

**Noch gilt Deutschlands Verkehrssystem als internationaler Wettbewerbsvorteil. Doch wie berechtigt ist das noch? Marode Brücken, Schlaglöcher auf Autobahnen und gut 1.000 km Stau pro Tag zeigen ein anderes Bild. Der Investitionsbedarf an Fernstraßen ist riesig, doch finanziert werden soll nur wenig. Bis 2015 ist nicht einmal der Finanzbedarf laufender Aus- und Neubauvorhaben gedeckt. Da haben neue Projekte kaum Aussicht auf einen Baubeginn. Auch der Sanierungsbedarf bei Brücken wächst schneller als die Erhaltungsinvestitionen. Die Abwärtsspirale aus weiterem Substanzverfall bei zunehmendem Verkehr muss gestoppt werden. Deutschland muss seine Autobahnen und Bundesstraßen sanieren und modernisieren!**

- Die Fernstraßen benötigen auch nach Ansicht des Bundesverkehrsministers jährliche Investitionen von **mindestens 7,5 Mrd. Euro**. Im Etatentwurf 2012 sind 5 Mrd. Euro geplant, später rund 4,8 Mrd. Euro. Der Anstieg der Baupreise um 20 % seit 2005 wird nicht mehr durch Konjunkturpakete kompensiert.
- Auch der Zuwachs der Investitionen aus der Lkw-Maut wird den Fernstraßen nicht als Plus belassen. Der Bund kürzt den steuerfinanzierten Straßenbau dauerhaft um jährlich 200 Mio. Euro. **Etatkonsolidierung aus der Lkw-Maut** ist der falsche Weg. Das Vermögen Infrastruktur wird abgewirtschaftet.
- Zu Recht wird mehr für Erhaltung eingeplant. Doch nur rund zwei Drittel des Bedarfs wird gedeckt, der **Sanierungsstau bei Brücken** wächst. Viel zu tun bleibt auch bei der Ausrüstung hoch belasteter Strecken mit moderner Verkehrsleittechnik, der Lärmsanierung und dem Bau von Lkw-Stellplätzen.
- Beim Aus- und Neubau regiert der Rotstift. Die Investitionen erreichen bestenfalls die Hälfte des Bedarfs. **Planfestgestellte Projekte für viele Milliarden Euro liegen auf Eis**. Da bis 2015 das Geld nicht einmal für alle laufenden Vorhaben reicht, fehlt es erst recht für den Beginn dringender Maßnahmen.
- Die Koalition hat den **Finanzierungskreislauf Straße 2011** eingeführt. Einnahmen und Ausgaben zur Maut sind im Etat 2012 transparent zusammengefasst worden. Jetzt muss die Koalition die **Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft kreditfähig machen**, um Projekte über Haushaltsjahre hinweg effizienter finanzieren und Schwankungen bei Mauteinnahmen mehrjährig ausgleichen zu können.

**Pro Mobilität appelliert an die politischen Entscheidungsträger, mehr in Autobahnen und Bundesstraßen zu investieren, um verlässliche, effiziente und sichere Mobilität zu gewährleisten.**

## Etatentwurf 2012 und Finanzplanung 2015

### Investitionen in Fernstraßen unter Niveau vor Konjunkturpaketen

#### Etatentwurf 2012 + Finanzplanung 2015 der Bundesregierung (incl. Konjunkturpakete)

in Mrd. Euro	Ist`08	Ist`09*	Ist`10*	Soll`11*	Entw.`12	Plan`13	Plan`14	Plan`15
Gesamtausgaben	282,3	292,3	303,7	305,8	306,0	311,5	309,9	315,0
<b>Investitionen</b>								
Fernstraßen	<b>5,07</b>	<b>6,16</b>	<b>5,44</b>	<b>5,10</b>	<b>5,00</b>	<b>4,77</b>	<b>4,79</b>	<b>4,81</b>
Eisenbahnen	3,86	4,20	4,48	4,44	4,02	4,15	4,24	4,24
Wasserstraßen	0,81	1,20	1,05	1,10	0,88	0,88	0,88	0,88
<b>Verkehrswege**</b>	<b>9,74</b>	<b>11,51</b>	<b>11,03</b>	<b>10,83</b>	<b>10,02</b>	<b>9,90</b>	<b>10,02</b>	<b>10,03</b>

\* einschl. Mittel aus Konjunkturpaketen I und II in 2009/ 2010/ 2011

\*\* inklusive Kombiniertes Verkehr

Quelle: BMF 2011, BMVBS 2011

### Trotz höherer Maut-Investitionen kein Plus

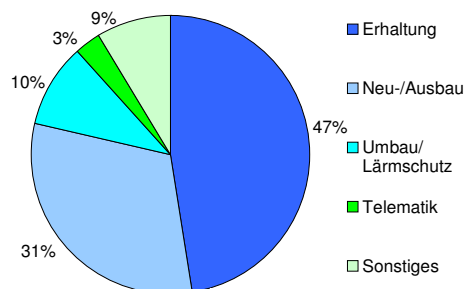
#### Steuerfinanzierte Investitionen 200 Mio. € gekürzt

Investitionen in Mio. €	2011 Soll	2012 Entw.	2013 Plan	2014 Plan	2015 Plan
Fernstraßen	*4.83	5.01	4.77	4.79	4.81
dav. Lkw-Maut	3.12	3.50	3.32	3.35	3.36
dav. Steuern	<b>1.71</b>	<b>1.51</b>	<b>1.45</b>	<b>1.44</b>	<b>1.45</b>

\* ohne Mittel aus Konjunkturpaket II in 2011 (Soll 277 Mio. €)

Quelle: BMVBS 2011

### Investitionen in Fernstraßen 2012



Quelle: Deutscher Bundestag 2011

### Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

**Mobilität dauerhaft ermöglichen, Infrastruktur erhalten und modernisieren!**

## 1. Wachsende Verkehrsnachfrage

### Personenverkehrsleistung

Mrd. Pkm	2008	2010	2012	2025
Pkw/ Zweirad	889	905	923	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	80	78	77	79
Eisenbahn	83	84	85	91
Gesamt	1.052	1.067	1.085	1.200

Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2011

### Güterverkehrsleistung

Mrd. tkm	2008	2010	2012	2025
Lkw (incl. Nahv.)	460	434	479	704
Güterbahn	116	107	121	152
Binnenschiff	64	62	66	80
Gesamt	640	603	666	936

Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2011

## 2. Hoher Sanierungsbedarf an Straßen Beispiel: Brücken

### Lage

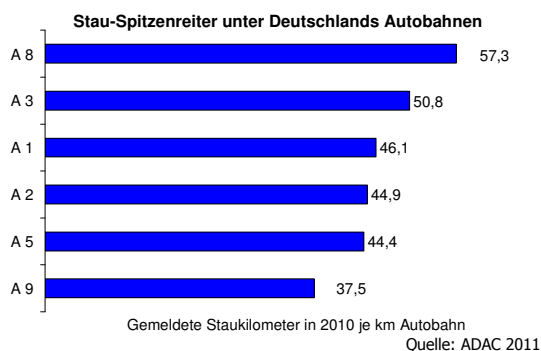
- Brücken der 60er/70er vor Grunderneuerung/ Ersatz
- 46 % der Brückenflächen an Bundesfernstraßen mit Zustandsnoten „ausreichend“ oder schlechter
- Ca. 25 % BAB-Baustellen (> 8 Tage) wegen Brücken

### Finanzbedarf

- BMVBS: bis zu 7 Mrd. Euro in den nächsten 5 - 7 Jahre
- Bsp. NRW: für 300 Großbrücken ca. 3,5 Mrd. Euro über 10 Jahre, bald weiterer Bedarf für 700 Brücken
- Etatplanung für Brückensanierung von 345 Mio. Euro (2009) auf ca. 650 Mio. Euro (2015) steigend

Quellen: BMVBS 2011, NRW 2011

## 3. Überlastetes Netz mit 400.000 km Stau auf Autobahnen in 2010



## 4. Projektstillstand beim Aus- / Neubau

### Investitionen in Aus-/Neubau (Bedarfsplan)

(incl. Refinanzierung von Vorfinanzierung 90er Jahre + ÖPP)

Etat-Ist 2005: 3,0 Mrd. Euro

Etat-Ist 2008: 2,6 Mrd. Euro

Etat-Entwurf 2012: 1,6 Mrd. Euro

Zusätzlich: Preisanstieg Straßenbau seit 2005 um 20 %

### Beginn neuer Aus-/Neubau-Vorhaben

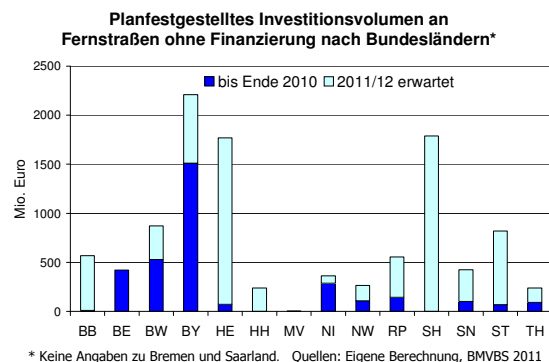
Etat-Entwurf 2012: zwei neu zu beginnende Projekte

### Planfestgestellte Vorhaben ohne Finanzierung

Ende 2010: ca. 80 Projekte (3,3 Mrd. Euro)

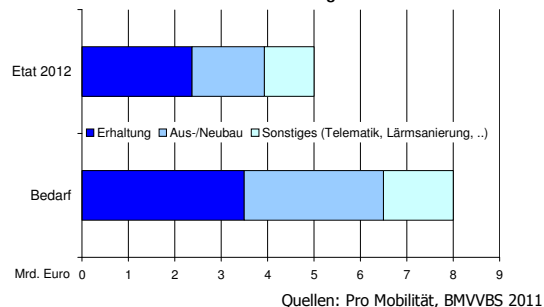
Ende 2012: vorauss. 190 Projekte (ca. 10,5 Mrd. Euro)

## 5. Baureife Projekte umsetzen



## 6. Investitionslücke von rund 3 Mrd. Euro schließen

### Investitionsbedarf und Finanzierung von Fernstraßen



## 7. Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs- gesellschaft weiterentwickeln

### Finanzierungsvereinbarung Bund - VIFG

- ⇒ Mehrjährige Zuweisung der Lkw-Maut an VIFG im Etat (z.B. fünfjährige Verpflichtungsermächtigung)
- ⇒ Delegation eines Bauprogramms von hohem Nutzen

### Kreditfähigkeit der VIFG

- ⇒ Begrenzter Rahmen, Refinanzierung aus Lkw-Maut

### Vorteile

- + Planungssicherheit für mehrjährige Erhaltungsstrategie
- + Kostensenkung durch überjährige Projektabwicklung
- + Mehrjähriger Ausgleich von Mautschwankungen