

Verkehrspolitischer Newsletter

Haushaltsberatungen zum Verkehrsetat 2008 beginnen

Fernstraßen fallen zurück - Investitionen im Stau

Am 13. September beginnt der Bundestag seine Beratungen zum Verkehrsetat 2008. Der Entwurf der Bundesregierung reicht im Bereich der Fernstraßen nicht aus, um Autobahnen und Bundesstraßen für den zunehmenden Güterverkehr in einer wachsenden Wirtschaft fit zu machen.

„Mobilität ist Grundvoraussetzung einer florierenden Wirtschaft und des weiteren Aufschwungs. Die Bundesregierung wird die weitere Verbesserung der Infrastruktur in Deutschland verstärken und einen Masterplan Güterverkehr und Logistik erarbeiten“. So steht es in der Abschlusserklärung der Bundesregierung zur Klausur auf Schloss Meseberg, in der die Prioritäten für die zweite Hälfte der Legislaturperiode festgelegt wurden. Gerade weil der Zusammenhang von Wirtschaftswachstum und Qualität des Verkehrssystems von der Koalition gesehen wird, fällt es schwer, die Zurückhaltung bei den Verkehrsinvestitionen im Etatentwurf vom 4. Juli zu verstehen.

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee hatte zuvor im Bundeskabinett intensiv für höhere Investitionen geworben. Die Fakten hat er auf seiner Seite. Der Straßengüterverkehr verzeichnet 2007 das höchste Wachstum seit der Wiedervereinigung und wird das im Bundesverkehrswegeplan erst 2015 erwartete Niveau schon jetzt übertreffen. Auch langfristig ist keine Trendwende in Sicht. Bis 2030 soll die Transportleistung der Lkw um 75 Prozent zunehmen. Umso wichtiger ist es, jetzt zu investieren, damit die Infrastruktur den zunehmenden Mobilitätsbedarf in Deutschland bewältigen kann.

Im Jahr 2008 will die Bundesregierung 4,7 Milliarden Euro in Autobahnen und Bundesstraßen investieren. Sie bleibe 500 Millionen Euro hinter den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans zurück. Der geplante Anstieg der Investitionen in Verkehrswege des Bundes um 170 Millionen Euro soll vollständig an den Fernstraßen vorbeigehen. In den nächsten Jahren sollen die Ansätze sogar noch weiter zurückfallen. Verschärft wird die Entwicklung durch den Anstieg der Preise im Straßenbau um zehn Prozent seit 2005. Zunehmende Materialkosten und die Mehrwertsteuererhöhung sind die Ursachen dafür, dass der Bund bei gleich bleibendem Etat weniger Bauleistungen einkaufen kann.

Entwurf Verkehrsetat 2008 und Finanzplanung 2011 der Bundesregierung

Investitionen (Mrd. Euro)	2006 Ist	2007 Soll	2008 Soll	2009 Plan	2010 Plan	2011 Plan
Bundesverkehrswege	9,13	8,92	9,09	9,10	9,06	9,06
darunter Fernstraßen	5,14	4,70	4,70	4,58	4,53	4,52
aus allg. Haushaltsmitteln	3,84	3,62	3,40	3,33	3,15	3,14
aus Lkw-Maut	1,30	1,08	1,30	1,25	1,37	1,37

Im Koalitionsvertrag haben sich SPD und Union dazu bekannt, die Verkehrsträger als gleichwertig anzusehen. Die Praxis sieht derzeit anders aus. Für die Schiene wird intensiv an einer 15-jährigen Finanzierungszusage (LuFV) von jährlich 2,5 Milliarden Euro für das Bestandsnetz gearbeitet. Dann wäre die Finanzierung der Schiene fast vollständig von Etatplanungen abgekoppelt, denn sie erhält zusätzlich für Neu- und Ausbau mehr als 800 Millionen Euro aus der Lkw-Maut. Außerdem bleiben auch die Trasseneinnahmen von fast vier Milliarden Euro in voller Höhe direkt bei der DB AG. Die Schiene kann bald mit mehr als sieben Milliarden Euro pro Jahr verlässlich planen.

Langfristig sicher ist für die Fernstraßen nur die Hälfte der Einnahmen aus der Lkw-Maut, rund 1,3 Milliarden Euro, aus denen auch die PPP-Vorhaben refinanziert werden. Ansonsten sind die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen vollständig den Schwankungen des Bundeshaushalts unterworfen. Vorschläge für einen eigenständigen Finanzierungskreislauf Straße auf der Basis der Lkw-Maut stecken derzeit im Pakt von Verkehrs- und Finanzministerium fest. Es wäre wichtig, dies zu ändern, denn auch die Fernstraßen brauchen dringend langfristig planbare, höhere Investitionen.

Weitere Fakten und Argumente zum Entwurf des Fernstraßenetats 2008 finden Sie auf unserer Homepage unter: <http://www.promobilitaet.de>.

Editorial

Dr. Peter Fischer

Präsident Pro Mobilität



Sehr geehrte Damen und Herren,

große Infrastrukturprojekte standen in den letzten Monaten hoch im Kurs. Die milliardenschwere ICE-Strecke Erfurt-Nürnberg soll bis 2016 fertig gestellt werden. Grünes Licht gab es auch für den Bahnhof Stuttgart 21 samt ICE-Neubaustrecke und die Fehmarnbelt-Querung. Ob bald der Transrapid in München folgt, wer weiß? Für die Projekte sprechen vor allem regionalpolitische, stadtplanerische, innovations- oder europapolitische Argumente. Die Zukunft der Mobilität und damit die Verkehrspolitik entscheidet sich aber an Baustellen, die weniger medienwirksam sind: dem Ausbau der internationalen Achsen des Güterverkehrs auf Schiene und Straße sowie dem Erhalt des heutigen Netzes. Der Masterplan Güterverkehr und Logistik muss hier einen Bewusstseinswandel herbeiführen.

Die Herausforderung macht eine Studie der Protrans AG deutlich, die im Auftrag des Hauses Tiefensee zum Güterverkehr bis 2050 entstanden ist. Er wird sich bis dahin auf Straße und Schiene verdoppeln. Der größere Teil des Wachstums wird bis 2030 erwartet. Die Studie beendet nicht nur die Verlagerungsdiskussion, sie macht die Lösung der heutigen Kapazitätsnöte und des Erhaltungsrückstaus noch dringlicher. Hier das Notwendige zu tun und zugleich die Leuchtturmprojekte zu realisieren, dies kann bei der derzeitigen, viel zu niedrigen Investitionsplanung nicht gelingen.

Die ist wohl auch der Grund, warum beim Energie- und Klimaprogramm der Bundesregierung Stauvermeidung im Verkehr keine Rolle spielt. Schweigen tut die Meseberg-Agenda für die zweite Hälfte der Legislaturperiode auch zu anderen wichtigen Infrastrukturthemen: Der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft und der PPP-Novelle. Hier tut handeln Not.

Ihr

Dr. Peter Fischer

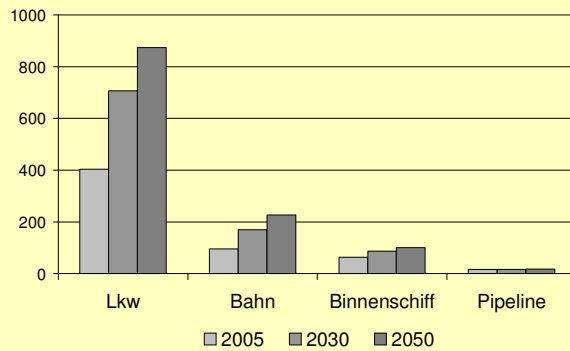
Infrastruktur spielt zentrale Rolle

Bis zum Jahresende will die Bundesregierung einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ vorlegen. Im Frühjahr hatten Workshops stattgefunden, in die die Länder, Unternehmen, Verbände, Gewerkschaften und Umweltorganisationen eingebunden waren. Am 5. September hat Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee einen Überblick über Vorschläge der mehr als 700 Teilnehmern gegeben, die vom Ministerium jetzt detailliert ausgearbeitet werden. Der Themenschwerpunkt Infrastruktur

spielte dabei eine große Rolle. Zu den Vorschlägen gehören die Erhöhung der Investitionen in Straße und Schiene um je eine Milliarde Euro pro Jahr, die Lösung der Engpässe von Lkw-Stellplätzen an Autobahnen, die Stärkung der Erhaltung und eine Projektauswahl nach Dringlichkeit für den Verkehr. Damit wurden zwar nicht alle, aber wichtige Forderungen aufgegriffen, die

Pro Mobilität gemeinsam mit den Verbänden AMÖ, BDI, BGL, BWVL, DIHK und DSLV im August an das Ministerium übermittelt hatte. Die Fragen der Finanzierung müssen allerdings noch geklärt werden. <http://www.promobilitaet.de/themen/index.html>

Abschätzung des Güterverkehrs (in Mrd. tkm)



Quelle: Prograns AG 2007

Gesetzentwurf zur Teilprivatisierung der Deutsche Bahn AG

Privatisierung auf Kosten der Verkehrspolitik

Im September werden die parlamentarischen Beratungen des Gesetzentwurfs der Bundesregierung zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG beginnen. Die Länderverkehrsministerkonferenz wird am 25. September zur zweiten Sondersitzung zusammen kommen. Im Mittelpunkt werden dabei die Ergebnisse eines Gutachtens stehen, das sowohl die Verfassungsmäßigkeit als auch die Folgewirkungen des Gesetzentwurfs für die Länder prüft. Pro Mobilität kritisiert den Regierungsentwurf, weil er der Expansionsstrategie des internationalen Logistikkonzerns Vorrang vor verkehrs- und haushaltspolitischen Zielen gibt. Dies hat Pro Mobilität in einer Stellungnahme zum ressortabgestimmten Referentenentwurf des Bundesverkehrsministeriums im Juli deutlich gemacht. Unsere Position trifft auch auf den jetzigen Gesetzentwurf zu. Wenn die DB AG jetzt für 15 Jahre beim Management der Schieneninfrastruktur das Sagen haben soll, wird vom frischen Wind des Wettbewerbs nur noch ein laues Lüftchen übrig bleiben. Auch haushaltspolitisch bietet das Eigentumsmodell der Bundesregierung keine Vorteile. Um das wirtschaftliche Eigentum am Netz am Ende der Bewirtschaftung durch die DB AG zurückzuerhalten, muss der Bund voraussichtlich mehr zahlen, als er heute bei dem Verkauf von Teilen des Gesamtkonzerns erlöst. In unserer Stellungnahme erfahren Sie mehr über weitere Schwachstellen des Gesetzentwurfs: <http://www.promobilitaet.de/downloads/Pro-Mobilitaet-Stellungnahme-Bahnprivatisierung-BMVB-130707.pdf>

Verkehrssicherheit

Schwieriger Start ins Jahr 2007

In den letzten Jahren gab es deutliche Fortschritte in der Verkehrssicherheit. 2006 sank die Zahl der Getöteten um 5 Prozent auf 5.091. Im ersten Halbjahr 2007 hat sich diese Entwicklung leider nicht fortgesetzt. Die Zahl der Unfälle stieg um 2,5 Prozent, die der Unfallopfer sogar um 7,7 Prozent. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes dürfte das vergleichsweise milde Wetter dieses Jahres zu höherer Verkehrsteilnahme – vor allem von Zweiradfahrern – und damit zu schweren Unfällen beigetragen haben. 2006 hatte sich die kalte Witterung weit ins Frühjahr gezogen. Aus den detailliert vorliegenden Zahlen für Januar bis April geht hervor, dass sich die Zahl der getöteten Motorradbenutzer in dieser Zeit mit 236 mehr als verdoppelt hat. Dagegen waren bei Pkw und Lkw weniger Unfallopfer zu verzeichnen. Auf den Fernstraßen war ein Rückgang um 23 Prozent festzustellen. Im Juni lag die Zahl der Getöteten erstmals wieder unter dem Wert des Vorjahresmonats. Experten rechnen daher für 2007 mit einer ähnlichen Unfallbilanz wie 2006.

Auf einen Blick

Eschenbach neu im Präsidium

In der Mitgliederversammlung von Pro Mobilität wurde Jörg Eschenbach, Vorsitzender des Vorstands der F. Kirchhoff AG, neu in das Präsidium von Pro Mobilität gewählt. Die Mitgliedsgruppe Bauwirtschaft hatte ihn für die Nachfolge von Ralf Jansen nominiert. In Pro Mobilität sind 32 Verbände, Unternehmen und Personen zusammengeschlossen.

Lückenschlüsse

Der Bund und die Länder Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen streben an, die **A 1** in der Eifel bald möglichst zu vollenden. Für alle Bauabschnitte zwischen Blankenheim und Rengen sollen bis 2011 Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen.

Der ADAC Hansa und vier norddeutsche IHKs haben den Ausbau der B 404 zur **A 27** und eine neue Elbquerung bei Geestacht gefordert. Sie stellten dazu am 3. September eine Untersuchung zu den verkehrlichen Potenzialen vor.

DIHK zur Verkehrspolitik

Der Vorstand des Deutschen Industrie- und Handelskammertages hat eine Resolution zur Verkehrspolitik verabschiedet. Zu den sieben Kernforderungen gehören, die Infrastruktur zügig an die wachsende Nachfrage anzupassen, Engpässe mit Priorität zu beseitigen und die Bahn ohne Netz zu privatisieren. Die Umweltpolitik solle Raum für Mobilität lassen.

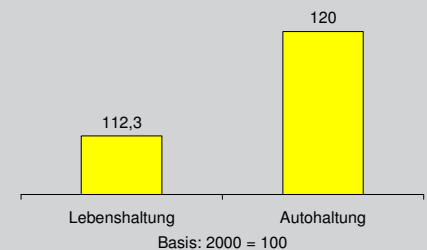
<http://www.dihk.de/index.html?inhalt/themen/branchen/verkehr/meldung1/index.html>

Zahlen zum Verkehr in Europa

Der Europäische Straßenverband ERF hat seine „European Road Statistics 2007“ veröffentlicht. <http://www.irfnet.org>

Autokosten-Index (Juni 2007)

(Quelle: ADAC)



Veranstaltungen/Termine

18.9. „Luxusgut Mobilität?“ VDA, Deutsches Verkehrsforum, IAA, Frankfurt <http://www.iaa.de/index.php?id=646&L=0>

21.09.2007, "Verkehrsinfrastruktur-Benchmarking Europa", ifmo, Berlin <http://www.ifmo.de>