

WEGE ZU MEHR MOBILITÄT

Kernforderungen an die Verkehrsinfrastrukturpolitik
in der 16. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages

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
info@promobilitaet.de

Juli 2005



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pkw, Lkw und Bus sind die Leistungsträger im Verkehrssystem in Deutschland und Europa. Mit Anteilen von mehr als 70 Prozent im Güterverkehr und 90 Prozent im Personenverkehr sind die Straßen die Basis der Mobilität unserer Gesellschaft. Auch auf lange Sicht, da sind sich alle Prognosen einig, entscheidet sich auf den Straßen, wie mobil unsere Gesellschaft bleiben wird. Der Bund, die Länder und die Gemeinden müssen handeln, denn

die Staubbelastung ist schon heute unerträglich groß und der Verfall des Straßennetzes beschleunigt sich. Deshalb setzen sich Automobilclubs, die Industrie, das Handwerk, das Güterkraftverkehrsgewerbe und die Dienstleistungsbranche unter dem Dach von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. gemeinsam für leistungsfähige und sichere Straßen ein.

A. Zehn Punkte für mehr Mobilität

- 1. Der Nutzer entscheidet**
- 2. Wachstumsimpulse von Mobilität und Infrastruktur erschließen**
- 3. Aktiv gegen Staus – schneller handeln**
- 4. Das vorhandene Straßennetz in seiner Substanz sichern**
- 5. Mehr Sicherheit auf deutschen Straßen**
- 6. Infrastrukturpolitik im Einklang mit der Umwelt**
- 7. Den Bus im öffentlichen Verkehr stärken**
- 8. Die Schiene effizienter nutzen**
- 9. Die streckenbezogene Lkw-Maut und eine neu zu gründende Bundesfernstraßengesellschaft für zusätzliche Investitionen nutzen**
- 10. Der Staat bleibt in der Verantwortung**

B. Das Sofortprogramm 2005



A. Zehn Punkte für mehr Mobilität



1. Der Nutzer entscheidet

Die Verkehrspolitik hat in den vergangenen Jahrzehnten wiederholt die Erfahrung gemacht, das Wachstum des Straßenverkehrs unterschätzt zu haben. Die Ursachen waren vielschichtig: Die Wirtschaft ist mit der Zunahme des Außenhandels transportintensiver geworden, ein Rückgang der Nachfrage im Personenverkehr ist ausgeblieben und die stagnierende Bahn hat die Straßen nicht entlastet. Wunschenken verhinderte den Blick auf das Mobilitätsverhalten der Menschen und Unternehmen. Notwendige Infrastrukturentscheidungen unterblieben. Das muss sich ändern.

Die meisten Nutzer des Verkehrssystems entscheiden sich tagtäglich für die Straße. Sie wollen die Flexibilität und andere Vorteile des Autos, des Lkw und des Busses nutzen. Die Politik muss akzeptieren, dass der Nutzer sich anhand von Qualität und Preis bewusst für ein Verkehrsmittel

entscheidet. Er entzieht sich politischen Vorstellungen, die seinen Bedürfnissen nicht entsprechen. Die Politik der Verkehrsvermeidung, -verteuerung oder -verlagerung ist an der Realität gescheitert.

Ein neues Parlament ist gefordert, die notwendigen Investitionsentscheidungen zum Ausbau und Erhalt des Straßennetzes zu treffen und ideologische Barrieren für eine wirksame Investitionspolitik zu beseitigen. Die in den vergangenen Jahren praktizierte Gleichverteilung der Investitionen auf Schiene und Straße darf angesichts der um ein Mehrfaches höheren Leistung von Pkw, Lkw und Bus gegenüber der Bahn keinen Bestand haben.



Politik für mehr Mobilität:

- » Auf ideologische Barrieren in der Infrastrukturpolitik verzichten
- » Das Mobilitätsbedürfnis der Nutzer und ihre Entscheidung für ein Verkehrsmittel akzeptieren
- » Investitionsschwerpunkte in der Verkehrsinfrastrukturpolitik an einer realistischen Bewertung der Entwicklung der Verkehrsmärkte ausrichten

2. Wachstumsimpulse von Mobilität und Infrastruktur erschließen

Mobilität eröffnet Chancen. Die Infrastrukturentwicklung muss Wachstumspole der Wirtschaft stärken. Nur dann kann Deutschland seine zentrale Lage in Europa nutzen, um sich international als führender Produktionsstandort zu behaupten und als Logistikstandort zu etablieren. Das gilt besonders für die Straße, die das logistische Rückgrat für den Außenhandelserfolg der deutschen Wirtschaft ist. Zwei Drittel des Containerverkehrs zu den deutschen Nordseehäfen und des Landverkehrs mit unseren östlichen EU-Nachbarn übernimmt der Lkw.

Wie lohnend höhere Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen sind, hat der Bundesverkehrswegeplan 2003 gezeigt. Schon nach durchschnittlich sechs Jahren

hat sich jeder investierte Euro in den vorrangigen Bedarf gesamtwirtschaftlich vollständig bezahlt gemacht und bringt der Gesellschaft über weitere 24 Jahre zusätzliche Rendite. Der Vorteil besteht vor allem in der Zeitersparnis der Menschen, die diese neue Strecke nutzen oder vom Stau entlastet werden. Es hilft den Berufspendlern und den Unternehmen, wenn Fahrten wieder planbar und sicherer werden. Zusätzlich entstehen in der Bauwirtschaft durch jede Mrd. Euro Verkehrsweginvestitionen 18.300 Arbeitsplätze, was wiederum in anderen Bereichen Konsumnachfrage auslöst und damit für weitere 3.200 Arbeitsplätze sorgt. Infrastruktur ist ein Wachstums- und Beschäftigungsmotor.



Politik für mehr Mobilität

- » **Mobilität nicht weiter verteuern**
- » **Den Standortvorteil Infrastruktur stärken, um nicht international zurückzufallen**
- » **Die Investitionsausgaben erhöhen und ihnen in der Haushaltspolitik Vorrang vor staatlichen Konsumausgaben geben**
- » **Subventionsabbau nicht zur Schwächung (Umsetzung der Koch-Steinbrück-Vorschläge durch die Bundesregierung), sondern zur Stärkung der Investitionen nutzen**
- » **Projekten mit hohem gesamtwirtschaftlichen Nutzen Vorrang geben und deshalb den Anteil der Fernstraßen an den Verkehrsinvestitionen erhöhen**

3. Aktiv gegen den Stau – schneller handeln

Während zu Umweltbelastung und Unfallgeschehen Statistiken geführt werden, liegen dem Staat zum Stauaufkommen keine genaueren eigenen Erkenntnisse vor. Dabei laufen alle Verkehrsmeldungen über die Polizei und die Rundfunkanstalten bei öffentlichen Einrichtungen zusammen. Schätzungen gehen von 200.000 Staus pro Jahr in Deutschland mit einem Verlust von 4,7 Mrd. Stunden an Arbeits- und Freizeit sowie einem Mehrverbrauch von 12 Mrd. l Kraftstoff aus. Die gesamtwirtschaftlichen Kosten betragen ca. 100 Mrd. Euro. Mit einer genaueren Erfassung und Auswertung der Staudaten in zeitlicher und regionaler Hinsicht könnte die Politik wirksamer in weniger Staus investieren und den Handlungsbedarf gegenüber anderen Politikbereichen untermauern.

Rund 2,1 Mrd. Euro sollen in den kommenden Jahren durchschnittlich in den Neu- und Ausbau der Fernstraßen investiert werden. Blicke es dauerhaft bei diesem

Ansatz, wären bis 2015 mindestens 20 Prozent der im Fernstraßenausbaugesetz als vordringlich eingestuften Vorhaben nicht zu verwirklichen. Dabei ist es notwendig, weit mehr Projekte zu realisieren, denn auch im weiteren Bedarf gibt es viele Straßenneu- und -ausbauten mit hoher gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit. Für Neu- und Ausbau müssen deshalb rund 3,5 Mrd. Euro pro Jahr bereitgestellt werden.

Planungsverfahren im Straßenbau dauern bisweilen mehr als ein Jahrzehnt. Die Bundesrepublik fällt im internationalen Wettbewerb zurück, wenn Vorhaben nicht schneller umgesetzt werden. Die Planungsprozesse müssen vereinfacht und beschleunigt werden.



Politik für mehr Mobilität

- » **Jährlich einen Bericht zum Stauge-schehen in Deutschland vorlegen**
- » **Ein beschleunigtes Infrastruktur-planungsrecht bis Ende 2005 verabschieden**
- » **Alle Neu- und Ausbaivorhaben des vordringlichen Bedarfs im Fernstra-ßenausbaugesetz bis 2011 statt bis 2015 verwirklichen und anschlie-ßend hochrentable Projekte des wei-teren Bedarfs starten**
- » **Alle wichtigen Autobahnen mindes-tens sechsstreifig ausbauen**
- » **Dem Autobahnausbau auf interna-tionalen Korridoren höchste Priorität geben**
- » **Die Kapazitäten der vorhandenen Fernstraßen durch den Ausbau von Verkehrsbeeinflussungsanlagen erhöhen**

4. Das vorhandene Straßennetz in seiner Substanz sichern

Bund, Länder und Gemeinden müssen den Verfall des Straßennetzes stoppen. Autofahrer werden immer häufiger mit restriktiven Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Straßenschäden konfrontiert. Dieses Notfallmanagement der Straßenbauverwaltung, der die Mittel für eine planmäßige Erhaltung fehlen, droht sich auszuweiten. In den kommenden Jahren stehen umfassende Sanierungen bei Neubaustrecken und Bauwerken aus den siebziger Jahren an. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurde bei Autobahnen und Bundesstraßen ab dem Jahr 2006 ein Erhaltungsbedarf von mindestens 2,5 Mrd. Euro pro Jahr kalkuliert. Das ist fast 50 Prozent mehr als noch 2004 notwendig war. Die Ansätze in der Finanzplanung blieben bisher fast 400 Mio. Euro pro Jahr dahinter zurück.

Für die kommunalen Straßen sieht das Bild noch schlechter aus. In den westdeutschen Gemeinden sind die Ausgaben für den Straßenbau seit 2000 Jahr für Jahr um jeweils 6,5 Prozent gesunken. Eine Untersuchung belegt, nur etwa 40 Prozent der Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern nehmen regelmäßig eine Zustandserfassung ihres Straßennetzes vor. Fast genauso viele haben keinerlei Kenntnis vom Zustand der eigenen Straßen. Die untersuchten Gemeinden nehmen nur 19 bis 50 Prozent der eigentlich erforderlichen Investitionen zur Straßenerhaltung vor. Der Erhaltungsbedarf wird beim kommunalen Straßennetz auf ca. 1,10 Euro/qm in Westdeutschland und 2,30 Euro/qm in Ostdeutschland geschätzt. Handeln tut Not.



Politik für mehr Mobilität

- » **Dem Beispiel des Bundes folgend in Ländern und Kommunen den Zustand der Straßen systematisch erfassen**
- » **Die Erhaltungsinvestitionen für die Bundesfernstraßen dauerhaft auf mindestens 2,5 Mrd. Euro anheben**
- » **Die Investitionskraft der Gemeinden stärken**
- » **Öffentlich-private Partnerschaften erproben**

5. Mehr Sicherheit auf deutschen Straßen

Die Verkehrssicherheit hat sich seit Beginn der neunziger Jahre erheblich verbessert. Allein im Jahr 2004 sank die Zahl der Verkehrstoten um 11,6 Prozent auf 5.844.

Das gemeinsame Handeln von Politik und Wirtschaft für weiteren technischen Fortschritt und Maßnahmen, die auf Aufklärung und Verhalten der Autofahrer hinwirken, zahlt sich aus.

Verkehrssicherheit entsteht aus dem Zusammenwirken von Mensch, Fahrzeug und Infrastruktur. Eine Untersuchung von Unfällen mit Todesfolgen in Rheinland-Pfalz ergab, dass sich rund ein Drittel an bekannten Unfallschwerpunkten und ein weiteres Drittel an Abschnitten ergab, die technische Mängel im Straßenraum aufwiesen (ausgefahrene Straßenränder, fehlende Schutzeinrichtungen). Um Potenziale für Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur zu erschließen, müssen vorhandene und neue Instrumente zur Analyse der Sicherheit im Straßennetz konsequent angewandt werden.

Der Schwerpunkt sollte dabei auf den Außerortsstraßen ohne Autobahnen liegen, denn hier ereignen sich fast 60 Prozent der Unfälle mit Todesfolge.

Ein Beitrag zur Verkehrssicherheit ist darüber hinaus, dass die Autobahnen einen wachsenden Anteil des Verkehrs bewältigen. Sie sind die sichersten Straßen. Die Rate der Verkehrstoten auf Autobahnen ist bezogen auf die tatsächlich zurückgelegten Fahrzeugkilometer gegenüber 1970 um 86 Prozent zurückgegangen. Dass sich diese Entwicklung fortsetzt, dazu kann auch die Infrastrukturpolitik beitragen. So gibt es immer noch Autobahnen ohne Standstreifen. Außerdem treten häufig erhebliche Überlastungen der Parkplätze für Lkw an Rastanlagen auf, wodurch die Fahrer die Ruhezeiten nicht ausreichend zur Entspannung nutzen können.



Politik für mehr Mobilität

- » **Auf Bundes- und Landesstraßen Unfallschwerpunkte und weitere potentielle Gefahrenstellen baulich entschärfen**
- » **Bis 2009 alle Autobahnen mit Standstreifen ausstatten**
- » **Das Parkraumangebot für Lkw an Autobahnen um rund 10.000 Stellplätze erhöhen**
- » **Situationsabhängige Geschwindigkeitsregelungen auf Fernstraßen (Verkehrsbeeinflussungsanlagen) weiter ausbauen**
- » **Sicherheitsdefizite im Netz analysieren und öffentlich machen**

6. Infrastrukturpolitik im Einklang mit der Umwelt

Die Infrastrukturpolitik und Umweltpolitik greifen eng ineinander. Die dabei notwendigen Abwägungen müssen sachgerecht und verhältnismäßig sein. So ist es notwendig, zu prüfen, wie Planungsverfahren ohne nennenswerte Einbußen an Umweltschutz beschleunigt werden können. Das gilt auch bei der Umsetzung von EU Richtlinien. Schon heute brauchen manche Vorhaben vom Beginn der Planung bis zur Planfeststellung mehr als ein Jahrzehnt. Das ist im internationalen Wettbewerb nicht hinnehmbar.

Im Zuge der Diskussion um die Verringerung des Flächenverbrauchs in Deutschland fehlt es oftmals an einer differenzierten Betrachtung des Straßenbaus. Zusätzliche Flächen für Straßen werden heute vorrangig nicht für den Fernverkehr, sondern für die Erschließung von Wohn- und Gewerbegebieten genutzt. Neubauprojekte im Fernstraßenbau sind meist von erheblichen Ausgleichsmaßnahmen begleitet. Ausbauvorhaben, die heute ein Schwerpunkt im Autobahnbau sind, beeinträchtigen die Natur ohnehin geringer. Maßnahmen wie der Bau einer Umgehungsstraße haben nicht nur eine verkehrliche Bedeutung. Sie können auch die Lärmbelastung verringern und die Verkehrssicherheit

erhöhen. Dies ist in einer Abwägung zu berücksichtigen.

Die emotionale und vor allem einseitig zu Lasten des Straßenverkehrs geführte öffentliche Diskussion um die Folgen der seit 2005 geltenden Feinstaubgesetzgebung sollte Anlass zu vorbeugendem Handeln sein. Ab 2008 wird das Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm Anwendung finden. Die infrastrukturseitigen Handlungsmöglichkeiten des Bundes zum Lärmschutz an Straßen (Umgehungsstraßen, lärmarmen Asphalt, Lärmschutzwände) sollten frühzeitig genutzt werden.

Der Anteil der staubedingten CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs wird auf 18 Prozent geschätzt. Tag für Tag werden rund 30 Mio. l Kraftstoff im Stop and Go-Verkehr vergeudet. Eine aktive Politik gegen den Stau, die zu einem besseren Verkehrsfluss führt und Engpässe durch zusätzliche Kapazitäten auflöst, ist wirksame Umweltpolitik. Telematik und der Neu- und Ausbau von Straßen müssen für den Klimaschutz genutzt werden.



Politik für mehr Mobilität

- » Bei der Reform des Infrastrukturplanungsrechts Verbänden nicht Rechte zubilligen, die über die der unmittelbar betroffenen Bürger hinausgehen
- » Bei der Umsetzung von EU-Richtlinien in deutsches Recht keine standortspezifischen Nachteile durch das Verschärfen der EU-Standards etablieren
- » Den Flächenverbrauch durch Fernstraßen realistisch bewerten
- » Bauliche Maßnahmen zum Lärmschutz an Straßen, Schienenwegen und anderen Verkehrsinfrastruktureinrichtungen verstärken
- » Maßnahmen gegen Staus für den Klimaschutz nutzen

7. Den Bus im öffentlichen Verkehr stärken

Bisher wurde in der Öffentlichkeit und der Politik kaum wahrgenommen, dass der Bus sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr in puncto Energieverbrauch sparsamer ist als die Bahn. Der Bus hat mit 7 Prozent einen nahezu gleich hohen Marktanteil am Personenverkehr wie die Schiene. Durch den Rückzug der Bahn aus der Fläche ist er oftmals der alleinige Garant für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum. Diese Bedeutung wird mit dem Fortschreiten des demografischen Wandels noch weiter zunehmen.

In der Verkehrspolitik müssen die Potenziale des Busses für das öffentliche Verkehrsangebot in den Blickpunkt gerückt werden. Die finanzielle Förderung im öffentlichen Verkehr wurde vor allem auf den Schienenpersonenverkehr ausgerichtet. Das gilt insbesondere für die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die vorrangig im Schienenverkehr eingesetzt werden, obwohl der Bus bei schwacher Auslastung von Strecken und in Tagesrandzeiten für den Staat die kostengünstigere Lösung wäre.



Politik für mehr Mobilität:

- » **Den Bus in der Politik für den öffentlichen Verkehr als Alternative zur Schiene stärker gewichten**
- » **Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr in stärkerem Maße für Angebote des öffentlichen Busverkehrs verwenden**
- » **Die Länder bei der bis 2007 anstehenden Revision des Regionalisierungsgesetzes zu einem Nachweis der Mittelverwendung für den öffentlichen Nahverkehr verpflichten**

8. Die Schiene effizienter nutzen

Das Reformkonzept für die Bahn von 1994 verfolgte die Ziele, den Staat von finanziellen Pflichten zu entlasten, das Unternehmen Deutsche Bahn AG wirtschaftlich selbständig zu machen und mehr Verkehr auf der Schiene abzuwickeln. Die gesamtwirtschaftlichen Ziele der Bahnreform wurden nicht erreicht, darin war sich die Mehrheit der Gutachter bei einer Expertenanhörung im Bundestag im Jahr 2004 einig. Insgesamt gibt der Bund nahezu unverändert rund 18 Mrd. Euro pro Jahr für den Schienensektor aus. Dies ist mehr als für das gesamte Straßenwesen, wobei vom Lkw im Güterverkehr fünfmal so viel und von Pkw und Bus im Personenverkehr elfmal so viel Verkehr wie von den Bahnen bewältigt wird.

Trotz der hohen Investitionen in das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn ist die Nachfrage im Schienenpersonenfernverkehr seit 1994 gesunken. Der Zugewinn im Nahverkehr wurde durch jährliche Zuschüsse in Form von Regionalisierungsmitteln von mittlerweile 7 Mrd. Euro pro Jahr erst möglich. Die Förderung von 4 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 über 20 Mrd.

tkm größer als die Zunahme des Schienengüterverkehrs von 70 auf 86 Mrd. tkm seit 1994.

Angesichts knapper werdender Investitionsmittel muss es politische Priorität haben, dass die im Bundeshaushalt bereitgestellten Investitionsmittel vom Netzbetreiber auch abgerufen werden und die Schiene stärken. Beides war in den vergangenen Jahren nur unzureichend gegeben. Bei der DB AG wurden Planungskapazitäten abgebaut und politisch hatten Prestigeobjekte wie die Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt-Nürnberg Priorität, deren Fertigstellung selbst im nächsten Jahrzehnt unwahrscheinlich ist. So wurden Finanzmittel absorbiert, die an anderer Stelle fehlen.

Das bisherige Controlling des Bundes beim Staatsunternehmen DB AG und die Wettbewerbsorientierung der Bahnpolitik reichen nicht aus. Statt kurzfristig unrealistische Börsenpläne zu verfolgen, sollte die effizientere Nutzung des Schienennetzes und eine darauf abgestellte Investitionspolitik politisch Vorrang haben. Die Bahnreform muss mit einer Trennung von Netz und Transport fortgesetzt werden, damit ein geringes Diskriminierungspotenzial des Netzbetreibers stärkere Anreize für eine hohe Auslastung der Schiene setzt.



Politik für mehr Mobilität

- » **Kein Börsengang der Deutschen Bahn AG als integrierter Konzern mit Netz, sondern Trennung von Netz und Transport**
- » **Den Wettbewerb im Schienenverkehr in Anknüpfung an die Ziele der Bahnreform von 1994 und das zweite EU-Richtlinienpaket (2001/12-14/EG) zur Liberalisierung des Schienenverkehrs stärken**
- » **Controlling des Eigentümers der DB AG über die Verwendung der Bundesmittel für Schieneninfrastruktur verbessern**
- » **Investitionsprojekten im Schienennetz zur Stärkung des Güterverkehrs den Vorrang vor Prestigeprojekten geben**

9. Die streckenbezogene Lkw-Maut über eine neu zu gründende Bundesfernstraßengesellschaft für zusätzliche Investitionen in Fernstraßen nutzen

Seit dem 1. Januar 2005 wird auf deutschen Autobahnen für Lkw ab 12 t zulässiges Gesamtgewicht eine streckenbezogene Maut in Höhe von 3 Mrd. Euro erhoben. Von den nach Abzug der Erhebungskosten verbleibenden Nettoeinnahmen wird nur die Hälfte, rund 1,2 Mrd. Euro, in den Fernstraßenbau investiert. Die andere Hälfte erhalten Schienenwege und Wasserstraßen. Dagegen bleiben Trasseneinnahmen bei der Bahn und Landegebühren im Luftverkehr über privatrechtliche Gesellschaften vollständig im Schienennetz und bei den Flughäfen. Die Infrastrukturgelte der Straße müssen ebenfalls vollständig bei der Straße verbleiben.

Der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes (VIFG), die 2003 errichtet wurde, werden bisher die Mautmittel aus dem Bundeshaushalt zugewiesen. Die Potenziale einer solchen Gesellschaft zur Verstetigung der Investitionen wurden dabei nicht ausgeschöpft. Immerhin hat sie es ermöglicht, dass von der Schiene nicht abgerufene Investitionsmittel beschäftigungswirksam in die Fernstraßen umgeschichtet werden konnten. Doch dabei handelt es sich um Darlehen,

deren Rückzahlung zu Kürzungen im Straßenbau der kommenden Jahre führen wird. Die Straßenbaufinanzierung braucht neben der Etatfinanzierung eine zweite Säule, um von den Schwankungen des Haushalts dauerhaft unabhängiger zu werden. Dazu muss eine Bundesfernstraßengesellschaft gegründet werden, der die Mauteinnahmen ohne Umweg über den Etat zufließen und diese damit langfristig für Investitionen sichert.

Damit Gebührenfinanzierung von Verkehrswegen beim Nutzer überhaupt auf Akzeptanz hoffen kann, müssen Einnahmen vollständig in die Infrastruktur fließen, für deren Nutzung sie erhoben werden, und dem Zugriff des Haushalts entzogen werden. Sie müssen darüber hinaus für zusätzliche Investitionen genutzt werden. Ohne Korrektur der Lkw-Maut in diesen Punkten ist eine Fortführung der Diskussion über den Paradigmenwechsel von der Haushalts- zur Gebührenfinanzierung nicht denkbar.



Politik für mehr Mobilität

- » Die Straße bei der Verwendung von Gebührenaufkommen gegenüber Schiene und Luft durch Zweckbindung aller Einnahmen der Lkw-Maut für die Fernstraßen gleichstellen
- » Eine Bundesfernstraßengesellschaft gründen, die für die Finanzierung von Straßenbau und PPP-Vorhaben zuständig ist
- » Mauteinnahmen direkt – ohne Umweg über den Bundeshaushalt – der Fernstraßengesellschaft des Bundes zuweisen und sie dabei kreditfähig machen
- » Die im Zuge der Maut-Einführung vereinbarten Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen für das Güterkraftverkehrsgewerbe bei der EU durchsetzen

10. Der Staat bleibt in der Verantwortung

Die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft, die sich teilweise aus Maut-einnahmen finanziert, bedeutet keineswegs, dass sich der Staat aus der Verantwortung für die Verkehrsinfrastruktur zurückziehen kann. Es bleibt das Primat der Politik, über den Bedarf an Neu- und Ausbau der Fernstraßen zu entscheiden.

Auf absehbare Zeit bleibt der Staat auch in einer Finanzierungsverantwortung für das Straßennetz. Er kann sich dabei auf spezifische Steuereinnahmen aus dem Straßenverkehr (ohne Lkw-Maut) in Höhe von rund 51 Mrd. Euro stützen. Dies ist dreimal mehr als die Ausgaben aller Gebietskörperschaften für das Straßenwesen. Dennoch geben die hohen Ausgaben des Bundes für soziale Sicherung, Zinsen und Bundesschuld Anlass, sich Konzepten einer vom Bundeshaushalt unabhängigen Finanzierung der Fernstraßen zu öffnen, wie sie die Pällmann-Kommission im Jahr 2000 vorgelegt hat.

Im Bundeshaushalt 2005 sind rund 3,8 Mrd. Euro aus Etatmitteln und 1,2 Mrd. Euro aus Mauteinnahmen bereitgestellt. Das Konzept der Pällmann-Kommission sah vor, die Mittel der Lkw-Maut für

zusätzliche Investitionen in die Fernstraßen zu nutzen. Der Bund muss daher zu dem vor dem Mautstart aus Etatmitteln finanzierten Investitionsniveau von mindestens 4,6 Mrd. Euro zurückkehren. Unter Einschluss des Straßenbaus aus der Lkw-Maut brauchen die Fernstraßen ab 2006 insgesamt mindestens 7 Mrd. Euro (Neu- und Ausbau 3,5 Mrd. Euro, Erhaltung 2,5 Mrd. Euro, sonstige Investitionen für Verkehrsbeeinflussung, Lärmsanierung, Radwege, Straßenbetriebsdienste etc. 1 Mrd. Euro).

Deutschland ist dem Beispiel anderer Staaten gefolgt und hat mit dem Start der Ausschreibungen von 5 Pilotprojekten zum Ausbau der Autobahnen (A-Modell) die Anwendung von öffentlich-privaten Partnerschaften im Verkehr intensiviert. Dieser Weg bietet die Chance, Effizienzpotenziale für die Zusammenarbeit von Staat und Wirtschaft von der Planung und Finanzierung bis hin zum Bau, Betrieb und der Erhaltung der Straßen zu ermitteln.



Politik für mehr Mobilität:

- » **Die Investitionen in Fernstraßen aus Etatmitteln im Haushaltsgesetz 2006 (ohne Investitionen aus der Lkw-Maut) auf mindestens 4,6 Mrd. Euro anheben**
- » **Die Rahmenbedingungen für öffentlich-private Partnerschaften (PPP) weiter verbessern**
- » **Vorhandene Investitionsetats effizienter nutzen und eine zweckkonforme Verwendung der vom Bund den Ländern und Kommunen zugewiesenen Infrastrukturmittel (z.B. Regionalisierungsgesetz, Planungsvorschüsse für Straßenbau) durchsetzen**
- » **Durch Deregulierung und Flexibilisierung das System Straße, insbesondere die Autobahnen und die angeschlossenen Rastanlagen, leistungsfähiger machen**
- » **In einer Föderalismusreform eine Neuordnung der föderalen Zuständigkeiten und eine Entflechtung der Finanzverantwortung für die Infrastrukturen prüfen**

B. Das Sofortprogramm 2005



Sofortprogramm 2005

Was lässt sich aus diesen zehn Punkten kurzfristig ableiten? Deutschland braucht ein infrastrukturpolitisches Sofortprogramm, das den Startschuss für eine Investitionsoffensive gibt. Bereits mit den ersten Maßnahmen muss eine neue Bundesregierung diese Richtung für bessere Standortbedingungen und mehr Beschäftigung vorgeben. Noch im Herbst 2005 müssen der Bundeshaushalt 2006 verabschiedet und die Planungsbeschleunigung dauerhaft fortgeführt werden.

Politik für mehr Mobilität:

1. Die Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut von 2,4 Mrd. Euro pro Jahr vollständig für Investitionen in die Fernstraßen verwenden

Die Mauteinnahmen sind direkt – ohne Umweg über den Bundeshaushalt – der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes und später dann der zu gründenden Bundesfernstraßengesellschaft zuzuweisen. Heute fließen die Hälfte der Einnahmen von 2,4 Mrd. Euro in Schienenwege und Wasserstraßen. Dagegen

bleiben Infrastrukturgebühren bei der Bahn und im Luftverkehr in voller Höhe im jeweiligen Verkehrssystem. Die Lkw-Maut darf nicht, wie geschehen, der Haushaltskonsolidierung dienen, sie muss für die Fernstraßen verwendet werden. Nur dann findet Gebührenfinanzierung Akzeptanz.



2. Die Investitionen in Fernstraßen aus Etatmitteln im Haushaltsgesetz 2006 auf mindestens 4,6 Mrd. Euro anheben

Im Bundeshaushalt 2005 sind rund 3,8 Mrd. Euro aus Etatmitteln und 1,2 Mrd. Euro aus Mauteinnahmen bereitgestellt. Das Konzept der Pällmann-Kommission sah vor, die Mittel der Lkw-Maut für zusätzliche Investitionen in die Fernstraßen zu nutzen. Der Bund muss daher zu dem vor dem Mautstart aus Etatmitteln finanzierten Investitionsniveau von mindestens

4,6 Mrd. Euro zurückkehren. Unter Einschluss des Straßenbaus aus der Lkw-Maut brauchen die Fernstraßen ab 2006 insgesamt mindestens 7 Mrd. Euro (Neu- und Ausbau 3,5 Mrd. Euro, Erhaltung 2,5 Mrd. Euro, sonstige Investitionen 1 Mrd. Euro (Verkehrsbeeinflussung, Lärmsanierung, Radwege, Straßenbetriebsdienste etc.)).



3. Die Vereinfachung und Beschleunigung des Infrastrukturplanungsrechts noch vor Jahresende beschließen

Die in Ostdeutschland bis zum Jahresende 2005 befristete Planungsbeschleunigung für Verkehrswege muss im gesamten Bundesgebiet eine Fortsetzung finden. Die Bundesregierung, der Bundesrat und die Bundestagsfraktionen haben bereits

Gesetzentwürfe zur Infrastrukturplanungsbeschleunigung und -vereinfachung beraten. Eine Beschlussfassung ist dringend geboten, damit der neue Rechtsrahmen zum Jahresbeginn 2006 in Kraft treten kann.

