bahnpolitik zu meistern. Die Verbesserung technischer und organisatorischer Abläufe vor allem auch auf europäischer Ebene muss dabei hohe Priorität haben. Mehr Wettbewerb muss für den Gesetzgeber der Ansatz sein, die von den Kunden immer wieder bemängelten Qualitätsprobleme zu lösen.

Irreführend und gesamtwirtschaftlich viel zu teuer ist deshalb die Forderung des Umweltbundesamtes nach einer regelmäßigen Erhöhung der Lkw-Maut, die zu Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene führen soll. Außerdem wird dabei vergessen, dass die Maut ein Instrument der Infrastrukturfinanzierung ist. Sie darf nicht dazu dienen, um jeden Preis der von der Bundesregierung vergeblich erhofften Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2015 näher zu kommen.

Die Schiene wird mit verkehrspolitischen Erwartungen überfrachtet, die unrealistisch sind. Darüber hinaus setzte sich das Unternehmen Deutsche Bahn AG mit seinen Börsenplänen selbst ein überzogenes Ziel. So sollte der Bundestag – entgegen der bisherigen Mehrheitsmeinung und dem Konzept der Bahnreform – absegnen, dass das Schienennetz dauerhaft beim Unternehmen verbleibt und zusätzlich langfristige Finanzzuweisungen für das Bestandsnetz erhält. Gerade letzteres würde die Risiken von Schwankungen im Verkehrsetat des Bundes fast vollständig beim Straßenbau abladen. Die klare Positionierung gegen die Trennung von Netz und Transport im Schienensektor widerspricht dem verkehrspolitischen Ziel der Bahnreform, durch Wettbewerb der Bahnen das Angebot attraktiver zu machen. Zu Recht haben alle Bundestagsfraktionen gemeinsam eine Überprüfung der Rahmenbedingungen für einen Börsengang der Deutschen Bahn AG politisch durchgesetzt.



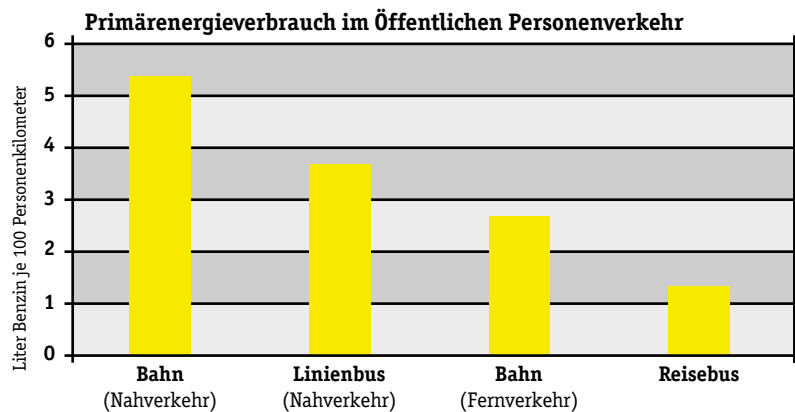
# Verkehrssicherheit

## Verkehrssicherheit

Positiv entwickelte sich 2004 die Verkehrssicherheit. Die Anzahl der Unfälle blieb zwar nahezu konstant, jedoch nahmen Unfälle mit Personenschäden um 4,4 Prozent ab. Die Zahl der Verkehrstoten ging um 11,6 Prozent auf 5.844 zurück. Das gemeinsame Handeln von Politik und Wirtschaft für weiteren technischen Fortschritt und Maßnahmen, die auf Aufklärung und Verhalten der Autofahrer hinwirken, zahlt sich aus. Außerdem wirkt sich positiv aus, dass die Autobahnen einen wachsenden Anteil des Verkehrs bewältigen. Sie sind die sichersten Straßen. Pro einer Million gefahrener Kilometer werden auf Autobahnen 0,12 Unfälle registriert, bei denen Personen zu Schaden kommen. Auf allen anderen Straßenkategorien liegt die Unfallgefahr höher. Die Rate der Verkehrstopfer auf Autobahnen ist bezogen auf die tatsächlich zurückgelegten Fahrzeug-kilometer gegenüber 1970 um 86 Prozent zurückgegangen. Dass sich diese Entwicklung fortsetzt, dazu kann auch die Infrastrukturpolitik beitragen. So sollten alle Autobahnen mit Standstreifen ausgestattet werden. Die A 8 in Baden-Württemberg und Bayern gehört schon seit Jahren zu den bekanntesten Bei-spielen für Defizite in diesem Bereich. Wichtig wäre auch, den Parkraum für Lkw an Autobahnen deutlich zu erhöhen. Hier fehlen mindestens 10.000 Stellplätze. Die immer häufiger auftretenden Überlastungen der Rastanlagen könnten dann entschärft und Lkw-Fahrern entspanntere Ruhezeiten ermöglicht werden. Auf Bundes- und Landesstraßen muss weiter daran gearbeitet werden, Unfallschwerpunkte baulich zu entschärfen.

## Nutzfahrzeuge

Der energiesparsamste Personenverkehr findet auf der Straße statt. Bisher wurde in der Öffentlichkeit und der Politik kaum wahrgenommen, dass der Bus die Bahn sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr in puncto Energieverbrauch hinter sich lässt. Eine Studie der Universität Münster zeigte Potenziale für eine Stärkung des Busses im Verkehrssystem auf. Die FDP-Bundestagsfraktion trug die Diskussion um die Rolle des Busverkehrs mit einem parlamentarischen Antrag in den Bundestag hinein.

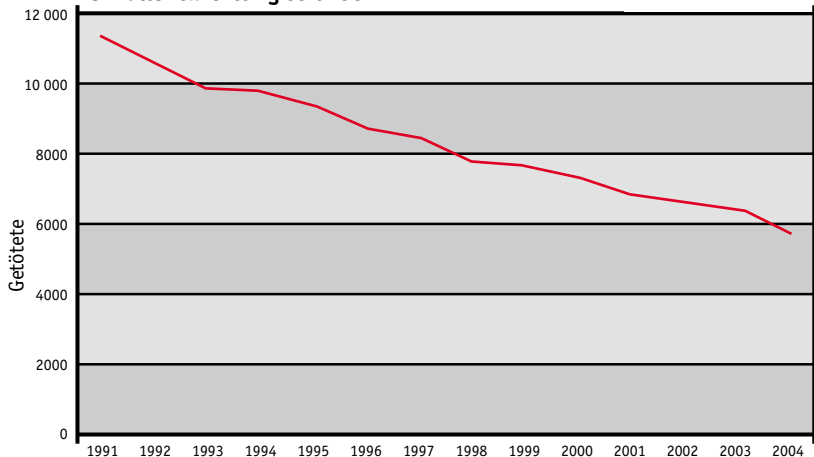


## Neue Fahrzeugkonzepte

Im Güterverkehr kamen ebenfalls neue Konzepte auf die Tagesordnung. Die Niederlande startete einen Modellversuch mit neuen Fahrzeugkonzepten für Lkw. Hierbei werden Sattelzüge und Fahrzeugkombinationen von bis zu 60 t zulässiges Gesamtgewicht und 25 m Länge erprobt. Aus Teilen der deutschen Wirtschaft wurde Interesse an einem solchen Modellversuch in Deutschland signalisiert. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat Untersuchungen zu den Auswirkungen höherer

Fahrzeuggewichte und -längen auf die Infrastruktur aufgenommen. Es geht dabei vor allem um die Belastbarkeit bzw. die Kosten einer Erhöhung der Brücken. Heute ist das zulässige Fahrzeuggesamtgewicht auf 40 t beschränkt, wobei es Ausnahmen im kombinierten Verkehr und für den Schwertransport gibt. Nach Vorlage des Berichtes der BASt will sich der Bundestag mit der Erprobung neuer Fahrzeugkonzepte befassen.

## Unfallentwicklung seit 1991





## Süddeutscher Straßentag 2004

Infrastruktur ermöglicht Mobilität, die wir brauchen, um die Zukunft zu gestalten. Wie bleibt die Infrastrukturpolitik in Zeiten knapper öffentlicher Kassen handlungsfähig? Diese Frage stand im Mittelpunkt der Veranstaltungen von Pro Mobilität im Jahr 2004, bei denen wir unseren Dialog mit Politikern, Entscheidern der öffentlichen Hand und der Wirtschaft vertieften:

### 18. Februar 2004, Stuttgart: Süddeutscher Straßentag „Mobil in Süddeutschland“

Das Straßennetz in Baden-Württemberg hat überdurchschnittlich viel Verkehr zu bewältigen. Die durchschnittliche Verkehrsstärke auf Autobahnen liegt um 17 Prozent über dem Bundesdurchschnitt, bei den Bundesstraßen sind es sogar 36 Prozent. Deshalb forderte der baden-württembergische Minister für Umwelt und Verkehr, Ulrich Müller, MdL, bei dem gemeinsam mit DEKRA e.V. ausgerichteten Süddeutschen Straßentag Investitionen von jährlich 350 Millionen Euro in das baden-württembergische Fernstraßennetz. Tatsächlich werde nur die Hälfte davon bereitgestellt. Müller appellierte an die Bundesregierung, die Mauteinnahmen für zusätzliche Investitionen in Verkehrswege einzuplanen. Die Bundesregierung habe diese von Bundesrat und Bundestag im Mautgesetz verankerte Festlegung ignoriert und dadurch die Investitionsprobleme im Haushaltsjahr 2004 erheblich verschärft.



**Minister Ulrich Müller, MdL**

Prof. Dr. Gerhard Zeidler, Vorsitzender des Vorstandes der DEKRA e.V. und Vizepräsident von Pro Mobilität, hob hervor, Infrastrukturpolitik müsse untrennbar auch mit Verkehrssicherheitsmaßnahmen verbunden sein: Jeder schwere Unfall produziere Staus, die automatisch das Unfallrisiko für den nachfolgenden Verkehr potenzieren. Er warb dafür, die Verkehrssicherheit durch einen Dreiklang aus Infrastrukturmaßnahmen, verbesserter Fahrzeugtechnik und intensiverer Schulung der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.



**Prof. Dr. Gerhard Zeidler**

*„Mit moderner Leittechnik wird es möglich sein, bis zum Zieljahr 2010 die Streckenkapazität auf den deutschen Autobahnen im Vergleich zum Jahr 2000 um ca. 10 Prozent zu steigern“.*

Beispiele aus der Region verdeutlichten die Folgen zu geringer Investitionen in das Straßennetz: So wird der im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehene Ausbau der A 8 zwischen Stuttgart und München das dortige Stauproblem in wichtigen Abschnitten dauerhaft nicht entschärfen können. Die A 6, die lange Zeit die wirtschaftliche Entwicklung in der Region Heilbronn-Franken beflügelt hat, droht mittlerweile zum Bremsfaktor zu werden.

Sorge macht der Wirtschaft in Baden-Württemberg auch die Erhaltung des Straßennetzes. Im kommunalen Bereich geht dessen Verfall mit der zunehmenden Finanznot der Gemeinden einher. Bei den Landesstraßen sei eine vorübergehende Erhöhung in den Vorjahren für die Zukunft nicht mehr gesichert.

Bundes- und Landtagsabgeordnete sowie Vertreter der regionalen Wirtschaft favorisierten in einer Podiumsdiskussion höhere staatliche Finanzmittel in Verbindung mit aus Gebühren finanzierten Investitionen als Ausweg aus der Finanznot. Unabhängig von der Frage einer Gebühren- oder Haushaltsfinanzierung setzten die notwendigen zusätzlichen Maßnahmen eine über die Verkehrspolitik hinaus reichende politische Akzeptanz für höhere Investitionen in Straßen voraus.

#### Referenten 18. Februar 2004, Stuttgart:

- » Ludwig-Michael Cremer
- » Jürgen Diercks
- » Dr. Peter Fischer
- » Helmut Göschel, MdL
- » Winfried Hermann, MdB
- » Andreas Krüger
- » Minister Ulrich Müller, MdL
- » Wolfgang Pflaumer
- » Dr. Peter-Rüdiger Puf
- » Winfried Scheuermann, MdL
- » Günter Steffen
- » Jolanta Tober
- » Prof. Dr. Gerhard Zeidler
- » Horst Zentler



## Fachtagungen

**27. April 2004, Berlin:**

### „Verkehrsetat 2005: Kursbestimmung für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans“

Im März 2004 zeichneten sich drastische Kürzungen im Verkehrsetat des Bundes für die kommenden Jahre ab, die politisch mit Subventionsabbau begründet wurden. Dass Investitionen in die Fernstraßen keine Subventionen sind, dafür gibt es auch wissenschaftlich klare Belege. Mit der Veranstaltung „Verkehrsetat 2005: Kursbestimmung für die Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans“ trugen wir die Diskussion über die Konsequenzen des geplanten Investitionsabbaus für die Mobilität in die Öffentlichkeit. Ein deutliches Votum für höhere Verkehrsweginvestitionen kam von dem Münsteraner Verkehrswissenschaftler Prof. Karl-Hans Hartwig. Er hob die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die Produktivität der Wirtschaft und wirtschaftliches Wachstum hervor. Die Verkehrsüberlastung auf vielen deutschen Autobahnen zeige sich daran, dass im Jahr 2000 das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen auf 19 Prozent des Netzes bei mehr als 80.000 Fahrzeugen gelegen habe. Auf einer vierstreifigen Strecke sinke dann die Durchschnittsgeschwindigkeit auf 20 km/h, Stillstand sei programmiert. Hartwig plädierte dafür, die Investitionsmittel stärker nach Effizienzüberlegungen einzusetzen. Nutzen-Kosten-Verhältnisse von Neu- und Ausbaumaßnahmen seien dazu der geeignete Maßstab.

In einer Diskussion mit Verkehrspolitikern aller im Bundestag vertretenen Fraktionen wurde übereinstimmend die Auffassung vertreten, Investitionen dürften nicht mit Subventionsabbau in Verbindung gebracht werden. Die oftmals zur Diskussion stehenden Streichungen beliefen sich im Straßenbau bis 2008 in der Summe auf 3,9 Milliarden Euro und hätten viele neue Vorhaben in Frage gestellt. Erörtert wurden Möglichkeiten zur Errichtung vom Etat unabhängiger Infrastrukturgesellschaften für die Verkehrswege und die Stärkung von privatwirtschaftlichen Lösungen. Dr. Erhard Oehm, Vizepräsident des ADAC und Mitglied des Präsidiums von Pro Mobilität, forderte die Politik auf, als Basis für eine solche Diskussion die Einnahmen aus der Lkw-Maut zusätzlich zum bisherigen Straßenbausetat für den Ausbau, Erhalt und Betrieb der Fernstraßen zweckzubinden.

**16. September 2004, Dortmund:**

### Forum „Herausforderung Straßengüterverkehr für die Infrastruktur am Logistikstandort NRW“

Mehr als in jeder anderen Branche prägen im Zukunftsmarkt Logistik die Leistungsfähigkeit des Lkw und die Qualität der Verkehrsanbindungen den Erfolg und die Beschäftigungsaussichten. Für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen sind u.a. der sechsstreifige Ausbau des „Ruhrgiebelsdreiecks“ A 1/A 2/A 3, der Lückenschluss im Zuge der A 52 (Gelsenkirchen – Essen), der Ausbau des Kölner Rings, der sechsstreifige Ausbau der A 1 auch in Nordwestfalen, die Lückenschlüsse von A 33 und A 46 sowie der Ausbau wichtiger Bundesstraßenverbindungen überfällig. Das betonten Hermann Grewer, Vizepräsident von Pro Mobilität und Vorsitzender der Fachvereinigung Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung im Verband für das Verkehrsgewerbe Westfalen Lippe e.V., und Dr. Peter Fischer, bei einer Gemeinschaftsveranstaltung beider Organisationen am 16. September in Dortmund, in der Diskussion mit der Bundes- und der Landesregierung sowie Abgeordneten aus dem Deutschen Bundestag. Die hohe Rentabilität der in der Bundesverkehrswegeplanung bewerteten Fernstraßenprojekte in Nordrhein-Westfalen und die Einordnung vieler Vorhaben als vordringlich sei als Signal der Politik zu werten, sich dieser Aufgabe zu stellen.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Achim Großmann, bekräftigte in Übereinstimmung mit NRW-Staatssekretär Jörg Hennerkes das politische Interesse an einer Stärkung der Logistikbranche. Sie erläuterten die dazu vorgesehenen Ausbaumaßnahmen am Kölner Ring, den Baufortschritt an der A 4 und die Komplettierung des Ruhrgiebelsdreiecks.

Referenten 27. April 2004, Berlin:

- » Georg Brunnhuber, MdB
- » Dr. Peter Fischer
- » Horst Friedrich, MdB
- » Prof. Dr. Karl-Hans Hartwig
- » Dr. Erhard Oehm
- » Karin-Rehbock-Zureich, MdB
- » Albert Schmidt, MdB
- » Kerstin Schwenn



Referenten 16. September 2004, Dortmund:

- » Hans-Günter Bruckmann, MdB
- » Dr. Peter Fischer
- » Hermann Grewer
- » Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann, MdB
- » Bernhard Hector
- » Staatssekretär Jörg Hennerkes
- » Steffen Kampeter, MdB





## Parlamentarischer Abend

### 24. November 2004, Berlin: Parlamentarischer Abend „Zukunft der Mobilität“

„Wir brauchen ein gut ausgebautes Straßennetz, nicht nur um Staus zu verhindern, sondern auch um noch mehr Verkehrssicherheit zu produzieren“. Diese Auffassung vertrat der stellvertretende Ministerpräsident des Landes Rheinland-Pfalz, **Hans-Artur Bauckhage**, in seiner Funktion als amtierender Vorsitzender der Konferenz der Verkehrsminister und -senatoren (VMK) beim Parlamentarischen Abend von Pro Mobilität am 24. November in Berlin.

Fragen der Planung und Finanzierung der Fernstraßen standen im Mittelpunkt der Veranstaltung in der Repräsentanz der Dresdner Bank AG am Brandenburger Tor, zu der das Präsidium von Pro Mobilität zahlreiche Abgeordnete aus Bundestag und Landtagen sowie Repräsentanten aus Verbänden und der Wirtschaft begrüßte. Unter ihnen war der Vorsitzende des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages, **Eduard Oswald**.

In einem Grußwort unterstrich **Dr. Hartmut Knüppel**, Leiter Public Affairs bei der Dresdner Bank AG, die Notwendigkeit der Sicherung von Mobilität in einer modernen Industriegesellschaft. Angesichts leerer staatlicher Kassen spreche einiges dafür, nicht nur auf den Staat zu bauen, sondern mehr Verkehrsprojekte in Public Private Partnership zu realisieren.

In seinem Gastvortrag hob **Staatsminister Bauckhage** hervor, die Straßen seien die Lebensadern unserer Wirtschaft und es sei gut, dass dies in der Politik auch wieder allgemein anerkannt werde. Gleichzeitig gebe es zwei Entwicklungen, die die Umsetzung oftmals längst überfälliger Verkehrsprojekte behinderten.

Eines der beiden Probleme sei eine „in Teilen weit über das Ziel hinauschießende Umweltgesetzgebung“, die mitverantwortlich für Staus, Unfälle und fehlende Infrastruktur sei. „Bei wichtigen Verkehrsprojekten vergehen Jahre mit Planungshindernissen und Prozessen“, stellte der VMK-Vorsitzende fest. Viele EU-Verordnungen verzögerten und erschwerten



v.l. Dirk Brandenburger (BMVBW), Hans-Jörg Kleffner (DEGES), Staatsminister Hans-Artur Bauckhage (Rheinland-Pfalz), Wolfgang Hahn (BMVBW)



v.l. Prof. Dr. Bernd Gottschalk (Verband der Automobilindustrie e.V.), Georg Brunnhuber, MdB



v.l. Horst Friedrich, MdB, Georg Stecker (Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.)



v.l. Dr. Margrit Wetzel, MdB, Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität)



## Parlamentarischer Abend

wichtige Projekte. Gleichzeitig müssten die Bundesländer feststellen, wie vom Bund auf nationaler Ebene immer wieder versucht werde, die ursprünglichen EU-Vorgaben sogar noch zu verschärfen. Als Beispiele nannte er die Gesetzesentwürfe zur strategischen Umweltprüfung und zum Umgebungslärm.

Noch gravierender sei das Finanzierungsproblem. Mit den ursprünglichen Ansätzen im Bundesverkehrswegeplan ließen sich nur etwa 70 Prozent der Projekte des vordringlichen Fernstraßenbedarfs finanzieren. „Noch ernster sieht es aus, wenn man sich die tatsächliche Haushaltsplanung des Bundes vor Augen führt“, so Bauckhage. Es fehlten jährlich 1,5 Milliarden Euro.

Damit seien die Länder gezwungen, auf dringend notwendige Neubaumaßnahmen zu verzichten und damit Staus und Unfälle in Kauf zu nehmen oder bei der Erhaltung zu sparen, so Bauckhage. Letzteres könne aber nicht die Lösung sein, denn damit ruiniere man langfristig bestehendes Vermögen. Angesichts des immensen Investitionsbedarfs für Straßen, Schienen- und Wasserwege bei knappen öffentlichen Kassen sei es notwendig, künftig mehr privates Kapital zu mobilisieren.

Dr. Peter Fischer, Präsident von Pro Mobilität, würdigte die Rolle der Länderverkehrsministerkonferenz, die sich immer wieder mit großer Geschlossenheit über alle Parteigrenzen hinweg für den Erhalt leistungsfähiger Verkehrswege einsetze. Er appellierte an die Abgeordneten, sich am klaren Votum der Verkehrsminister vom 12./13. Oktober 2004 in Bad Neuenahr für höhere Investitionen zu orientieren. Die Wirtschaft leiste mit der Zusatzbelastung durch die Lkw-Maut ihren Beitrag dazu, dass zusätzliche Finanzmittel trotz schlechter Haushaltslage bereit stünden. Nun sei die Politik am Zuge, die Lkw-Maut in zusätzliche Investitionen in die Fernstraßen umzusetzen.



v.l. Dr. Peter Fischer (Pro Mobilität),  
Staatsminister Hans-Artur Bauckhage  
(Rheinland-Pfalz),  
Dr. Hartmut Krüppel  
(Dresdener Bank AG)



v.l. Präsident Ernst Vorrath (BAG),  
Rüdiger Neuenburg (DEKRA e.V.),  
Prof. Dr. Gerhard Zeidler (DEKRA e.V.),  
Dieter Dattelzweig (Medienbüro ddz),  
Michael Bauer (ADAC e.V.)



v.l. Dr. Erhard Oehm (ADAC e.V.),  
Renate Blank, MdB



v.l. Ulrike Ufert-Hoffmann  
(Dresdner Bank AG),  
Christina Hövener-Hetz  
(Pro Mobilität)



## Ausblick 2005

Es ist Bewegung in die Infrastrukturpolitik gekommen: Selten zuvor haben Verkehrspolitiker jeglicher Couleur so viel Offenheit bei der Diskussion über die Zukunft der Verkehrsinfrastruktur gezeigt wie in den zurückliegenden Monaten. Es gibt eine breite Übereinstimmung, dass das Planungsrecht vereinfacht werden muss. Bauvorhaben sollen schneller als bisher umgesetzt werden können. Die ersten Ausschreibungen für den Ausbau und Betrieb von Autobahnabschnitten nach dem A-Modell sind ein weiteres Indiz dafür, dass die Politik bereit ist, bei der Finanzierung neue Wege einzuschlagen. Und schließlich ist seit der Ankündigung der Bundesregierung, das Modell der ASFINAG in Österreich prüfen zu wollen, selbst die Errichtung einer Bundesfernstraßengesellschaft kein Tabu-Thema mehr.

Hinweise darauf, dass zum ersten Mal seit Jahren ideologische Gesichtspunkte in den Hintergrund rücken und die Einsicht vorhanden ist, dass ein Richtungswechsel in der Infrastrukturpolitik unumgänglich ist, geben Anlass zu vorsichtigem Optimismus.

Die Infrastrukturpolitik muss im Regierungshandeln in den kommenden Monaten höchste Priorität haben. Denn es geht nicht nur um Schlaglöcher und Staus. Es geht um die Zukunft des Wirtschaftsstandortes Deutschland. Mit der Erweiterung der Europäischen Union ist die Bundesrepublik zur Verkehrsdrehscheibe Europas geworden. Gleiches gilt für die Seehäfen, unsere Tore zur Welt für den erfolgreichen Außenhandel unserer Unternehmen. Damit verbunden ist eine erhebliche Zunahme des Verkehrs auf unseren Fernstraßen. Mehr Verkehr heißt nicht nur mehr Belastungen, sondern auch mehr Chancen für den Wirtschaftsstandort. Aber das setzt voraus, dass die großen Achsen des Autobahnnetzes bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die Standortqualität muss gesichert werden, damit unsere Volkswirtschaft konkurrenzfähig bleibt.

Mehr Mobilität für eine wachsende Wirtschaft mit weniger Emissionen und mehr Verkehrssicherheit, das ist die Herausforderung, vor der wir stehen und die wir annehmen müssen. Pro Mobilität wird sich mit Nachdruck für tragfähige Konzepte in der Verkehrsinfrastruktur einsetzen, damit Deutschland auf diesem Weg erfolgreich sein wird.

**Herausgeber**  
**Pro Mobilität –**  
**Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.**

**Friedrichstraße 154**  
**10117 Berlin**

**Tel.: 030 / 22 48 84 12**  
**Fax: 030 / 22 48 84 14**

**[www.promobilitaet.de](http://www.promobilitaet.de)**  
**[info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)**

**Redaktion**  
**Christina Hövener-Hetz**  
**Stefan Gerwens**

**Fotos**  
**Autobahn Tank und Rast,**  
**ADAC e.V., DEKRA e.V.,**  
**PhotoCase.de**

**Gestaltung**  
**konstruktiv, Berlin**