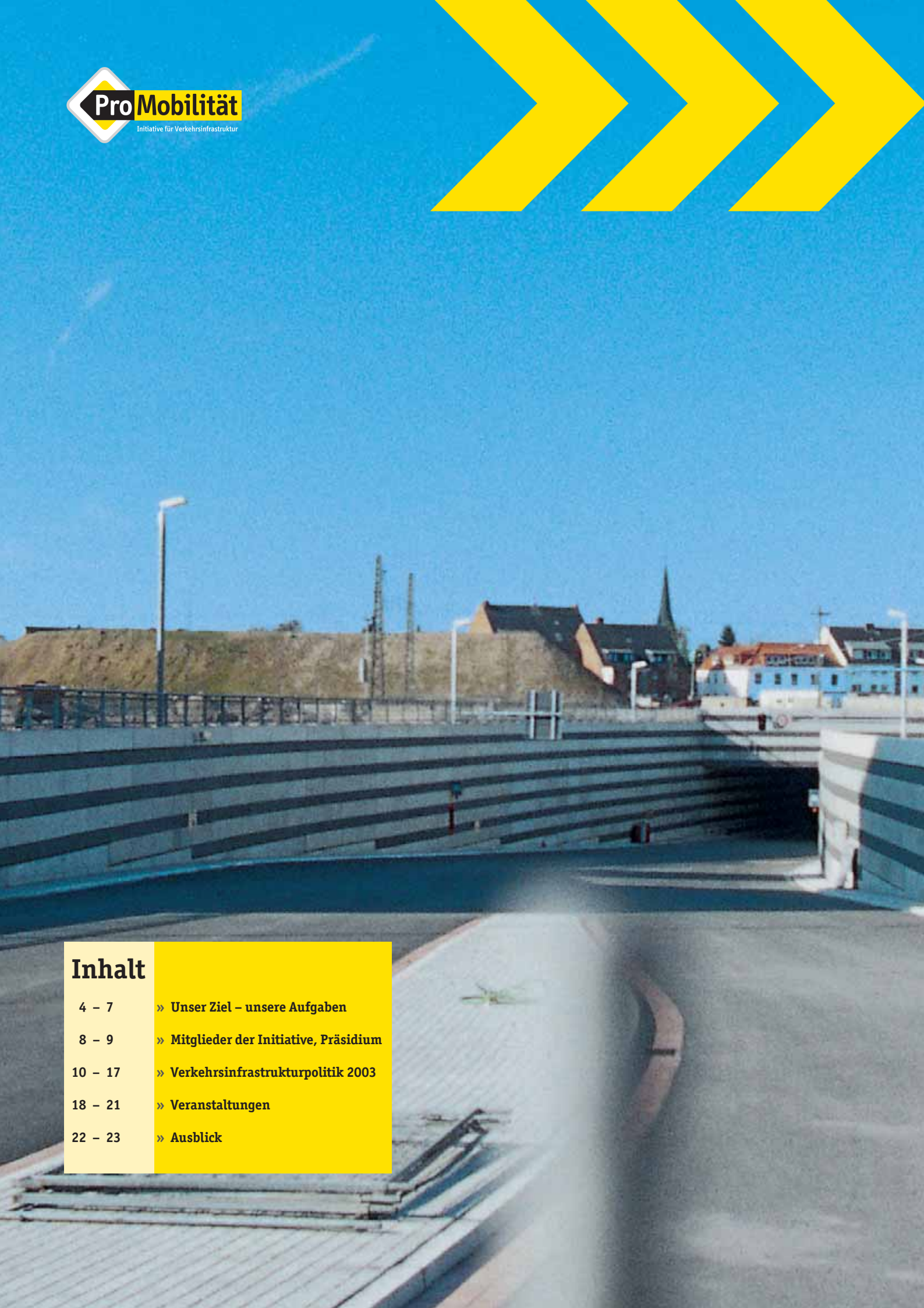




JAHRESBERICHT 2003





Inhalt

- | | |
|---------|--|
| 4 – 7 | » Unser Ziel – unsere Aufgaben |
| 8 – 9 | » Mitglieder der Initiative, Präsidium |
| 10 – 17 | » Verkehrsinfrastrukturpolitik 2003 |
| 18 – 21 | » Veranstaltungen |
| 22 – 23 | » Ausblick |

Mobilität von Menschen und Gütern ist nicht Folge, sondern Grundlage unseres Wohlstands.

Eberhard von Kuenheim

Zeit für neue Prioritäten in der Verkehrspolitik

Sehr geehrte Damen und Herren,

strukturelle Entscheidungen zur Infrastruktur standen im Jahr 2003 gleich mehrfach auf der verkehrspolitischen Agenda. Der Bundesverkehrswegeplan, die Novelle des Mautgesetzes und die Diskussion um einen vermeintlichen Subventionsabbau durch Investitionskürzungen im Straßenbau waren für Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur wichtige Anlässe für einen engen Dialog mit Politikern, Journalisten und Verantwortlichen aus Regierung und Verwaltung.

Ein besonderes Anliegen war mir dabei, den Nutzen von Mobilität und damit von Verkehrsinfrastruktur für unsere Gesellschaft zu verdeutlichen. Wirtschaftswachstum bedeutet mehr Verkehr; und Klimaschutz im Verkehr fängt bei der Verringerung von Stop-and-go-Verkehr im Stau durch den gezielten Ausbau von Autobahnen an. Diese Wirkungen der Infrastrukturpolitik werden zu wenig beachtet. Die Verkehrspolitik wäre ansonsten im politischen Themen-Ranking höher angesiedelt.

Dort kommt sie wieder hin, wenn die Verkehrspolitik einen Perspektivwechsel wagt – weg von den unerfüllbaren Träumen der Verlagerungsdiskussion, hin zur Realität der Nutzer. Das führt zu der Einsicht, dass die Dominanz bahnpolitischer Themen im vergangenen Jahrzehnt ernüchternde Ergebnisse gebracht hat: Trotz der Bahnreform ist die Schiene nicht über die Rolle eines Nischenanbieters hinausgekommen. Die Straße ist dagegen in unserem vernetzten Verkehrssystem unverändert der Garant der Mobilität. Es ist Zeit für einen Prioritätenwechsel, der unmittelbar an der Optimierung des Straßennetzes ansetzt.



Als Partner der Politik wollen wir mit Informationen, Argumenten und Konzepten zu einer solchen Verkehrspolitik beitragen. Mit der Etablierung von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur im verkehrspolitischen Leben auf Bundesebene und dem Aufbau einer Geschäftsstelle haben wir im vergangenen Jahr die Grundlagen geschaffen, um uns noch stärker in die politischen Diskussionen einzubringen.

Der Jahresbericht 2003 von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur wird Ihnen verdeutlichen: Wir setzen uns für langfristig tragfähige Lösungen in der Infrastrukturpolitik ein. Wir werden dabei getragen von einem breiten Bündnis von Verbänden und Unternehmen. Uns eint das gemeinsame Interesse an einer leistungsfähigen Straße und vor allem an Mobilität für Deutschland und Europa.

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Peter Fischer". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Dr. Peter Fischer

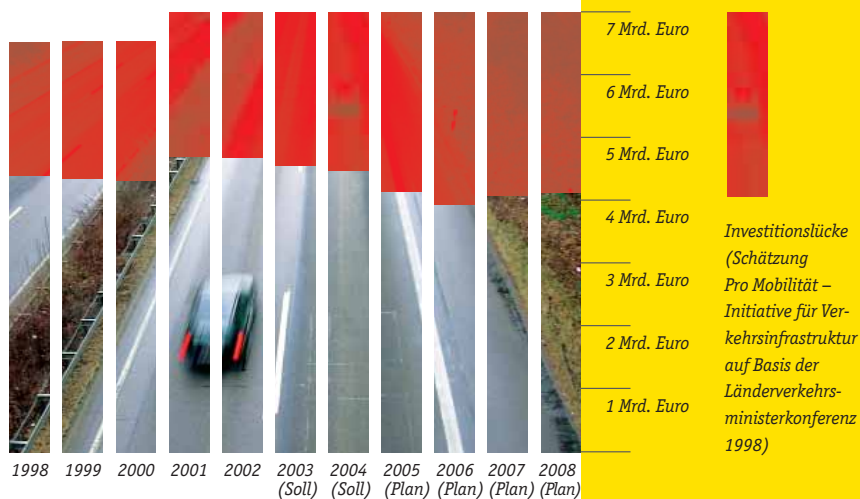
Mobilität und Straße

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur setzt sich zum Wohle der Allgemeinheit für den Ausbau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Straßennetzes in Bund, Ländern und kommunalen Gebietskörperschaften, ein, um Mobilität zu sichern.

Mobilität findet hohe Akzeptanz, ihre Bedeutung für unsere Gesellschaft nimmt zu. Als Exportweltmeister lebt unsere Volkswirtschaft von der engen Einbindung in den EU-Binnenmarkt und der globalen Arbeitsteilung. Prognosen gehen davon aus, dass die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 1997 bis 2015 um 64 Prozent steigen wird. Für die Unternehmen sind zuverlässige Verkehrsanbindungen ihrer Märkte im In- und Ausland wichtig, für die Menschen ist es die Erreichbarkeit der Arbeits- und Ausbildungsstätten, von Verwandten und Freunden oder Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen. Immerhin legen sie dabei im Durchschnitt täglich 39 km zurück. Bis 2015 soll die Nachfrage gegenüber 1997 um 21 Prozent ansteigen.

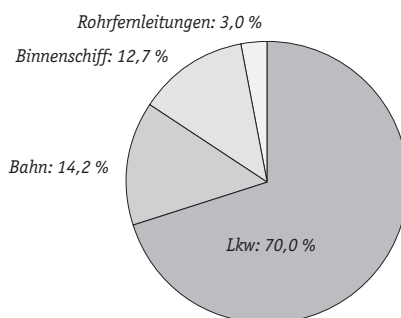
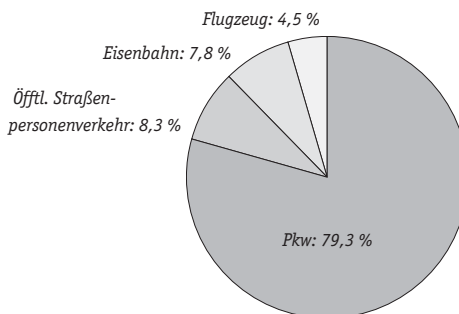
» **Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur wirbt in Politik und Öffentlichkeit für die Akzeptanz von Verkehrsinfrastruktur als Voraussetzung für Mobilität.**

Seit Jahren ist bekannt, dass der Verkehrswegebau in hohem Maße unterfinanziert ist. Dies gilt besonders für die Erneuerung und den Ausbau des Fernstraßennetzes. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat schon 1998 ein Investitionsniveau von rund 6,5 Milliarden Euro pro Jahr für Autobahnen und Bundesstraßen gefordert. Damals fehlten dazu rund 2 Milliarden Euro pro Jahr. Seither hat der Bedarf zur Erneuerung von Straßen und Brücken noch zugenommen, wie das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung 2001 im Auftrag der Bundesregierung ermittelt hat. Aus heutiger Sicht schätzt Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur den Investitionsbedarf allein bei den Fernstraßen auf insgesamt rund 7 Milliarden Euro pro Jahr. Die Investitionslücke droht in den kommenden Jahren trotz der Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut und der damit verbundenen Milliardenbelastung für die Wirtschaft auf rund 3 Milliarden Euro zu steigen.



Das Straßennetz ist der Garant für Mobilität in Deutschland. 88 Prozent des Personenverkehrs und 70 Prozent des Güterverkehrs werden auf der Straße abgewickelt. Ob mit dem Pkw oder dem Bus, auf dem Fahrrad oder zu Fuß, fast jeder ist hier tagtäglich unterwegs. Selbst der Weg zum Flugzeug, zur Bahn oder zum Binnenschiff führt fast immer über das Straßennetz. Die Straße ist das Rückgrat des Verkehrssystems.

» **Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur setzt sich dafür ein, den wichtigen Beitrag der Straße in einem integrierten Verkehrssystem in der Verkehrspolitik stärker zu gewichten.**



Marktanteile im Personenverkehr in Deutschland 2002

Marktanteile im Güterverkehr in Deutschland 2002

Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen (2003)

Zunehmender Investitionsbedarf

Statt die Straße zu stärken, hat die Verkehrspolitik im vergangenen Jahrzehnt vergeblich darauf gesetzt, das Straßennetz durch Verkehrsverlagerung zu entlasten. Besonderer politischer Erwartungsdruck lastete auf der Eisenbahn. Doch die Schiene ist auch 10 Jahre nach der Bahnreform mit Marktanteilen von 14 Prozent im Güterverkehr und 8 Prozent im Personenverkehr ein Nischenanbieter geblieben. Ihre Bevorzugung bei den Infrastrukturinvestitionen in den letzten 10 Jahren hat daran nichts geändert. Der Markt entzieht sich dem politischen Wunsch, Nachfrage auf andere Verkehrswege zu verlagern. Pkw, Bus und Lkw haben sich aus der Sicht der Nutzer ihren Wettbewerbern als eindeutig überlegen hinsichtlich Flexibilität und Kosten erwiesen. Verkehrsverlagerung von der Straße zu anderen Verkehrswegen ist eine Illusion geblieben. Die Planung der Kapazitäten der Verkehrswege und der Einsatz der Investitionsmittel müssen sich an der realen Aufgabenteilung im Verkehr orientieren.

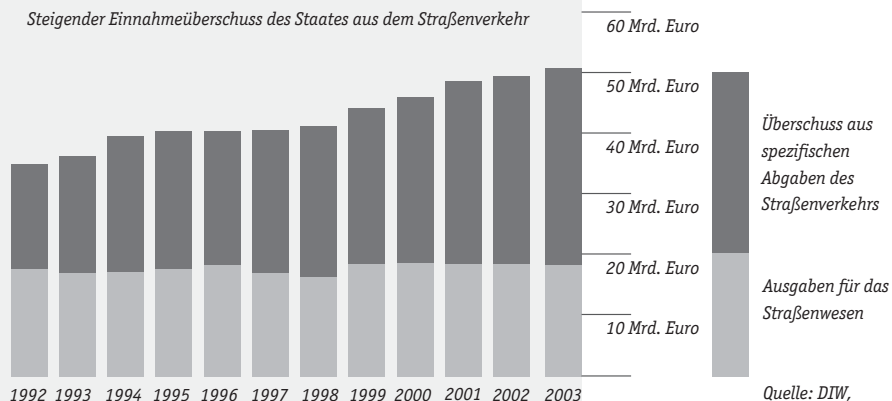
» **Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur tritt für eine realistische Bewertung von Möglichkeiten und Grenzen der Verkehrsverlagerung ein.**

Die seit langem bestehende Unterfinanzierung des Straßennetzes hat Konsequenzen. Der Substanzverlust ist spürbar. Rund 20,5 Prozent des Autobahnnetzes war Ende 2002 nur eingeschränkt gebrauchsfähig. Bei den Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen befanden sich Ende 2001 12,4 Prozent in einem kritischen Zustand. Wahrnehmbarer als der schleichende Infrastrukturverfall sind fast 200.000 Staus pro Jahr. Sie sind ein Beleg für erhebliche Kapazitätsengpässe im Straßennetz. Durch Bewegung statt Stillstand könnten die Menschen ihre Zeit sinnvoller nutzen und die Unternehmen ihre Produktivität steigern. Das bestätigen hohe Nutzenüberschüsse vieler geplanter Neu- und Ausbaumaßnahmen im Fernstraßenbau. Bei der Verkehrsinfrastruktur besteht erhebliches Potenzial für den Klimaschutz. Ein Sechstel des Kraftstoffverbrauchs verpufft im Stop-and-go-Verkehr der Staus. Eine solche Antistau-politik wäre auch ein Beitrag zu mehr Verkehrssicher-

heit, denn Autobahnen sind die sichersten Straßen. Doch noch immer gibt es viel befahrene Strecken, die ohne Standstreifen auskommen müssen, weil Investitionsmittel fehlen.

Eine wachsende Wirtschaft braucht eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, denn sie fragt zusätzliche Verkehrsleistungen nach. Wuchs die Wirtschaft in den 90er Jahren real um 1 Prozent, nahm die Verkehrsnachfrage bei Gütern überproportional zu. Sie stieg um 1,1 Prozent. Der Personenverkehr legt mit 0,95 Prozent kaum weniger zu. Der gesamte Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland von 1991 bis 2002 um rund 27 Prozent wurde von der Straße aufgefangen. Die Zukunft lässt keine wesentliche Änderung dieser Entwicklung erwarten. Zugleich ist die Straße selbst ein Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor in Deutschland. Je 1 Milliarde Euro Investitionen in Verkehrsinfrastruktur werden 24.000 Arbeitsplätze geschaffen oder gesichert. Der Einnahmensaldo des Staates aus der Straßennutzung hat sich in den letzten 10 Jahren auf rund 34 Milliarden Euro verdoppelt. Während die Ausgaben des Staates für das gesamte Straßenwesen in Deutschland bei rund 17 Milliarden Euro pro Jahr liegen, erzielten Bund und Länder aus den spezifischen Abgaben des Straßenverkehrs 2003 mehr als 50 Milliarden Euro. Die Sektoren Infrastrukturausbau, Fahrzeugindustrie, Fahrzeugunterhaltung und verwandte Dienstleistungsbranchen erwirtschaften erhebliche Teile des Bruttosozialprodukts. Jeder 7. Arbeitsplatz in Deutschland hängt vom Automobil und von dem Straßenverkehr ab.

Steigender Einnahmeüberschuss des Staates aus dem Straßenverkehr

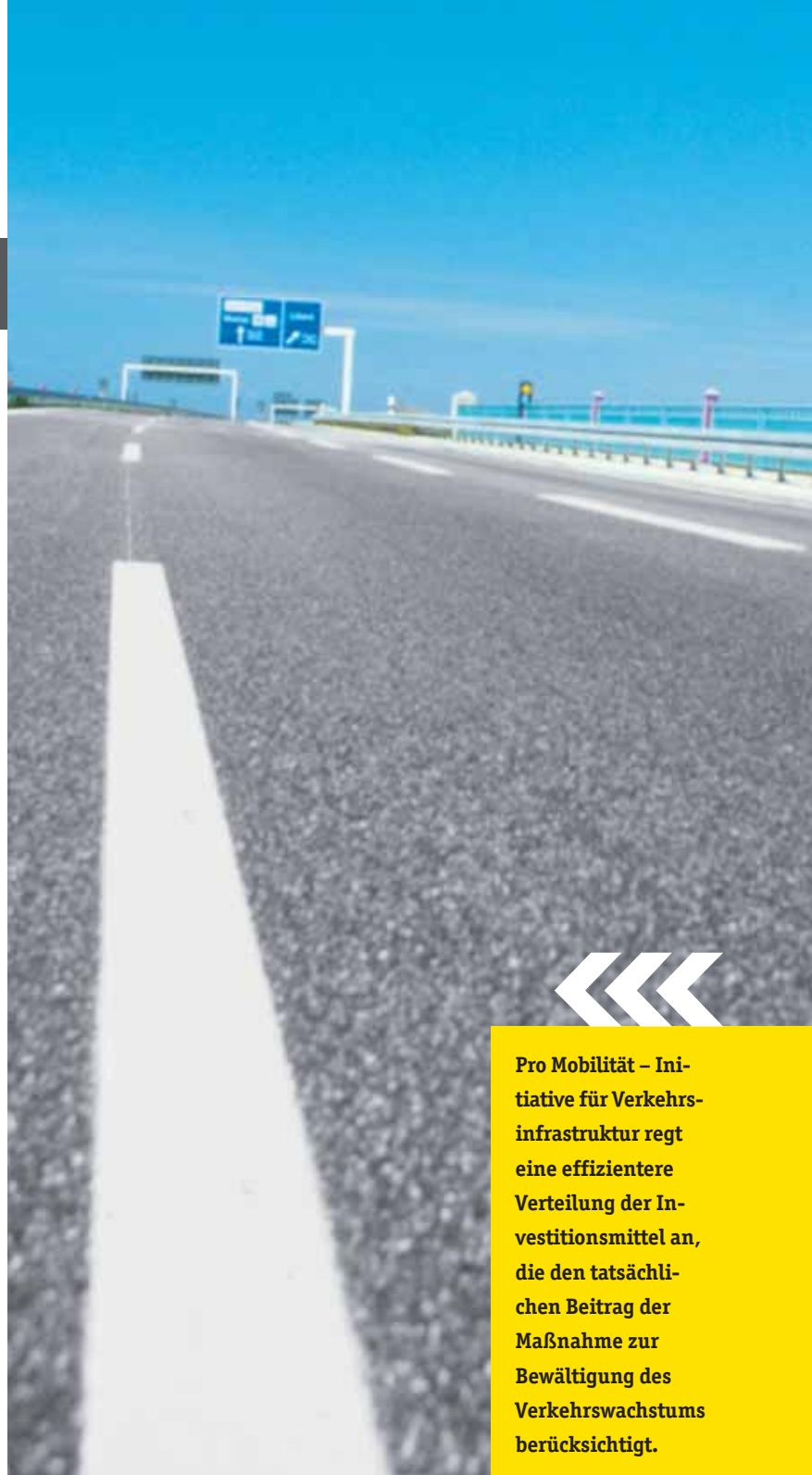


Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen (2003)

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur fordert einen am Bedarf orientierten Ausbau des Straßennetzes, der zu höherer Produktivität der Wirtschaft, einer effizienteren Nutzung der Energie und mehr Verkehrssicherheit beiträgt.

Effiziente Investitionen

Die gesamtwirtschaftliche Rentabilität von Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen und damit der Nutzen für die Gesellschaft sind im Durchschnitt viel höher als bei anderen Verkehrswegen. Es ist daher effizient, den Anteil des Fernstraßenbaus an den Investitionen des Bundes in Verkehrswege deutlich zu erhöhen. Die Maxime der Gleichverteilung der Investitionsmittel für Schiene und Straße, an dem die Bundesregierung festhält, hat sich nicht bewährt. Sie beruht auf einer Verkennung der Fakten. Zu diesen Fakten gehört, dass eine vermeintliche jahrzehntelange Benachteiligung der Schiene bei den Investitionen nicht existiert. Das Bruttoanlagevermögen des Schienennetzes ist wesentlich jünger als jenes der anderen Verkehrswege. 59 Prozent des Bruttoanlagevermögens der Schienenwege entstammen den letzten beiden Jahrzehnten. Bei der Straße sind es 43 Prozent, bei den Wasserstraßen sogar nur 34 Prozent. In 8 der letzten 10 Jahre überstiegen die Bruttoanlageinvestitionen in das Schienennetz diejenigen in Autobahnen und Bundesstraßen. In einer Beispielrechnung für das Jahr 1998 verdeutlichte die Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter der Leitung von Wilhelm Pällmann, dass die Bruttoanlageinvestitionen in die Schiene im Jahr 1998 im Verhältnis zur Verkehrsleistung mindestens dreimal so hoch wie bei Fernstraßen waren. Die Straße wird, gemessen an ihrer Leistung, bei den Investitionen erheblich diskriminiert.



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur regt eine effizientere Verteilung der Investitionsmittel an, die den tatsächlichen Beitrag der Maßnahme zur Bewältigung des Verkehrswachstums berücksichtigt.

Bevorzugung der Schiene bei Infrastrukturinvestitionen

	bis 1982	1983 - 1992	1993 - 2002	
Fernstraßen	57 %	19 %	24 %	100 %
Schienenwege	41 %	23 %	36 %	100 %
Wasserstraßen	66 %	17 %	17 %	100 %

Anteile der Investitionsjahrgänge des Bruttoanlagevermögens

Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen (2003)

Tragfähiges Finanzierungskonzept

Infrastrukturen brauchen langfristig stetig angelegte Finanzierungskonzepte, um die Substanz des Netzes zu sichern und frühzeitig Vorsorge für späteren Kapazitätsbedarf zu leisten. Doch trotz hoher staatlicher Einnahmen aus dem Straßenverkehr erfolgt keine ausreichende Finanzierung des Straßennetzes aus öffentlichen Haushalten. Dies hängt unter anderem mit politischen Entscheidungsprozessen zusammen. Durch Planung und Bau wird der Nutzen eines neuen Verkehrswegs oft erst in der nächsten oder übernächsten Wahlperiode sichtbar, so dass für Politiker die Versuchung groß ist, kurzfristig wirkende Maßnahmen in anderen Politikbereichen notwendigen Investitionen in Verkehrswege vorzuziehen. Eigenständige Finanzierungskreisläufe für das Fernstraßennetz würden hier Abhilfe schaffen. Ziel muss es sein, den Investitionsbedarf abzudecken und auf zusätzliche Belastungen der Nutzer zu verzichten. Die Regierungskommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter der Leitung von Wilhelm Pällmann hat dazu bereits im Jahr 2000 ein tragfähiges Konzept vorgelegt. Investitionen aus Mitteln des Bundeshaushalts werden dabei durch solche aus Einnahmen einer streckenbezogenen Lkw-Maut ergänzt.

» **Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur spricht sich für die vollständige Umsetzung des Reformkonzepts der Pällmann-Kommission aus.**

Infrastrukturbenutzungsgebühren haben nur dann Aussicht auf Akzeptanz der Nutzer, wenn das Gebührenaufkommen zur Finanzierung der genutzten Infrastruktur dient. Der Nutzer erwartet für die Gebühr eine adäquate Gegenleistung in Form einer guten Infrastruktur. Es ist daher nur konsequent, die Einnahmen aus Infrastrukturbenutzungsgebühren für zusätzliche Investitionen in die Erneuerung und den Ausbau der Fernstraßen zu nutzen. Bei der streckenbezogenen Lkw-Maut will die Bundesregierung auf zusätzliche Investitionen verzichten, schlimmer noch, die Investitionen sollen in den kommenden Jahren erheblich sinken. Das Mautgesetz erlaubt die Querfinanzierung von Ausgaben für andere Verkehrswege.

Beim Schienennetz und bei Flughäfen verbleiben hingegen die Einnahmen aus Infrastrukturbenutzungsgebühren berechtigterweise vollständig bei den jeweiligen Betreibern. Um die Akzeptanz der Nutzer für Gebührenfinanzierung von Autobahnen zu sichern, muss im Mautgesetz eine vollständige Zweckbindung der Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut für die Fernstraßen aufgenommen werden.

Die kommunalen Straßen bestimmen unsere Mobilität im Alltag. Sie prägen die Qualität des Verkehrs im Nahbereich und sind zugleich Anfangs- sowie Endpunkt für jegliche Beförderungen im Fernverkehr. Doch die Qualität des Netzes von 525.000 km ist gefährdet. Die Investitionskraft der Kommunen ist rückläufig. So sank das Bauvolumen westdeutscher Kommunen seit 1980 um ein Drittel. Alle deutschen Kommunen investierten 2002 einschließlich der Zuweisungen des Bundes und der Länder schätzungsweise 5 Milliarden Euro in ihr Straßennetz. Das ist viel zu wenig, um die Funktionsfähigkeit des Netzes sicherzustellen. Allein der Ersatzbedarf der Jahre 2001 bis 2009 für Straßen in der Baulast der Gemeinden soll sich für den Zeitraum 2001 bis 2009 auf 42 Milliarden Euro belaufen. Für den eher restriktiv geschätzten Bedarf an Aus- und Neubau in Höhe von zusätzlich 22 Milliarden Euro bliebe bei Fortschreibung der jetzigen Ansätze kaum etwas übrig. Es fehlen also auch hier mindestens 2,5 Milliarden Euro pro Jahr.

» **Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur setzt sich dafür ein, die Investitionskraft der Kommunen zu stärken.**

Die Straße stärken, um Mobilität zu sichern: So lässt sich der Auftrag von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur zusammenfassen, dafür setzen wir uns ein.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur schlägt vor, im Mautgesetz die volle Zweckbindung der Einnahmen für das Fernstraßennetz zu verankern.

Die Mitglieder –

sechs Säulen tragen den Verband

Gewerbliche Nutzer:

- » Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
- » Sievert Handel Transporte GmbH

Private Nutzer:

- » Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
- » Automobilclub von Deutschland e. V.

Automobilwirtschaft:

- » Verband der Automobilindustrie e. V.
- » Verband der Importeure von Kraftfahrzeugen e. V.
- » Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.

Bau- und Bauwirtschaft:

- » Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden e. V.
- » Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e. V.
- » Deutscher Asphaltverband e. V.
- » F. Kirchoff Aktiengesellschaft
- » Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.
- » Hermann Kirchner GmbH & Co. KG
- » KEMNA BAU Andraea GmbH & Co. KG
- » STRABAG AG
- » Tiefbau-Berufsgenossenschaft
- » Wolff & Müller GmbH & Co. KG
- » Zentralverband Deutsches Baugewerbe e. V.

Mineralölwirtschaft, Betreiber und Infrastruktur:

- » Mineralölwirtschaftsverband e. V.

Spitzenverband, Körperschaften, Dienstleistungen:

- » Autobahn Tank & Rast Holding GmbH
- » Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.
- » DEKRA e. V.
- » Verkehrsakademie Bayern e. V.



Das Präsidium und die Geschäftsführung (Stand 31.3.2004)



Dr. Peter Fischer
Vorsitzender



Wilhelm Bonse-Geuking
*Vorsitzender des Vorstands
Mineralölwirtschaftsverband e. V.*



Dipl.-Ing. Erwin Fleischer
*Geschäftsführer KEMNA BAU
Andreae GmbH & Co. KG*



Prof. Dr. Bernd Gottschalk
*Präsident Verband der
Automobilindustrie e. V.*



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



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



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



Stefan Gerwens
Geschäftsführer





Politische Vorgaben

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik befasste sich 2003 mit langfristigen Konzepten zum Bedarf an Verkehrswegen und dessen Finanzierung. Konkret ging es um den Bundesverkehrswegeplan und die streckenbezogene Lkw-Maut. Das Handeln der Bundesregierung war dabei geprägt von der Koalitionsvereinbarung der Bundestagsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen vom Oktober 2002. Festgelegt hatten sich die Regierungspartner auf dauerhaft gleich bleibende Investitionen in Verkehrswege im Vergleich zu 2002, wobei Schiene und Straße gleichwertig berücksichtigt werden sollen.

Die überwiegende Verwendung der Mauteinnahmen für die Verkehrsinfrastruktur sollte nicht nur die Quersubventionierung anderer Verkehrswege, sondern auch die Zuführung von Mitteln in den allgemeinen Bundeshaushalt ermöglichen. Das Ziel der Verdoppelung des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2015 unterstrich die hohen Erwartungen an die Verkehrsverlagerung. Diese restriktiven Vorgaben der Koalitionsvereinbarung führten dazu, dass die letztendlich beschlossenen Konzepte die Anforderungen der Nutzer an das Straßennetz in Deutschland nicht angemessen berücksichtigten.

Bundesverkehrswegeplan und Fernstraßenausbaugesetz

Die Bundesregierung beschloss am 2. Juli den Bundesverkehrswegeplan. Dabei handelt es sich um ein langfristiges Infrastrukturprogramm der Regierung für den Zeitraum 2001 bis 2015. Der vorgesehene Investitionsrahmen gibt Leitlinien für die Verteilung der Investitionsmittel auf die Verkehrswege vor, nach denen konkret benannte und als vordringlicher Bedarf eingestufte Projekte finanziert werden sollen. Als Grundlage für die weiteren Planungsschritte der Neu- und Ausbauvorhaben berät und beschließt der Bundestag Bedarfslisten in Verbindung mit einer Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes. Das Parlament erhielt am 2. Oktober den Gesetzentwurf zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes. Die Beschlussfassung von Bundesrat und Bundestag wird voraussichtlich im Sommer 2004 erfolgen.

Da der vorherige Bundesverkehrswegeplan aus dem Jahr 1992 mit rund 60 Milliarden Euro unterfinanziert war, hatte schon Franz Müntefering 1999 als damaliger Bundesverkehrsminister den Anspruch formuliert, der neue Bundesverkehrswegeplan solle sich durch ein tatsächlich finanzierbares Investitionsvolumen auszeichnen. Statt oft viele Jahre vergeblich auf einen Autobahnanschluss oder eine Umgehungsstraße zu warten, sollten Kommunen und Investoren Planungssicherheit erhalten. Das Ergebnis überzeugt nicht. Der Bundesverkehrswegeplan erhielt ein so enges Finanzkorsett für die Fernstraßen, dass viele wichtige Projekte vor dem Aus stehen. 79 Milliarden Euro sollen nach der Planung in den Erhalt sowie den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen in den 15 Jahren investiert werden.

Investitionsrahmen des Bundesverkehrswegeplans 2001-2015

In Milliarden Euro	Erhaltung	Aus-/Neubau	Gesamt
Fernstraßen	37,7	39,8	77,5
Schienenwege	38,4	25,5	77,9*
Wasserstraßen	6,6	0,9	7,5

* Einschließlich 14 Milliarden Euro aus Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes.

Quelle: BMVBW (2003)

Pro Mobilität hält einen um 30 Milliarden Euro größeren Investitionsrahmen für erforderlich, der bei Fortführung bisheriger Etatansätze aus dem Bundeshaushalt und zusätzlich einer vollständigen Zweckbindung von Einnahmen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut auch finanzierbar wäre.

Der enge Investitionsrahmen für Autobahnen und Bundesstraßen ist zugleich Ausdruck der mangelnden Berücksichtigung von Effizienzkriterien bei der Verteilung der Mittel auf die Verkehrswege. Gleich hohe Investitionen in Fernstraßen und Schienenwege lassen außer Acht, dass die Straße im Güterverkehr viermal und im Personenverkehr elfmal soviel Beförderungsleistungen wie die Schiene abwickelt.



Kommunikation

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur hat seine Position zum Bundesverkehrswegeplan in der Anhörung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und einer Stellungnahme vom 25. April 2003 zum Ausdruck gebracht. Präsident Dr. Peter Fischer hat in Gesprächen mit dem zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär Achim Großmann und den verkehrspolitischen Sprechern der Bundestagsfraktionen diese kritische Haltung erläutert. Er diskutierte den Bundesverkehrswegeplan und seine Konsequenzen für die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems auch mit dem rheinland-pfälzischen Staatsminister Hans-Artur Bauckhage, dem Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz der Länder. Durch Pressegespräche und Veranstaltungen sensibilisierte Pro Mobilität die Öffentlichkeit für die aus dem Bundesverkehrswegeplan zu erwartenden Kapazitätsprobleme der Verkehrswege, die mit Einschränkungen der Mobilität verbunden sein werden.

Bundesverkehrswegeplan 2015 – eine Kurzbewertung

- » Das von der Politik gewählte Szenario zur Abschätzung der Nachfrage ist unrealistisch. Die angestrebte Verdopplung des Schienengüterverkehrs und die daraus abgeleitete Entlastung der Straßen werden nicht eintreffen. Der Lkw erhöht seit Jahren seinen Marktanteil. Eine Trendumkehr ist nicht zu erwarten. Die Kapazitäten der Fernstraßen wurden zu gering geplant, jene der Schienenwege überdimensioniert.
- » Der Investitionsrahmen für Autobahnen und Bundesstraßen hätte um rund 30 Milliarden Euro höher ausfallen müssen. Mit Investitionen von rund 7 Milliarden Euro pro Jahr wären der wachsende Erhaltungsbedarf und der gesamtwirtschaftlich rentable Neu- und Ausbau von Fernstraßen finanziert.
- » Dieser höhere Investitionsbedarf wäre auch zu erwarten, wenn statt haushaltspolitischer Vorgaben Qualitätsziele für die Verkehrswege zum Maßstab des Plans gemacht würden. Bei der Erhaltung hat die Bundesregierung diese Forderung aufgegriffen, doch beim Neu- und Ausbau darauf verzichtet. Ein Beispiel hierfür wäre die Halbierung der Anzahl der Staus bis 2015. Ein leistungsfähigeres Verkehrssystem ist von gesellschaftlichem Nutzen. Zusätzliche Investitionen führen zu Wachstumsimpulsen für die Wirtschaft, Zeitersparnissen für die Menschen und Energieeinsparungen durch weniger Staus.

- » Die Begrenzung der Investitionen in Fernstraßen auf das Niveau der Schiene muss aufgehoben werden. Unterlassener Straßenbau ist kein Umweltschutz, denn Umweltwirkungen werden in den einzelnen Projektbewertungen umfassend berücksichtigt. Vermeintliche ökologische Vorteile von Schienenwegen und Wasserstraßen im Investitionsrahmen ein zweites Mal zu gewichten, ist unberechtigt. Dadurch kommen Effizienzüberlegungen zu kurz. Je 1 Milliarde Euro Investitionen in den Neu- und Ausbau soll die Straße fast doppelt so viel zusätzliche Verkehrsnachfrage aufnehmen wie die Schiene. Umschichtungen von Investitionsmitteln zur Straße wären somit gesamtwirtschaftlich effizient.
- » Die hohe Priorität von Erhaltungsinvestitionen ist richtig. In den kommenden 10 Jahren brauchen 40 Prozent der Fahrbahndecken im Fernstraßennetz eine Erneuerung. Rund 5.000 Brücken und Tunnel sind schon heute in einem kritischen Bauwerkzustand, der kurzfristig Instandsetzungsmaßnahmen erfordert. Der Finanzbedarf für die Erhaltung der Fernstraßen steigt von 1,7 Milliarden Euro im Jahr 2005 auf rund 2,6 Milliarden Euro 2012 an.
- » Der Projektbewertung sollte zukünftig eine Vorprüfung zur privatwirtschaftlichen Realisierbarkeit von Vorhaben vorgeschaltet und in die Methodik eine Säule Verkehrsqualität aufgenommen werden.



Mit der Kritik an unberechtigten Erwartungen an die Verkehrsverlagerung stand Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur nicht allein. Der Bundesrechnungshof hat in seinen Bemerkungen 2003 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes vom 24. November grundlegende Zweifel an der Schieneninfrastrukturpolitik des Bundes geäußert. Er fordert angesichts einer seit Jahren enttäuschenden Verkehrsentwicklung im Schienenverkehr, die bisherige Investitionsstrategie im Schienenwegebau zu überprüfen. Außerdem mahnt er eine wirtschaftliche Verwendung der Bundesmittel im Schienenwegebau an und empfiehlt eine angemessene Beteiligung der Eisenbahnen des Bundes an dessen Finanzierung.

**Wettbewerb europäischer Logistikstandorte:
Standortschwäche Straßennetz**

Ranking	Hohe Straßennetzdichte	Geringe Anzahl Staus	Hohe Schienennetzdichte
1	B	S	H
2	NL	B	CR
3	A	F	D
4	H	A	B
5	D	PL	PL
6	UK / F	D	UK
7	-	NL	NL
8	I	I	A
9	E	IRL	F
10	IRL	CR	I

Quelle: European
Distribution Report 2003,
Cushman & Wakefield/
Healey & Baker (2003).

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur setzt sich dafür ein, die ausbleibende Entlastung der Straße durch andere Verkehrswege zum Anlass zu nehmen, die Verkehrsinfrastrukturpolitik stärker an den Erfordernissen des Straßennetzes auszurichten. Das wäre auch wirtschaftspolitisch wichtig. Die Bundesregierung bereitet eine Mobilitätsoffensive vor, mit der Deutschland als Logistikstandort attraktiver werden soll. Die Straßeninfrastruktur hat in dieser Konzeption bisher keine Priorität. Dabei ist gerade hier ein hoher Handlungsbedarf festzustellen. Die Immobilienberatung Cushman & Wakefield/Healey & Baker stellte in ihrem "European Distribution Report 2003" ein Länder-Ranking für Logistikstandorte in Europa vor. Deutschland erreicht dabei wegen seiner zentralen Lage sowie Spitzenplätzen beim Schienen- und Luftverkehr in der Gesamtbewertung Platz 3. In den Teilkriterien zur Straßeninfrastruktur reichte es dagegen nur zu Platz 5 bei der Netzdicke und Platz 6 bei der geringsten Stauanfälligkeit. Angesichts des weiteren Wachstums im Verkehr und der herausragenden Bedeutung von Pkw, Lkw und Bus für die Mobilität in Deutschland ist eine aktive Politik für die Straße notwendig. Dann kann das Verkehrssystem wieder zu einem Wettbewerbsvorteil im europäischen Standortvergleich werden.



**Das Straßennetz
muß wieder zum
Standortvorteil im
internationalen
Wettbewerb werden.**

Rechtsrahmen der streckenbezogenen Lkw-Maut

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur begleitete intensiv die Beratungen von Bund und Ländern zum Ordnungsrahmen der streckenbezogenen Lkw-Maut auf Autobahnen. Gegenstand von legislativen Verfahren waren der Entwurf einer Mauthöhenverordnung, die Änderung des Mautgesetzes und der Gesetzentwurf zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur setzte sich dafür ein:

- » die Investitionslücke bei den Fernstraßen mit der Mauteinführung zu schließen, indem das Aufkommen aus der streckenbezogenen Lkw-Maut nach Abzug der Systemkosten ausschließlich für Autobahnen und Bundesstraßen zweckgebunden wird,
- » eine Bundesautobahngesellschaft zu gründen, die den Finanzierungskreislauf von den Gebührenzahlern zurück zu den Fernstraßen transparent abbildet und privatwirtschaftliche Elemente der Infrastrukturbereitstellung weiter erschließt, sowie
- » die Einführung der streckenbezogenen Lkw-Maut von Entlastungen bei den spezifischen Abgaben zu begleiten, die der Wettbewerbsfähigkeit der Nutzer Rechnung tragen und die Akzeptanz für Gebührenfinanzierung sichern.

Dabei gelang es, den Bundesrat von einer Notwendigkeit einer Novellierung des Mautgesetzes zu überzeugen. Der Bundesrat knüpfte seine Zustimmung zur Mauthöhenverordnung an eine engere Zweckbindung der Verwendung des Mautaufkommens. Im Vermittlungsverfahren von Bundestag und Bundesrat wurde dann erreicht, dass das Aufkommen aus der Maut ausschließlich für Verkehrswege, überwiegend für die Straße verwendet werden muss. Die Einigung umfasst außerdem die Verdopplung der Harmonisierungsmaßnahmen für den Straßengüterverkehr auf 600 Millionen Euro sowie bis zu deren Genehmigung durch die EU-Kommission eine Absenkung der Lkw-Maut auf durchschnittlich 12,4 Cent pro km.

Teilerfolg durch Zweckbindung der Mauteinnahmen für die Verkehrswege

Autobahnmautgesetz in der Fassung vom 5. April 2002

§ 11 ABMG (alt):
 “Das Mautaufkommen steht dem Bund zu. Es wird zum überwiegenden Teil zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur verwendet. (...)”

Autobahnmautgesetz in der Fassung vom 28. Juni 2003

§ 11 ABMG (neu):
 “Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems werden aus dem Mautaufkommen geleistet. Das verbleibende Mautaufkommen wird **zusätzlich** dem Verkehrshaushalt zugeführt und **in vollem Umfang** zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, **überwiegend für den Bundesfernstraßenbau** verwendet.”

Mit der Änderung des Autobahnmautgesetzes wurde am 23. Mai die Möglichkeit zur Errichtung einer Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft geschaffen. Eine Aufgabe der Gesellschaft privaten Rechts soll die Verteilung der Mittel aus der Lkw-Maut auf die Verkehrswege sein, die ihr über den Bundeshaushalt zugewiesen werden. Ein stetiger Mittelzufluss für die Fernstraßen, der unabhängig von den Etatschwankungen ist, stellt dieses Modell somit nicht dar. Mit einer Ermächtigung zur Kreditaufnahme wurde die Gesellschaft ebenfalls nicht ausgestattet, obwohl die Mauthöhenberechnung ausdrücklich auf eine kreditfähige Fernstraßengesellschaft in Bundeseigentum abhebt. Eine zweite Aufgabe der Gesellschaft ist die Stärkung privatwirtschaftlicher Ansätze für die Finanzierung, den Bau und Betrieb von Verkehrswegen. Die Gesellschaft nahm noch im Jahr 2003 ihren Betrieb auf. Am 12. September wurde mit dem Warnowtunnel in Rostock das erste Betreibermodell für eine Straße in Deutschland eröffnet.

EU-Wegekostenrichtlinie

Bedeutsam für die Diskussion des Rechtsrahmens der Lkw-Maut waren auch die Vorbereitungen der EU-Kommission zur Änderung der Richtlinie EG/99/62. Diese so genannte Wegekostenrichtlinie regelt die Grundsätze für die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren. Am 23. Juli stellte die Kommission ihren Entwurf vor. Er beinhaltet u. a.:

- » die Anlastung von Wegekosten und Unfallkosten beim Straßengüterverkehr;
- » die Ausweitung der Gebührenerhebung auf leichte Nutzfahrzeuge von mehr als 3,5t zulässiges Gesamtgewicht;
- » die Möglichkeit zur Absenkung vorhandener verkehrsspezifischer Abgaben im Zuge der Mauteinführung;
- » die Zweckbindung der Maut für den Verkehrssektor, wobei in sensiblen Regionen zusätzliche Aufschläge auf die Maut zur Querfinanzierung anderer Verkehrswege zugelassen werden sollen.

War in den Monaten vor der Vorlage des Entwurfs noch der Eindruck entstanden, die EU-Kommission strebe eine enge Zweckbindung des Aufkommens aus Infrastrukturbenutzungsgebühren ausschließlich für das Straßennetz an, so wurde diese Hoffnung enttäuscht. In diesem Punkt wäre das Autobahnmautgesetz konform mit dem Richtlinienvorschlag. Nach den Berechnungsgrundsätzen der Kommission würde die deutsche Maut aber voraussichtlich niedriger ausfallen.

Als systemfremd ist das Einbeziehen von Unfallkosten in Infrastrukturbenutzungsgebühren anzusehen. Die Diskussionen im Verkehrsministerrat offenbarten die gegensätzlichen Interessen der Mitgliedstaaten mit hohem Transitverkehr in der Mitte Europas und jener in peripherer Lage, die eine Verteuerung ihres Zugangs zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten fürchten. Die Beratungen des Richtlinientwurfs wurden im Jahr 2003 noch nicht abgeschlossen.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur fordert die Zweckbindung von Maudaufkommen für die Straße im EU-Rechtsrahmen zu verankern.



Verkehrsetat 2004

Prägend war die Lkw-Maut auch bei den Beratungen für den Verkehrsetat 2004. Im Kabinettsbeschluss des Entwurfs für den Bundeshaushalt 2004 am 2. Juli war noch ein Mautstart zum 31. August unterstellt. Trotz der erwarteten zusätzlichen Einnahmen überzeugten die Investitionsansätze nicht. Der Fernstraßenbau sollte mit 4,87 Milliarden Euro bereits rund 230 Millionen Euro hinter den Planungen des Bundesverkehrswegeplans zurückbleiben. Dabei sah das Autobahnmautgesetz die volle Zusätzlichkeit des Mautaufkommens für den Verkehrsetat vor. Im Vergleich zum Haushalt 2003 hätte der Anstieg mehr als 1 Milliarde Euro betragen müssen. So waren es nur 300 Millionen Euro. Investitionen aus der Maut sollten also solche aus dem allgemeinen Etat ablösen. Trotz der Einführung von Gebühren kann der Nutzer keine deutlich bessere Infrastrukturqualität erwarten.

Durch die fehlende Zusätzlichkeit der Mautinvestitionen im Haushaltsentwurf entwickelte sich die letztendliche Verschiebung des Systemstarts der Lkw-Maut auf unbestimmte Zeit zu einem erheblichen Risiko für den Verkehrshaushalt 2004. Der Haushaltsausschuss des Bundestages verhängte am 6. November eine Sperre für Investitionen in die Verkehrswege in Höhe von 1,06 Milliarden Euro, davon die Hälfte für den Fernstraßenbau. Zusätzlich standen nun noch globale Minderausgaben zur Rentenfinanzierung und eine Gegenfinanzierung der Mautausfälle 2003 durch Kürzungen bei Investitionen in zukünftigen Haushaltsjahren im Raum. Es sollte Monate dauern, bis die Politik für eine Aufhebung dieser Sperre gewonnen werden konnte. Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur hat sich dafür intensiv bei Bundesverkehrsminister Dr. Manfred Stolpe und Parlamentariern aller Fraktionen eingesetzt.

Mit den Haushaltsnöten lebte die Diskussion über die Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft erneut auf. Von einer Berechtigung zur Kreditaufnahme wurde letztendlich abgesehen, da in der Politik die Sorge dominierte, eine Verschuldung der Verkehrsinfrastruktur-Finanzierungsgesellschaft

würde im Rahmen des europäischen Stabilitätspaktes dem Staat zugeschrieben und somit die Staatsverschuldung erhöhen. Bei einer reinen Bundesfernstraßengesellschaft, die sich überwiegend aus der Lkw-Maut finanzieren würde, hätte sich dieses Problem nicht gestellt.

Ende Dezember tauchten dann zusätzliche Probleme für die Verkehrswegeinvestitionen auf. Bundestag und Bundesrat beschlossen ein umfassendes Reformpaket, das auch Subventionsabbau im Schienenverkehr einschloss. Die Koalitionsfraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen legten sich anschließend darauf fest, diesen Subventionsabbau auf die Fernstraßen und Wasserwege auszuweiten. Diese Vermischung von Investitionen und Subventionen ist vollkommen ungerechtfertigt. Grundlage des vom Bund und von den Ländern beschlossenen Subventionsabbaus im Schienenverkehr ist der Subventionsbegriff des Kieler Instituts für Weltwirtschaft. Die Wissenschaftler aus Kiel verneinen eindeutig die Frage, ob Investitionen des Bundes in seine Fernstraßen als Subventionen anzusehen sind. Autobahnen und Bundesstraßen befinden sich nicht im Eigentum eines Unternehmens und der Staat erzielt aus der Straße durch die Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer hohe Einnahmenüberschüsse. Die Fernstraßeninvestitionen sind daher keine Subventionen, sie entfalten einen hohen Nutzen für die Gesellschaft.

Entwicklung des Straßenverkehrs 2003 (Verkehrsleistung)	Wachstum gegenüber 2002
Lkw	+ 1,8 %
Güterverkehrsmarkt	+ 0,8 %
Pkw/Kombi/Krafträder	- 1,5 %
Personenverkehrsmarkt	- 1,2 %

Quelle: Protrans (2004)



Mobilität und Straße



Die Bedeutung der Straße für die Mobilität der Menschen in Deutschland nimmt weiter zu. Das ergaben die Untersuchungen "Mobilität in Deutschland" und "Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland" im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die im Juli 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt wurden. Mehr als 60 Prozent aller Wege wurden mit dem Pkw zurückgelegt, 1989 war es nur etwas mehr als die Hälfte. Zu Fuß und mit dem Fahrrad werden 23 bzw. 9 Prozent zurückgelegt. Öffentliche Verkehrsmittel werden für 8 Prozent aller Wege genutzt. Täglich legen die Menschen durchschnittlich 39 km zurück, das sind 11 km mehr als noch 1989.

Deshalb ist es wichtig, das Straßennetz auch im kommunalen Bereich zu verbessern. Die Investitionskraft der Kommunen ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Die Ende 2003 beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Gemeindefinanzen werden hier keine Trendumkehr einleiten. Eine umfassendere Reform bleibt somit weiterhin gefragt.

Die berechtigten Hoffnungen zu Jahresbeginn, 2003 werde positive Impulse für eine stetige Finanzierung des wachsenden Infrastrukturbedarfs setzen, haben sich nicht erfüllt. Trotz der mit dem Bundesverkehrswegeplan verbundenen Diskussionen um das weitere Wachstum des Verkehrs und die Qualitätsprobleme des Verkehrswegenetzes ist es mehr denn je erforderlich, die Bedeutung des Verkehrs für unsere Gesellschaft zu vermitteln.



"Wir haben die wirtschaftliche Entwicklung, die Europa in den letzten Jahrzehnten erlebt hat, nicht zuletzt der Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs zu verdanken".

Loyola de Palacio, Vizepräsident der Europäischen Kommission, EU-Kommissar für Verkehr und Energie

Fachtagungen

Alle Ebenen der öffentlichen Hand tragen Verantwortung für das Straßennetz. Im Rahmen von Veranstaltungen suchte Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur daher den Dialog mit politischen Entscheidungsträgern bei Bund, Ländern und Kommunen. Inhaltlicher Schwerpunkt der Tagungen war der Bundesverkehrswegeplan, denn er lieferte die amtlichen Fakten, die den hohen Investitionsbedarf bei Bundesfernstraßen und dessen Unterfinanzierung belegen. Zugleich bot er Anlass, grundlegende verkehrspolitische Leitlinien wie tragfähige Finanzierungskonzepte, die Umsetzung der streckenbezogenen Lkw-Maut und die Erwartungen an Verkehrsverlagerung zu erörtern. Das kommunale Straßennetz war Gegenstand einer eigenen Veranstaltung.

24. März, Hamburg: Norddeutscher Straßentag „Wege wagen, Zukunft gewinnen“

Verkehrsinfrastrukturpolitik hat konkrete Auswirkungen auf die Verkehrs- und Standortqualität in den Regionen. Mit regionalen Straßentagen sorgt Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur für eine Rückkopplung zwischen der Investitionspolitik und den Anforderungen des Verkehrs vor Ort. Den Anfang machte der Norddeutsche Straßentag, der Bremen, Hamburg, Niedersachsen und Schleswig-Holstein als Gesamtregion betrachtet hat.

Angelika Mertens, Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, erläuterte die Investitionspolitik des

Bundes für die Verkehrswege in Norddeutschland anhand des wenige Tage zuvor im Entwurf vorgestellten Bundesverkehrswegeplans der Regierung. Positiv wurde in den Diskussionen aufgenommen, dass die A 20 und die Nordwestumfahrung Hamburg hier eine hohe Priorität haben. Kritisch wurde hingegen die ungewisse Zukunft der Küstenautobahn A 22, der Hafenuferspange in Hamburg und der Elbquerung bei Glückstadt kommentiert.

Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann warb für die Umsetzung der Empfehlungen der Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Unter seinem Vorsitz hatte die Kommission im Jahr 2000 ein Konzept vorgelegt, mit dem die Investitionslücke bei den Fernstraßen durch die Kombination von Haushalts- und ergänzender Gebührenfinanzierung geschlossen würde. Intensiv ging er auf die Umsetzungsdefizite ein. So sei die Querfinanzierung anderer Verkehrswege im Rechtsrahmen für die streckenbezogene Lkw-Maut und für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft verankert worden. Kritisch befasste er sich mit ideologischen Vorstellungen, insbesondere zur Verkehrsverlagerung, die sachgerechten verkehrspolitischen Lösungen im Wege stehen.

„In Deutschland werden auf dem Autobahnnetz von rund 12.000 km Länge etwa drei- bis viermal so viele Güter befördert wie auf 40.000 km Schienennetz.“

(Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann)

Weitere Straßentage folgen im Jahr 2004 in anderen Regionen.



- » Dr. Peter Fischer
- » Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens
- » Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann



- » Pressekonferenz in den Räumen der Handelskammer Hamburg



- » Stefan Gerwens
- » Dr. Peter Fischer



- Referenten:
- » Prof. Dr. Gerd Aberle
 - » Christel Aschmoneit-Lücke, MdL
 - » Annette Faße, MdB
 - » Dirk Fischer, MdB
 - » Dr. Peter Fischer
 - » Helmut Hauschild
 - » Parlamentarische Staatssekretärin Angelika Mertens, MdB
 - » Dr.-Ing. Wilhelm Pällmann
 - » Ralf Ratzenberger

16. Juli, Berlin: Workshop „Bundesverkehrswegeplan 2003/Fernstraßen- ausbaugesetz: Wohin des Wegs?“

Im Vorfeld der parlamentarischen Beratungen des Gesetzentwurfs zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes im Herbst 2003 richtete Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur einen Workshop für ein Fachpublikum aus Politik, Verwaltung, Wissenschaft und Wirtschaft aus. Das Ausbaugesetz mit Bedarfsplänen ist die Grundlage für plan- und baurechtliche Schritte, die Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Fernstraßen vorangehen. Inhaltlich ist das Ausbaugesetz geprägt durch den Bundesverkehrswegeplan und den dort definierten vordringlichen Bedarf, der 2 Wochen vor der Veranstaltung von der Bundesregierung beschlossen worden war.

Neben der vertiefenden Information über Inhalte und Strukturen des Bundesverkehrswegeplans durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen standen Einschätzungen der Wissenschaft zum langfristigen Infrastrukturbedarf und zu den Konsequenzen eines zu geringen Infrastrukturangebots für den Verkehr und die Wirtschaft im Mittelpunkt des Workshops. Insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden europäischen Verkehrsströme und der ausbleibenden Entlastungen durch Verkehrsverlagerung wurde der Investitionsrahmen für die Fernstraßen überwiegend als zu gering bemessen eingeschätzt. Der Staat als Betreiber der Infrastruktur erfülle seine Aufgabe nicht, da viele gesamtwirtschaftlich rentable Projekte keine Aussicht auf Planung und Finanzierung erhielten.

Referenten:

- » Dr. Werner Allemeyer
- » Prof. Dr. Herbert Baum
- » Dr. Bernhard Dicke
- » Björn Dosch
- » Stefan Gerwens
- » Min.-Dirig. Wolfgang Hahn
- » Lothar Neuhoff
- » Ralf Ratzenberger
- » Dr. Adolf Zobel



Informieren sich auf der IAA über neueste Entwicklungen: Stefan Gerwens, Dr. Peter Fischer, Bettina Fricke im Gespräch mit Dr.-Ing. Herwig Fischer, DaimlerChrysler AG.

15. September, Frankfurt: Forum „Kommunale Straßen unter den Rädern“

Die Finanznot der Kommunen stand 2003 weit oben auf der gesamtpolitischen Agenda. Die Konsequenzen für die Straßeninfrastruktur und Lösungsansätze aus der Investitionskrise im kommunalen Straßenbau waren Gegenstand eines gemeinsam mit dem Verband der Automobilindustrie (VDA) e.V. ausgerichteten Forums auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt.

Petra Roth, Präsidentin des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeisterin von Frankfurt, stellte fest, dass eine kommunale Gestaltung des Verkehrssystems für die Städte aus finanziellen Gründen nahezu unmöglich geworden sei. Die Kommunen steckten in der schwersten Finanzkrise seit Bestehen der Bundesrepublik. Die gesamten kommunalen Investitionen über alle Bereiche erreichten heute nur noch 30 Prozent des Niveaus vor 10 Jahren. „Ohne ein leistungsfähiges Straßennetz bleiben nicht nur die Bürger, sondern auch die Wirtschaftskraft und damit die Finanzierungskraft der Städte auf der Strecke“, betonte VDA-Präsident **Prof. Dr. Bernd Gottschalk**, der zugleich Vizepräsident von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur ist.

Die öffentliche Finanzierung bleibt die tragende Säule des kommunalen Straßenbaus. Ergänzende Lösungen durch öffentlich-private Partnerschaften auf der Grundlage von Gebührenfinanzierung werden von den Städten zunehmend in Erwägung gezogen. Es überwog die Auffassung, dass eine Lösung vor allem in einer über die Verkehrspolitik hinausreichenden Stärkung der Finanz- und Investitionskraft der Kommunen liegen müsse. Die im Jahr 2003 diskutierten Maßnahmen reichten dazu nicht aus. **Peter Götz**, der kommunalpolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, forderte eine stringente Umsetzung des Subsidiaritätsprinzips mit eindeutigen Kompetenzzuweisungen für Einnahmen und Ausgaben.

Referenten:

- » Dr. Peter Fischer
- » Prof. Dr. Bernd Gottschalk
- » Peter Götz, MdB
- » Folkert Kiepe
- » Martin Lohmann
- » Wolfgang Pflaumer
- » Oberbürgermeisterin Petra Roth
- » Dr. Dieter Vesper



Petra Roth, Präsidentin des Deutschen Städtetages und Oberbürgermeisterin von Frankfurt

Parlamentarischer Abend

15. Oktober, Berlin: Parlamentarischer Abend „Mobilität sichern, die Straße stärken“

Ergänzend zu vielen individuellen Gesprächen stellte sich Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur Abgeordneten des Deutschen Bundestages bei einem Parlamentarischen Abend vor. **Dr. Peter Fischer**, Präsident von Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur, begrüßte gemeinsam mit den Mitgliedern des Präsidiums der Initiative als Gastredner **Eduard Oswald**, den Vorsitzenden des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages, und **Angelika Mertens**, die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Bei der Veranstaltung im Kommunikations- und Markenzentrum der Adam Opel AG unterstrich **Klaudia Martini**, Mitglied des Vorstands des Unternehmens, in einem Grußwort die Notwendigkeit des Meinungsaustausches zwischen der Politik und dem Verkehrssektor. Gerade in Zeiten enger Budgetrestriktionen müsse offen über Prioritäten und die Effizienz des Einsatzes öffentlicher Mittel bei Verkehrsweginvestitionen gesprochen werden.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur-Präsident **Fischer** erläuterte die Ziele und Aufgaben, die sich die Initiative gesetzt habe. Angesichts einer wachsenden Nachfrage und der herausragenden Rolle der Straße für das Verkehrssystem sei Mobilität nur zu sichern, wenn die Straße gestärkt werde. Die Gründung im Juli 2002 sei Ausdruck der Unzufriedenheit der Betroffenen mit dem politischen Umgang mit den vorliegenden verkehrspolitischen Analysen gewesen. Straßenbauberichte des Bundes und Beschlüsse der Länderverkehrsminister belegten schon lange klar die unzureichende Zukunftsfähigkeit des deutschen Straßennetzes. Insbesondere die Empfehlungen der Pällmann-Kommission hätten Erwartungen an die Verkehrspolitik geweckt, die bisher in keiner Weise erfüllt würden. Er forderte die Politik auf, die Etatsätze für Investitionen in Bundesfernstraßen aus Haushaltsmitteln auf dem Niveau des Jahres 2003 zu verstetigen und mit der vollen Zweckbindung der streckenbezogenen Lkw-Maut für die Straße die Basis für zusätzliche Investitionen zu schaffen.

Eduard Oswald sprach sich aus Sicht des Parlaments für eine pragmatische Verkehrspolitik frei von Ideologie aus. Dazu gehöre, Verkehr als Voraussetzung für Wirtschaftswachstum zu begreifen und einen am Nachfragewachstum orientierten Ausbau der Verkehrswege anzustreben. Wer die europäische Integration forcieren und die Mobilität der Menschen am Arbeitsmarkt forcieren, der müsse als Konsequenz Lösungen für einen wachsenden Verkehr suchen. Der Straße komme dabei die Hauptaufgabe zu.

Angelika Mertens warb im Namen der Bundesregierung für eine alle Verkehrsträger integrierende Verkehrspolitik. Der Straße komme dabei die Rolle als Verkehrsträger Nummer eins zu. Das deutsche Straßennetz sei im europäischen Vergleich quantitativ gut, weise allerdings qualitativ große Unterschiede innerhalb des Landes auf. Als Investitionsprioritäten der Regierung hob sie Maßnahmen zur Engpassbeseitigung, Vorhaben in den neuen Bundesländern, die Verbesserung der Hafenhinterlandanbindungen und die Stärkung privatwirtschaftlicher Modelle hervor. Eine wachsende Aufgabe sei die Bestandssicherung des vorhandenen Straßennetzes, erklärte die Parlamentarische Staatssekretärin.

Dr. Peter Fischer plädierte anschließend für klare politische Zielsetzungen im Hinblick auf die Verkehrspolitik. Ein solches Handlungsziel sei zum Beispiel die Reduzierung der Anzahl der Staus bis 2015 um die Hälfte. Dieser Ansatz wäre vergleichbar mit Qualitätszielen in der Umweltpolitik; die Ergebnisse seien dann für den Wähler messbar. Dann sei das Leitziel, die Mobilität in Deutschland und Europa zu sichern, erreichbar. Dazu sei erforderlich, appellierte er an die Abgeordneten, sich für die Stärkung der Straße einzusetzen.

Die Mitglieder des Präsidiums im Dialog:

» *Erwin Fleischer*
(Geschäftsführer KEMNA BAU
Andrae GmbH & Co. KG)

» *Dr. Erhard Oehm* (Vizepräsident ADAC)





Referenten:

- » Dr. Peter Fischer
- » Klaudia Martini
- » Parlamentarische Staatssekretärin
Angelika Mertens, MdB
- » Eduard Oswald, MdB



» Hermann Grever (Präsident Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.)

» Angelika Mertens (Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen)

» Prof. Dr. Bernd Gottschalk (Präsident des Verbands der Automobilindustrie e. V.)

» Eduard Oswald (Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen des Deutschen Bundestages)

» Klaudia Martini (Mitglied des Vorstands, Adam Opel AG)



Ausblick 2004

“Politik für eine leistungsfähige Infrastruktur – das ist aktive Wirtschaftspolitik, sie stärkt den Wirtschaftsstandort Deutschland und sichert die Zukunft unseres Landes.“ Dieses überzeugende Plädoyer für Verkehrsinfrastrukturpolitik, entnommen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003, sollte uns darin bestärken, nicht allein auf die Kosten der Investitionen in Verkehrswege zu schauen, sondern auch deren Nutzen für unsere Gesellschaft wahrzunehmen.

Die jetzt diskutierten Kürzungen der Investitionen für alle Verkehrswege des Bundes in den Jahren 2004 bis 2008 um rund 20 Prozent sind eine Hypothek auf die Zukunft. Streichungen von Straßenbauprojekten, die zur Fußballweltmeisterschaft 2006 benötigt werden, sind nur die Spitze des Eisbergs. Kaum etwas wird noch neu begonnen werden können, wenn die Erhaltung des vorhandenen Netzes nicht vernachlässigt werden soll. Eine vorausschauende Verkehrsinfrastrukturpolitik beginnt heute, was in 5 oder 10 Jahren benötigt wird. Daran in Zeiten schmaler öffentlicher Budgets festzuhalten, ist politisch nicht einfach zu vermitteln, doch es ist notwendig.

Der Staat beansprucht für sich das Monopol des Infrastrukturbetreibers, er steht deshalb in der Verantwortung, gesamtwirtschaftlich vorteilhafte Investitionen zu realisieren. Ist er dazu allein nicht in der Lage – was angesichts des hohen Einnahmeüberschusses aus dem Straßenverkehr für die Nutzer unverständlich ist –, so sollte er sich für neue Konzepte öffnen. Die Regierungskommission “Verkehrsinfrastrukturfinanzierung” hat in ihren Empfehlungen aus dem Jahr 2000 Wege zu einer gemeinsamen Finanzierung der Fernstraßen aus dem Bundeshaushalt und aus Infrastrukturbenutzungsgebühren über eine Fernstraßengesellschaft aufgezeigt. Hierauf sollte sich die Politik zurückbesinnen, wenn im Jahr 2005 die streckenbezogene Lkw-Maut startet.



Mobilität zu fördern, heißt Zukunft zu gestalten. Dafür wird sich Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur auch 2004 einsetzen.

Herausgeber
Pro Mobilität –
Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.i.G.

Friedrichstraße 154
10117 Berlin

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

www.promobilitaet.de
info@promobilitaet.de

Redaktion
Stefan Gerwens

Fotos
Creatas, Axel Köhler, **Morguefile**
PhotoCase.de, Stone

Gestaltung
konstruktiv, Bremen