

POSITION



„Mobilität braucht Verkehrswege“

**Empfehlungen für die Verkehrsinfrastrukturpolitik
nach der Bundestagswahl 2009**

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

9. September 2009

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Pro Mobilität setzt sich für Mobilität und leistungsfähige, sichere Verkehrsnetze ein. Die Qualität, Finanzierung und Organisation der Straßen sind dabei Schwerpunkte. Der Kreis der Mitglieder zählt 32 Unternehmen, Verbände und Privatpersonen aus dem In- und Ausland. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, das Güterkraftverkehrsge-
werbe, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

„Mobilität braucht Verkehrswege“

Unsere Empfehlungen an die Verkehrsinfrastrukturpolitik in der 17. Legislaturperiode- des Deutschen Bundestages:

1. Deutschlands Zukunft ist mobil
2. Mobilität braucht Verkehrsinfrastruktur, Mobilität braucht Straßen
3. Mehr Transparenz und Effizienz im Verkehrssystem schaffen
4. Straßen sanieren, Engpässe beseitigen, Verkehrssicherheit erhöhen
5. Umweltwirkungen des Verkehrs weiter verringern
6. Verlässlich und langfristig finanzieren
7. Infrastrukturpolitik ist politische Querschnittsaufgabe

1. Deutschlands Zukunft ist mobil

Die Verkehrsinfrastruktur braucht eine vorausschauende Politik. Heute muss beschlossen werden, was erst in mehreren Jahren benötigt wird. Umgekehrt gilt auch: Versäumnisse lassen sich kurzfristig kaum beheben. Das wurde 2007 und Anfang 2008 deutlich, als in Folge einer boomenden Wirtschaft der Güterverkehr und die Verkehrswege Kapazitätsgrenzen erreichten. Ein möglichst realistisches Bild vom Verkehr in den nächsten Jahrzehnten muss die Grundlage politischen Handelns sein.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen. Sich begegnen, Neues erkunden, das alles geht nicht ohne Mobilität. Dies gilt im privaten Alltag, in der Ausbildung, im Beruf und auch im Urlaub. Unterwegs sein zu können, wird auch künftig wichtig sein. Der Individualverkehr bleibt für viele Menschen und Unternehmen die tragende Säule der Mobilität. Ein gutes öffentliches Verkehrsangebot ist für die Nutzer ebenso unerlässlich. Für alle gilt: Mobilität muss bezahlbar bleiben.

Die deutsche Wirtschaft produziert arbeitsteilig, sie importiert Waren aus vielen Ländern und exportiert in alle Welt. Das wird auch in der Zukunft so sein. Eine Abschwächung von Globalisierung und Arbeitsteilung ist nicht in Sicht, vielmehr sind beide insbesondere im stark exportabhängigen Deutschland Voraussetzung für Wohlstand und Arbeitsplätze. Wenn die Wirtschaft wieder wachsen und mehr Beschäftigung entstehen soll, wird der Gütertransport insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr langfristig weiter stark zunehmen. In den letzten Jahren waren die Zuwachsraten im Güterverkehr rund doppelt so hoch wie die des Bruttoinlandsprodukts. Das wird sich in der Zukunft kaum ändern. Darauf muss sich die Verkehrspolitik einstellen.

Von zunehmender Relevanz ist der demografische Wandel. Die regionale Verteilung des Verkehrs wird sich verändern. Dies erfordert Anpassungen im öffentlichen Verkehr und der Infrastruktur. Mobilität für Menschen in bevölkerungsschwachen Regionen zu sichern und in wachsenden Regionen nicht nur das bestehende Angebot zu gewährleisten, sondern auch Neues zu ergänzen, werden besondere Herausforderungen sein.

Die Rahmenbedingungen für Mobilität befinden sich im Wandel. Klimaschutz, neue Energiekonzepte, Verkehrssicherheit sowie Lärm- und Umweltschutz werden höhere Anforderungen an die Qualität des Verkehrssystems stellen. Die Politik muss vor dem Hintergrund eines steigenden Konsolidierungsdrucks in den öffentlichen Kassen handeln. Umso wichtiger ist es, in der Infrastrukturpolitik möglichst effizient zu sein und die in Jahrzehnten geschaffenen Werte zu bewahren.

Unsere Empfehlungen:

- Vorausschauend und nachhaltig handeln, um Mobilität für morgen zu sichern
- Mobilität für den Nutzer im Personen- und Güterverkehr bezahlbar sein lassen
- Das Verkehrssystem auf zukünftiges wirtschaftliches Wachstum vorbereiten
- Konzepte für Mobilität in Regionen entwickeln, die besonders vom demografischen Wandel betroffen sind

2. Mobilität braucht Verkehrsinfrastruktur, Mobilität braucht Straßen

Je besser ein Verkehrssystem integriert ist, umso leistungsfähiger wird es. Das beginnt bei der Planung der Knoten und Achsen, es reicht hin bis zum Informationsmanagement für die Nutzer. Das weitere Zusammenwachsen der Teilsysteme ist notwendig. Weder die Schiene noch der öffentliche Verkehr oder die Straße werden allein die zukünftige Verkehrsnachfrage effizient und nachhaltig bewältigen können. Daran muss sich Verkehrspolitik orientieren.

Prognosen im Auftrag der Bundesregierung erwarten bis 2025 eine Zunahme des Güterverkehrs um 71 Prozent und des Personenverkehrs um 19 Prozent. Die derzeitige Krise ändert an dieser Perspektive kaum etwas. Die Arbeitsteilung der Verkehrsträger bleibt weitgehend stabil. Der erhoffte wirtschaftliche Aufschwung wird von einem funktionierenden Güterverkehr insbesondere auf der Straße und der Schiene abhängig sein.

Die Vernetzung der Verkehrsträger und der regionalen Verkehrsnetze schafft Synergien und zusätzlichen Nutzen für die Kunden. Leistungsfähige Schnittstellen und die Verknüpfung der Informationen sind dafür wesentliche Voraussetzungen. Doch das allein reicht nicht. Auch die Teilsysteme müssen in ihren jeweiligen Stärken gefördert werden. Mehr als 70 Prozent des Güterverkehrs und rund neunzig Prozent des Personenverkehrs werden auf den Straßen zurückgelegt. Sie werden nicht nur von Pkw, Lkw und Bus genutzt, auch Radfahrer und Fußgänger sind hier unterwegs. Die Qualität des Straßennetzes wird entscheidend sein.

Unsere Gesellschaft braucht eine gut erhaltene und moderne Verkehrsinfrastruktur. Die Erhaltung kam bisher oft zu kurz und auch in der Nutzung von Innovationen stecken noch erhebliche Potenziale. Das muss sich bei allen Verkehrsträgern und auf allen Ebenen im Verkehrssystem ändern.

Unsere Empfehlungen:

- Die Vernetzung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsinformationen verbessern
- Alle Verkehrswege auf zukünftiges Wachstum im Güterverkehr vorbereiten
- Der Bedeutung der Straße für den individuellen und öffentlichen Verkehr politisch Rechnung tragen
- Die Erhaltung und Modernisierung der Verkehrswege sicherstellen

3. Mehr Transparenz und Effizienz im Verkehrssystem schaffen

Um Finanzmittel zielgerichteter und wirksamer als bisher einzusetzen, ist mehr Transparenz über die Qualität der Verkehrsinfrastruktur entscheidend. Der Bildungsbereich hat mit den PISA-Berichten eine solche Transparenz gewagt und eine politische Diskussion über Ziele und Strategien angestoßen. Ein ähnlicher Ansatz ist auch in der Infrastrukturpolitik längst überfällig. Nicht die Höhe der Investitionen, sondern die erstrebenswerten Niveaus für die Erhaltung des Netzes, für die Ausstattung an Verkehrssicherheit und für Stauminderung ge-

ben eine zielgerichtete politische Orientierung. Ein besseres Berichtswesen über die Qualität und den Zustand der Verkehrswege ist dafür ein wichtiger Baustein.

Die bisherigen Pilotprojekte für öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) bei Fernstraßen bringen Zeit- und Qualitätsgewinne, die auch bei den zuständigen Landesverwaltungen Anerkennung finden. Mit der Umsetzung einer zweiten Projekt-Staffel wurde begonnen. ÖPP-Modelle sollten verstärkt angewendet und weiterentwickelt werden. Überlegungen für ein ÖPP-Vereinfachungsgesetz sind weit gediehen und sollten umgesetzt werden.

Die Föderalismuskommission hat weitere strukturelle Reformen der Organisation der Fernstraßen diskutiert, ohne jedoch bislang Ergebnisse zu erzielen. Bundestag und Bundesrat haben daraufhin in wortgleichen Erklärungen bekräftigt, möglichst bald eine Einigung darüber erzielen zu wollen, welche Bundesstraßen ihre Fernverkehrsfunktion verloren haben und wie diese auf die Länder übertragen werden können. Eine Entscheidung darüber ist notwendig. Sie würde den Ländern Gestaltungsmöglichkeiten und dem Bund die Chance zur Konzentration auf seine Kernaufgaben eröffnen.

Mit einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat die Politik für das Bestandsnetz der Schiene Planungssicherheit für einen Zeitraum von fünf Jahren geschaffen. Erhaltungsmaßnahmen können so unabhängig von der Kassenlage des Bundes mehrjährig verlässlich aufeinander abgestimmt und damit kostengünstiger umgesetzt werden. Zur Verbesserung des Netzzustandes werden Leistungsanreize gesetzt und Mindeststandards garantiert. Ein solcher Ansatz lässt auch bei den Fernstraßen mehr Transparenz, Qualität und Effizienz erwarten.

In der Vergangenheit wurden Investitionsmittel vor allem nach regionalem Proporz eingesetzt. Der begonnene Weg, diese vermehrt nach gesamtwirtschaftlichem Vorteil zu verwenden, sollte verstärkt werden. Die anstehende Überprüfung der Bedarfspläne bietet Gelegenheit, die Prioritäten innerhalb und zwischen den Verkehrswegen zu korrigieren. Aktualisierte Projektbewertungen sind notwendig, um Zeitvorteile, Umweltwirkungen, Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Investitionskosten realistisch abzubilden. Hilfreich wäre es, die Daten aus der Erhebung der Lkw-Maut in aggregierter, anonymer Form für die Verkehrsplanung zu nutzen.

Weitere Effizienzgewinne versprechen eine Verkürzung der Planungs- und Genehmigungsverfahren sowie Deregulierung. Neben einer ausreichenden personellen Besetzung der Verwaltung bieten sich hierzu rechtliche Vereinfachungen an. So sollte zum Beispiel die erstinstanzliche Zuständigkeit für Straßenprojekte generell bei Oberverwaltungsgerichten liegen. Die erfolgreiche Modernisierung und Deregulierung der Autobahnraststätten in Deutschland sollte fortgesetzt werden. Den Besonderheiten des eigenständigen Systems der Nebenbetriebe auf der Autobahn ist dabei grundsätzlich Rechnung zu tragen. Die Unterschiede zu anderen Rasthofsystemen neben der Autobahn dürfen nicht verwischt werden.

Unsere Empfehlungen:

- Mit einem regelmäßigen Bericht des Bundes zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland Transparenz schaffen
- ÖPP-Modelle weiterentwickeln, den Mittelstand einbinden und das ÖPP-Vereinfachungsgesetz verabschieden
- Die Abstufung von Bundesstraßen mit geringer Fernverkehrsrelevanz mit den Ländern vereinbaren
- Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung auch für Fernstraßen einführen
- Bei der anstehenden Überprüfung der Bedarfspläne für Straße und Schiene die Projektbewertungen aktualisieren und Investitionsprioritäten nach gesamtwirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit anpassen
- Aggregierte Daten der Lkw-Maut zur Verkehrsplanung nutzen
- Das Planungs- und Genehmigungsrecht weiter vereinfachen und die Deregulierung fortsetzen

4. Straßen sanieren, Engpässe beseitigen, Verkehrssicherheit erhöhen

Der Investitionsbedarf der Verkehrsinfrastruktur bleibt auch im nächsten Jahrzehnt hoch. Für die Erhaltung der Bundesverkehrswege wurde in den letzten Haushaltsjahren schon mehr getan und für die Schiene die Finanzierung langfristig abgesichert. Doch dies reicht nicht, denn wir stehen erst am Anfang einer umfassenden Sanierungswelle im gesamten Verkehrswegenetz.

Rund 40 Prozent des Bundesstraßennetzes und viele rechte Fahrstreifen der Autobahnen sind nicht mehr voll gebrauchsfähig. Ein großer Teil der 38.000 Brücken des Bundes braucht in nächster Zeit eine Sanierung. Das ist bei fließendem Verkehr eine anspruchsvolle Aufgabe. Der Bund muss seine Investitionen in die Erhaltung und ein Sonderprogramm Brückensanierung auf rund drei Milliarden Euro pro Jahr aufstocken.

Die Verteilung der knappen Investitionsmittel für Neu- und Ausbau erfordert immer eine politische Abwägung zwischen der besseren Anbindung von Regionen durch Neubaustrecken, der Beseitigung von Engpässen durch Ausbau und der Entlastung von Anwohnern durch Ortsumgehungen. Knappe Budgets machen Prioritäten beim Mitteleinsatz notwendig. Die gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit sollte den Ausschlag geben. Dabei schneiden meist Ausbaumaßnahmen an Autobahnen gut ab, weil das langfristig zu erwartende Verkehrswachstum vor allem beim Güterverkehr auf den schon heute hoch belasteten Strecken stattfinden wird. Hier sollte deshalb ein Schwerpunkt gesetzt werden.

Gute Infrastrukturqualität trägt zur Verkehrssicherheit bei. Schon heute müsste das Angebot an Stellplätzen für Lkw auf Autobahnen um die Hälfte höher sein, damit Fahrer ihre gesetzlichen Ruhezeiten einhalten und ausgeruht ihrer Arbeit nachgehen können. Das Ausbauprogramm für 14.000 Stellplätze muss zügig umgesetzt werden und die Bereitstellung unmittelbar an der Autobahn dabei Vorrang haben. Das absehbare Verkehrswachstum wird es erforderlich machen, darüber hinausgehende Kapazitäten zu schaffen. Die bauliche Entschärfung

von Unfallschwerpunkten im nachgeordneten Straßennetz und ein besserer Fahrbahnzustand müssen weitere Akzente für mehr Sicherheit setzen. Standspuren an allen Autobahnen und der Ausbau der Verkehrsleitsysteme können Risiken an Unfallstellen mindern.

Der Zustand des kommunalen Straßennetzes ist besorgniserregend. Eine Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik schätzt den jährlichen Investitionsbedarf für Straßen bis 2020 auf gut zehn Milliarden Euro. In der Realität wird heute kaum die Hälfte investiert. Vor allem für die Erhaltung und den Sanierungsrückstau, für die Erschließung sowie für Rad- und Fußwege werden Mittel benötigt. Mit dem Auslaufen der Zweckbindung im Entflechtungsgesetz wird sich der Bund 2013 aus der zweckgebundenen Förderung des kommunalen Straßenbaus verabschieden. Die Länder erhalten die Mittel noch bis 2019 ohne Bindung.

Unsere Empfehlungen:

- Erhaltungsinvestitionen in Fernstraßen aufstocken und ein Sonderprogramm Brücken-sanierung starten
- Den Ausbau hoch belasteter Autobahnen zum Schwerpunkt machen
- Lkw-Stellplätze auf den Rastplätzen unmittelbar an der Autobahn bedarfsgerecht zur Verfügung stellen
- Unfallschwerpunkte im Straßennetz baulich entschärfen und den Zustand der Fahrbahnen verbessern
- Strategien zur Sanierung des kommunalen Straßennetzes entwickeln

5. Umweltwirkungen des Verkehrs weiter verringern

Klima- und Umweltschutz werden auch im Verkehr immer wichtiger. Deshalb ist es erfreulich, dass die CO₂-Emissionen im Straßenverkehr in Deutschland seit 1999 stark gesunken sind. Trotz des automobilen Nachholbedarfs in den ostdeutschen Ländern nach der Wiedervereinigung liegen sie mittlerweile unter dem Niveau von 1990. Da der Klimaschutz weitere Verbesserungen erfordert, ist es nicht nachvollziehbar, warum bisher die CO₂-Minderungspotenziale durch Stauvermeidung zu wenig genutzt wurden. Im Stop-and-go-Verkehr steigt der Kraftstoffverbrauch bei den meisten Fahrzeugen auf mehr als das Doppelte an. Stauvermeidung entlastet die Autofahrer, macht die Wirtschaft produktiver und dient dem Klimaschutz.

Lärmschutz ist ein wichtiges Handlungsfeld im Verkehr, das auch für die langfristige Akzeptanz bedeutsam ist. Ein guter Fahrbahnzustand, Geräusch mindernde Straßenbeläge und baulicher Lärmschutz tragen zur Minderung entscheidend bei. Das nationale Verkehrslärmschutzpaket II greift dies auf. Dagegen ist der Ansatz der EU-Kommission, dem Nutzer Lärmzuschläge auf Mautgebühren anzulasten, ohne die Staaten als Infrastrukturanbieter in die Pflicht zu nehmen, nicht überzeugend.

Alternative Antriebstechnologien und Kraftstoffe können – in Ergänzung zu weiter optimierten Verbrennungsmotoren und modernen Kraftstoffen – dazu beitragen, steigende Anforderungen an Immissionen und den Klimaschutz zu erfüllen und dabei Mobilität dennoch zu ge-

währleisten. Wirtschaft und Politik arbeiten deshalb gemeinsam daran, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen. Ein Handlungsfeld ist der Aufbau von Versorgungspunkten für Elektromobilität.

Politische Erwartungen an die Verlagerung von Verkehr sind meist viel zu hoch gesteckt. Um das bis 2025 erwartete Wachstum im Güterverkehr rein rechnerisch allein von der Schiene befördern zu lassen, müsste diese ihre heutige Leistung verfünffachen. Das ist illusorisch und deckt sich nicht mit den vielfältigen logistischen Erfordernissen der Wirtschaft. Mehr Güter auf den Bahnen setzt ein besseres Angebot für die Kunden voraus. Die Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene ist dazu der Schlüssel. Die Politik sollte jeden Verkehrsträger gleichwertig behandeln und in seiner Umwelt- und Energiebilanz verbessern.

Umweltwirkungen müssen effizient verringert werden. Die von der EU-Kommission angestrebte Anlastung externer Kosten ist dabei nur eine von mehreren Optionen. Die kostengünstigste Vermeidung steht hier nicht im Vordergrund. Der wissenschaftliche Beirat Verkehr des Bundesverkehrsministers spricht sich seit Jahren dagegen aus, externe Kosten wie von der EU geplant über Infrastrukturgebühren anzulasten. Staukosten sollten ohnehin außen vor bleiben, da diese keine externen Kosten sind, sondern vom Straßenverkehr getragen werden.

Unsere Empfehlungen:

- Jeden Verkehrsträger in seiner Umwelt- und Energieeffizienz verbessern
- Schwerpunktprogramm „Effizienz und Klimaschutz an Autobahnen“ zur Stauvermeidung durch Engpassbeseitigung
- Lärmsanierung des vorhandenen Straßennetzes beschleunigen
- Infrastrukturvoraussetzungen für alternative Antriebsenergien wie zum Beispiel Elektromobilität schaffen
- Den Wettbewerb durch den Rückzug des Bundes aus den Transportbereichen der Deutschen Bahn AG stärken
- Effiziente politische Vermeidungsstrategien von Umweltwirkungen entwickeln statt Anlastung externer Kosten
- Staukosten nicht in den Richtlinienvorschlag der EU zur Anlastung externer Kosten einbeziehen

6. Verlässlich und langfristig finanzieren

Die Konjunkturpakete führen derzeit zu einer guten Mittelausstattung für Bundesverkehrswege. Längst überfällige Projekte konnten so nachgeholt werden. Eine Vorsorge für die Zukunft ist dies jedoch noch nicht. Deshalb wird der in der Finanzplanung der Bundesregierung erkennbare Rückfall der Investitionen ab 2011 auf das Niveau der letzten Jahre die Verkehrswege hart treffen. Der Preisanstieg im Straßenbau um 16 Prozent seit 2005 schmälert das Budget zusätzlich. Bei steigendem Erhaltungsbedarf und zunehmenden Umwelanforderungen würde es mit der geplanten Finanzierung von fünf Milliarden Euro für Autobahnen und Bundesstraßen kaum noch möglich sein, notwendige Aus- und Neubauvorhaben zu realisieren. Eine Werte sichernde und kostenoptimierte Erhaltungsstrategie wird durch jährlich neu

festzulegende Etatansätze erheblich erschwert. Die Fernstraßen brauchen eine stetige und verlässliche Finanzierung.

Weder die Einführung noch die Erhöhung der Lkw-Maut wurden zu einer umfassenden Reform der Fernstraßenfinanzierung genutzt. Mautmittel ersetzen die Finanzierung aus allgemeinen Haushaltsmitteln. Investitionen fließen weiter nach Kassenlage. Mit der jährlichen Zusatzbelastung von fünf Milliarden Euro für den Lkw-Verkehr waren kein Qualitätsschub und auch keine Abkopplung von den Schwankungen des Etats verbunden. Stattdessen gab und gibt es weiterhin nur Investitionen nach Kassenlage.

Bei der Schiene ist das längst anders. Hier gibt es Planungssicherheit und mehr Unabhängigkeit vom Bundeshaushalt: Sie behält die fast vier Milliarden Euro aus Trasseneinnahmen und bekommt vom Bund zusätzlich 2,5 Milliarden Euro aus der für fünf Jahre festgeschriebenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung aus dem Bundeshaushalt. Außerdem beansprucht sie noch Zuschüsse aus der Lkw-Maut. Die Etatrisiken im Verkehr liegen nun fast ausschließlich bei den Fernstraßen. Das wird ihrer Aufgabe als Säule des Verkehrs nicht gerecht. Alle Verkehrswege brauchen die Abkopplung von den Schwankungen des Bundeshaushalts.

Die Fernstraßen brauchen einen eigenen Finanzierungskreislauf auf der Basis der Lkw-Maut. Die Zusagen im Rahmen der Einführung der Lkw-Maut, die Investitionen dauerhaft zu erhöhen, dürfen nicht weiter nur kurze Strohfeder sein, sie müssen dauerhaft Geltung haben. Nur so lässt sich auch die verloren gegangene Akzeptanz von Gebührenfinanzierung bei den Nutzern wieder verbessern. Eine Fernstraßenfinanzierungsgesellschaft des Bundes, der die Mauteinnahmen vollständig zufließen, ist weiterhin der richtige Ansatz für eine tragfähige Reform. Bei den Schienenwegen des Bundes ist ein solcher Kreislauf Realität.

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) hat sich als Kompetenzzentrum für ÖPP bewährt. Auch zur vollständigen Verwendung der Einnahmen aus der Lkw-Maut für Investitionen trägt sie bei. Doch ihre Potenziale für eine mehrjährige verlässliche Finanzierung von Infrastrukturprojekten, die dadurch schneller und kostengünstiger realisiert werden könnten, hat die Politik bisher nicht genutzt. Die Erweiterung der Aufgaben der VIFG, eine direkte Zuweisung der Lkw-Maut und ihre Kreditfähigkeit wären dazu erste Schritte.

Die Kommunen müssen ihre Investitionen in das Straßennetz verdoppeln, um den Bedarf zu decken und die Substanz zu sichern. Doch geben das die öffentlichen Haushalte vielerorts nicht her. Städte und Gemeinden brauchen eine Finanzreform, die sie wieder in die Lage versetzt, ihren Infrastrukturaufgaben Rechnung zu tragen. Der Rückgang des Wertes kommunaler Straßen muss gestoppt werden.

Unsere Empfehlungen:

- Investitionen in eine bessere Qualität der Fernstraßen auf sieben Mrd. Euro pro Jahr anheben und verstetigen
- Einen Finanzierungskreislauf für die Fernstraßen auf Basis der Lkw-Maut entwickeln
- Die Lkw-Maut ausschließlich für die Straße verwenden
- Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes stärken, sie kreditfähig machen und ihr die Einnahmen der Lkw-Maut direkt zuführen
- Die Investitionsfähigkeit der Kommunen verbessern

7. Infrastrukturpolitik ist politische Querschnittsaufgabe

Infrastrukturpolitik ist eine politische Querschnittsaufgabe. Sie muss die Anknüpfungspunkte zu anderen Politikbereichen verdeutlichen und sich stärker vernetzen.

Arbeitsmarktpolitik	Beschäftigungspotenziale nehmen zu, weil sich Arbeitnehmer größere Märkte erschließen können.
Energiepolitik	Um den Bedarf an fossilen Energien zu verringern, müssen die Infrastrukturvoraussetzungen für neue Antriebssysteme und -energien geschaffen werden.
Finanzpolitik	Der Verkehr trägt in hohem Maße zu den Einnahmen des Staates bei. Neben den spezifischen Abgaben gibt es auch mittelbare Effekte. Mobilität stärkt die Wirtschaftsentwicklung, weil sie Arbeitsteilung und Handel ermöglicht, und so auch das allgemeine Steueraufkommen.
Forschungspolitik	Die Automobilwirtschaft und der Mobilitätssektor sind wichtige Treiber von Forschung und Entwicklung in Deutschland, deren Ergebnisse auch zu mehr Effizienz und Sicherheit im weltweiten Verkehr beitragen.
Gesundheitspolitik	Infrastrukturpolitik wirkt sich auf das Unfallgeschehen und die Lärmentwicklung aus, was die Kosten des Gesundheitssystems beeinflusst.
Haushaltspolitik	Die Bewahrung und Verbesserung der Infrastruktur ist mit erheblichen Ausgaben des Staates verbunden. Die Infrastruktur sollte möglichst effizient bewirtschaftet und privatwirtschaftliches Know-how eingebunden werden.
Kommunalpolitik	Die Sicherung der Infrastruktur ist eine wesentliche Erwartung der Bürger an ihre Städte und Gemeinden.
Regionalpolitik	Die regionale Standortattraktivität wird aus der Sicht überregionaler Investoren wesentlich durch die Qualität der Verkehrsanbindung geprägt.
Tourismuspolitik	Eine gute Erreichbarkeit stärkt die Entwicklung touristischer Ziele.
Umweltpolitik	Ein effizientes Verkehrssystem und wirksame Stauvermeidung helfen beim Umwelt- und Klimaschutz.
Wirtschaftspolitik	Eine leistungsfähige Infrastruktur erhöht die Produktivität der Unternehmen und damit das Wachstumspotenzial der Volkswirtschaft.

Unsere Empfehlungen:

- Die Zusammenarbeit der Verkehrspolitik mit anderen Politikbereichen gezielt ausbauen
- Den Stellenwert der Verkehrspolitik stärken