

Der Deutsche Bundestag steht angesichts des hohen Konsolidierungsdrucks vor schwierigen Etatberatungen. Der Entwurf der Bundesregierung senkt die Investitionen in die Verkehrswege auf unter zehn Milliarden Euro, bei den Fernstraßen sogar dauerhaft unter 5 Milliarden Euro. Das genügt den verkehrspolitischen Erfordernissen nicht. In den Beratungen drohen weitere Kürzungen. Die mit der Konjunktur steigende Nachfrage im Güterverkehr zeigt einmal mehr: Deutschland braucht höhere Investitionen in leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur!

- Die **Sanierung und Modernisierung der Fernstraßen** darf nicht ins Stocken geraten. Denn der Lkw-Verkehr wird voraussichtlich schon im nächsten Jahr neue Höchststände erreichen. Der Pkw-Verkehr hatte auch in der Wirtschaftskrise zugenommen. Die vorhandenen Kapazitäten stoßen an Grenzen.
- Das Auslaufen der Konjunkturpakete sorgt 2011 gegenüber heute für einen Rückgang der Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen um eine Milliarde Euro. Während die Ansätze für Erhaltung nahezu beibehalten werden, stehen für **Neu- und Ausbau rund 500 Millionen Euro weniger** zur Verfügung. Laufende Vorhaben werden gestreckt, neue bis 2013 kaum noch begonnen.
- Bundesfinanzminister Schäuble sieht die Ausgaben für die Verkehrswege im **Etatentwurf 2011 auf dem Vorkrisenniveau von 2008. Für die Fernstraßen gilt das nicht.** Während Schiene und Wasserwege mehr erhalten, fehlen der Straße 200 Millionen Euro. Steigende Baupreise höhlen den Etat weiter aus. Eine neue Preisrunde bei Metallen zeichnet sich ab.
- **Bundeskanzlerin Merkel** hat bei der Vorstellung der Beschlüsse zur Haushaltsklausur am 7. Juni erklärt, die Investitionshaushalte habe sich das Kabinett sehr, sehr vorsichtig angeschaut. Im Verkehrs- und Baubereich seien die Ansätze im Wesentlichen so belassen und verstetigt worden. Angesichts strittiger Diskussionen beim Wohngeld, der Städtebauförderung und weiterer Etatkürzungen sollte dies auch nach den Haushaltsberatungen im Parlament gelten. Eine Änderung der **Konsolidierungsmaßnahmen darf nicht zu Lasten der Investitionen im Verkehr** erfolgen.
- Die Umsetzung der **vollständigen Zweckbindung der Lkw-Maut für die Fernstraßen** hat die Regierung dem Parlament überlassen. Diese ist notwendig, um 2011 eine zielgerichtete Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes auf den Weg zu bringen, wie dies im Koalitionsvertrag vorgesehen ist.

Pro Mobilität appelliert an die politischen Entscheidungsträger, nicht weiter zu kürzen, sondern mehr in die Sanierung und Stärkung des Verkehrssystems zu investieren.

Etatentwurf 2011 und Finanzplanung 2014

Investitionen in Fernstraßen unter Niveau vor Konjunkturpaketen

Etatentwurf 2011 + Finanzplanung 2014 der Bundesregierung (incl. Konjunkturpakete*)

in Mrd. Euro	Ist 2008	Ist 2009	Soll `10	Entw. `11	Plan `12	Plan `13	Plan `14
Gesamtausgaben	261,6	303,3	319,5	307,4	301,0	301,5	301,1
Investitionen							
Fernstraßen	5,03	6,16	5,83	4,87	4,90	4,88	4,88
Eisenbahnen	3,86	4,12	5,06	3,88	3,90	3,89	3,89
Wasserstraßen	0,81	1,20	1,33	0,89	0,88	0,88	0,88
Verkehrswege**	9,77	11,51	12,39	9,75	9,79	9,75	9,75

*Konjunkturpakete in 2009/ 10, aber Restfinanzierung aus KP II in 2011 möglich

**inklusive Kombierter Verkehr

Quelle: BMF 2010, BMVBS 2010

Mittelabfluss bei Konjunkturpaketen

Investitionen in Fernstraßen wirken

	Verkehrswege		Fernstraße		Schiene		Wasser		Komb. Verk.	
	Total	2009	Total	2009	Total	2009	Total	2009	Total	2009
KP I	2.000	944	950	592	620	111	430	241	-	-
KP II	2.000	392	850	310	700	48	350	34	100	0

Quelle: BMF 2010, BMVBS 2008/2009

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Infrastrukturvoraussetzungen für wirtschaftliches Wachstum schaffen!

1. Verkehr zieht an, Lkw lässt Wirtschaftskrise hinter sich

Personenverkehrsleistung

Mrd. Pkm	2008	2009	2010	2025
Pkw/ Zweirad	870	877	872	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	80	79	78	79
Eisenbahn	83	81	83	91
Gesamt	1.033	1.037	1.033	1.200

Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2010

Güterverkehrsleistung

Mrd. tkm	2008	2009	2010	2025
Lkw (incl. Nahv.)	474	427	472	704
Güterbahn	116	96	107	152
Binnenschiff	64	56	58	80
Gesamt	654	579	637	936

Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2010

2. Klimaschutz und Verkehrssicherheit fördern

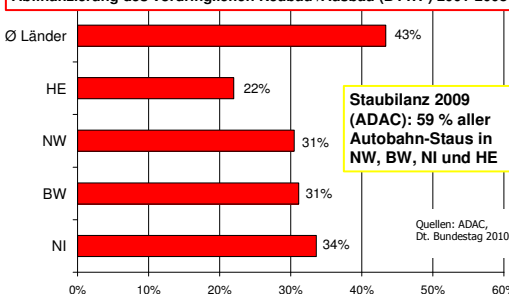
Bessere Infrastruktur verstärkt Trend

Straßenverkehr	2008	2008/2000
CO ₂ alle Sektoren	959 Mio. t	- 6 %
CO ₂ -Straßenverkehr	145 Mio. t	- 15 %
Verkehrstote	4.477	- 40 %
Schwerverletzte	70.600	- 31 %

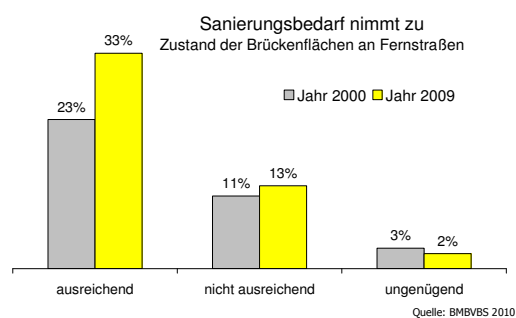
Quellen: UBA 2010, DIW 2009

3. Investitionsbremse in Stau-Ländern lösen

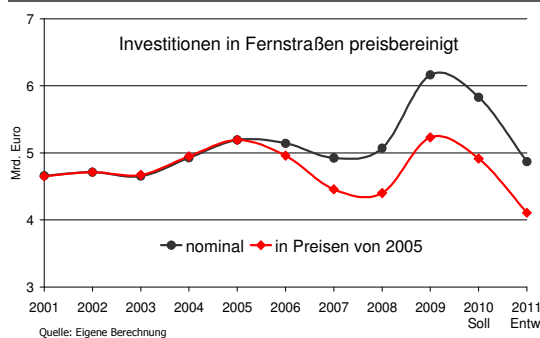
Abfinanzierung des vordringlichen Neubaus / Ausbaus (BVWP) 2001-2008



4. Brücken mit 6,8 Mrd. Euro sanieren



5. Anstieg der Baupreise ausgleichen



5. Vollständige Zweckbindung der Lkw-Maut für Investitionen in Fernstraßen

Was spricht dafür?

- Für die Fernstraßen wird mehr **Investitions- und Planungssicherheit** geschaffen, die bei der Schiene durch Trassenentgelte und LuFV schon gegeben ist.
- Die Zweckbindung der Maut für die Straße schafft die Grundlage für einen **Finanzierungskreislauf Fernstraßen**, der im Koalitionsvertrag vorgesehen ist.
- Ein Geburtsfehler der Lkw-Maut wird korrigiert. Dies ist ein erster Schritt, um Infrastrukturgebühren für Straßen wieder zu mehr **Akzeptanz** zu verhelfen.

Was bedeutet dies nicht?

- Anderen Verkehrswegen werden keine Mittel entzogen; die Entscheidung über die **Höhe der Investitionen** für die Verkehrswege ist davon unabhängig.
- Es ist keine Absage an eine **integrierte Verkehrspolitik**, denn Schiene und Luftverkehr behalten schon lange ihre Infrastrukturentgelte im eigenen System.
- Der Straße mangelt es nicht an **Solidarität**. Der Schienenpersonennahverkehr erhält jährlich 7 Mrd. Euro zweckgebunden aus Mineralölsteueraufkommen.

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.