



## Moderne Straßen

für Mobilität, Lebensqualität und eine starke Wirtschaft in Deutschland



**Wegweiser für die Verkehrsinfrastrukturpolitik bis 2017**  
zur 18. Legislaturperiode des Deutschen Bundestages



# Wegweiser für die Verkehrsinfrastrukturpolitik bis 2017

## 1. Mobilität gewährleisten 4

Ballungszentrum und ländlicher Raum, Wirtschaftsfaktor und Lebensqualität, demographische Entwicklung, Multimodalität und Vernetzung – die Straßeninfrastruktur muss den gesellschaftlichen Wandel begleiten.

## 2. Erhaltungstau im Straßennetz auflösen 6

Marode Straßen und Brücken sind ein Risiko für die Nutzer und schwächen den Wirtschaftsstandort Deutschland. Wird rechtzeitig und sachgerecht saniert, lassen sich die Kosten für den Erhalt der Straßeninfrastruktur senken.

## 3. Prioritäten beim Aus- und Neubau umsetzen 8

Knappe Finanzmittel erfordern klare Prioritäten. Neu- und Ausbau sollten dort erfolgen, wo sie den größten gesamtwirtschaftlichen Nutzen entfalten. Die Engpässe der Hauptverkehrskorridore müssen beseitigt werden.

## 4. Verkehrssicherheit verbessern 10

60 Prozent aller Verkehrstoten verunglücken auf Landstraßen: Hier müssen Unfallschwerpunkte entschärft werden. Verkehrssichere Fahrbahnen, gute Ausstattung und neue Kommunikationstechnik helfen im gesamten Netz, Unfälle zu vermeiden.

## 5. Für mehr Lärm- und Umweltschutz modernisieren 12

Zum Lärmschutz gehören moderne, gepflegte Fahrbahnbeläge, wie zur neuen Vielfalt der Antriebsenergien der Ausbau der Versorgungssysteme. Klimaschutz erfordert besseren Verkehrsfluss, wie Klimavorsorge eine andere Infrastrukturplanung.

## 6. Effizient und transparent investieren 14

Schlüssel zu einer effizienten Infrastrukturbereitstellung sind bessere Entscheidungsgrundlagen für die Politik, eine frühzeitige Bürgerbeteiligung, beschleunigte Verfahren, eine gesamthafte Optimierung und Innovationen.

## 7. Modernisierungsoffensive der Verkehrswege verlässlich finanzieren 16

Langfristig gesunde Staatsfinanzen brauchen gute Verkehrswege. Um deren Verfall zu stoppen, sind höhere Investitionen, die Zweckbindung der Lkw-Maut für die Straße und mehrjährig verlässliche Finanzierungsfonds unerlässlich.

## Zusammenfassung 18



## Vorwort

Deutschland fährt seine Straßen auf Verschleiß. Inzwischen ist diese Erkenntnis auch in der öffentlichen Diskussion angekommen. Es wächst die Einsicht, dass es nicht nur um das Rückgrat des Verkehrs, sondern um viel mehr geht: Um Mobilität, Lebensqualität und wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit. Zu lange wurde ignoriert, dass Straßen eine regelmäßige Erhaltung brauchen und ihre Modernisierung erhebliche Potenziale für Lärmschutz, Verkehrssicherheit, Stauvermeidung und Umweltschutz bietet.

Es ist Zeit für eine Modernisierungsoffensive. Denn eine gute Qualität der Straßeninfrastruktur wird heute und in der Zukunft gebraucht. Jeden Tag sind fast 90 Prozent aller Deutschen auf Straßen unterwegs. Für mehr als 80 Prozent der beförderten Tonnage nutzt die Wirtschaft den Lkw in der Nahversorgung oder dem Fernverkehr. Daran hat sich trotz aller Bemühungen, mehr mit anderen Verkehrsmitteln zu transportieren, nur wenig geändert. Zugleich sind Straßen das Bindeglied in einem vernetzten Verkehrssystem. Sie sorgen für die Erreichbarkeit von Bahnhöfen, Flughäfen und Häfen. Jetzt kommt es darauf an, durch eine angemessene Qualität den wachsenden, sich wandelnden Anforderungen der Menschen Rechnung zu tragen und die Akzeptanz von Verkehrsinfrastruktur wieder zu verbessern.

Nie war der Handlungsdruck so hoch wie heute und die Investitionslücke mit mehr als sechs Milliarden Euro in den Straßennetzen von Bund, Ländern und Kommunen so groß. Umso wichtiger ist es, die Mittel möglichst wirksam einzusetzen. Pro Mobilität und ihre Mitglieder unterstützen die Politik darin, Prioritäten zu setzen, effizient zu investieren und dabei innovative Verfahren und Produkte zu nutzen. Der Bundesverkehrswegeplan 2015 bietet Chancen, diese Entwicklung zu verstärken. Allerdings werden Effizienzsteigerungen allein nicht ausreichen, um die Investitionslücke zu schließen. Viele in der Politik richten deshalb den Blick darauf, im Straßenverkehr zusätzliche Einnahmen zu erzielen. Doch auch das wird die Politik nicht davon entbinden, zusätzliche Mittel im Haushalt bereitzustellen. Die Verkehrsinfrastruktur braucht auf allen Netzebenen mehr als den politischen Willen zu höheren Investitionen – es müssen Taten folgen, verlässlich und mehrjährig.

Die Bundespolitik muss deshalb in der 18. Legislaturperiode dafür sorgen, die Sanierung und Modernisierung der Straßen in Deutschland zu beschleunigen. Dies wäre ein wichtiger Beitrag zur Zukunft Deutschlands, denn funktionierende Verkehrsnetze ermöglichen Mobilität. So steigern sie die Lebensqualität und bilden die Basis für eine starke Wirtschaft.

Ihr  
Dr. Peter Fischer

# 1. Mobilität gewährleisten

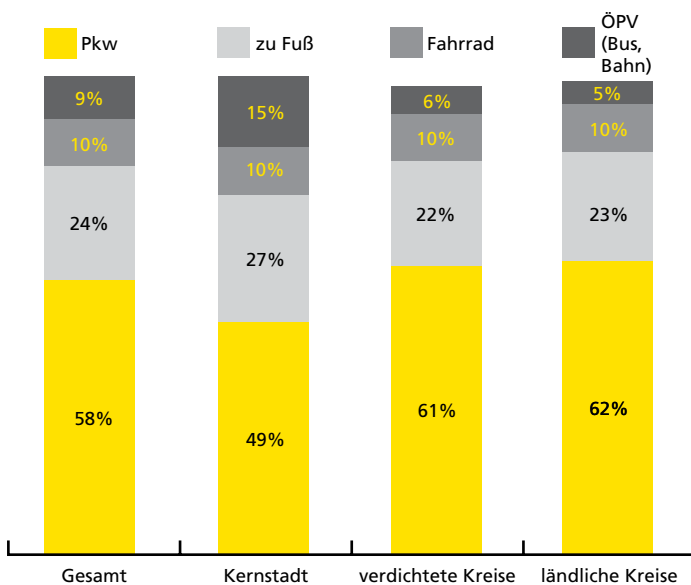
Mobilität steht im engen Zusammenhang mit großen Herausforderungen unserer Zeit: demografischem Wandel, Globalisierung, Beschäftigung, Klimaschutz, Wandel der Energieversorgung und Konsolidierung öffentlicher Haushalte. Es geht um Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben, die Einbindung der Unternehmen und ihrer Beschäftigten in Arbeitsteilung und Handel, die Bewahrung und effiziente Verwendung knapper Ressourcen. Infrastrukturpolitik im Verkehr kann und muss nachhaltig dazu beitragen, Mobilität zu gewährleisten und die Infrastruktur den gesellschaftlichen Entwicklungen und Erwartungen anzupassen.

## Neuen Anforderungen gerecht werden

Der demografische Wandel verändert die Anforderungen an das Verkehrssystem und seine Infrastruktur. Diese können je nach Alter, persönlichen Lebensumständen und Ort sehr unterschiedlich ausgeprägt sein. Neben wachsenden Städten und Ballungsräumen ist die Entwicklung der ländlichen Räume wichtig: Manche Regionen wachsen, andere schrumpfen. Mobilität muss auch dort zu vertretbaren Kosten möglich bleiben, wo die Bevölkerungsdichte abnimmt. Straßen ermöglichen individuelle mobile Vielfalt zu Fuß, mit dem Rad, dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie sind die Basis für ein flächendeckendes Verkehrsangebot und damit generell für Erreichbarkeit. Neben dem weiteren Wachstum des Personenverkehrs muss sich die Verkehrspolitik den differenzierten Anforderungen der Menschen und der Regionen zuwenden.

### ► Kommunen und Kreise bei der Anpassung der Infrastruktur und des Verkehrsangebots an den demografischen Wandel unterstützen

Anteil der Wege in Deutschland nach Kreistypen



## Den Nutzern die Wahl lassen

Immer mehr Menschen entscheiden flexibel, welches Verkehrsmittel sie für ihren nächsten Weg nutzen wollen. Das Fahrrad erlebt eine Renaissance und Pedelecs erschließen dem Zweirad neue Einsatzmöglichkeiten. Carsharing entwickelt sich dynamisch und lässt neue Mobilitätsformen entstehen. Digitale Informationssysteme oder Smartphones erleichtern die Nutzung multimodaler Mobilität und beschleunigen so diesen Trend. Verkehrsträgerübergreifende Informationen zur Verkehrslage fördern die Vernetzung und stärken das Gesamtsystem. In der Logistik prägen schon lange rationale Abwägungen die Wahl zwischen Lkw, Bahn, Schiff oder Flugzeug. Verkehrspolitik sollte sich, unter Berücksichtigung der Belange der Umwelt, am Nutzen für die Menschen und die Unternehmen ausrichten und Veränderungen des Angebots ermöglichen. Die Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs ist ein gutes Beispiel für einen solchen Weg.

### ► Multimodalität ermöglichen und die Vernetzung im Verkehr stärken



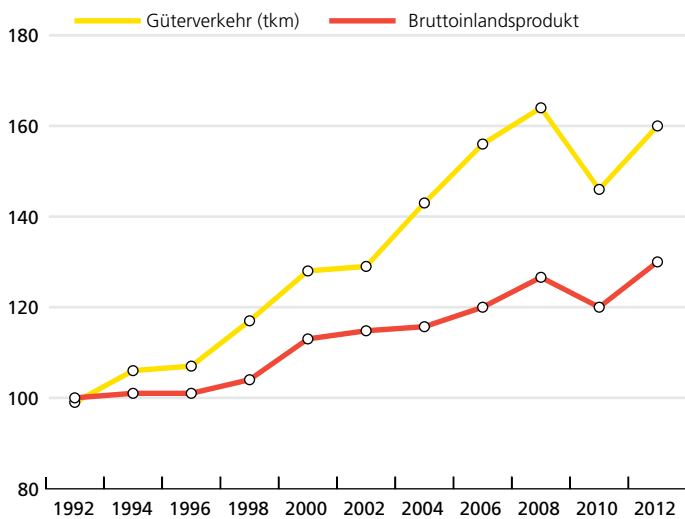


## Qualität der Straßen wieder zum Standortvorteil machen

Unternehmen sind gerade in Zeiten der Globalisierung und Arbeitsteilung in hohem Maße von bundesweit leistungsfähigen Infrastrukturnetzen abhängig. Hier hat Deutschland an Wettbewerbsfähigkeit eingebüßt und läuft Gefahr, den Anschluss zu verlieren. Wie bedeutsam Verkehr und Logistik für uns als Außenhandelsnation in der Mitte Europas sind, zeigt sich daran, dass der Güterverkehr in den letzten beiden Jahrzehnten rund doppelt so stark wie die Wirtschaftsleistung gewachsen ist. Unser Wohlstand beruht auf Arbeitsteilung und Handel, mithin auf guter Erreichbarkeit und effizienten Verkehrsströmen. Mit dem Lkw übernimmt die Straße je vier von fünf Tonnen des Güterverkehrs und dabei auch Zubringer- und Verteilfunktionen für die Fracht per Bahn, Binnenschiff und Flugzeug.

### ► Die Bedeutung des Lkw und der Straße für eine effiziente Logistik anerkennen

#### Güterverkehr wächst schneller als Wirtschaftsleistung



Quellen: DIW 2012, Intraplan/ Ratzenberger 2013, Statistisches Bundesamt 2013

## Wegweiser

**Infrastruktur und Verkehrsangebot an demografischen Wandel anpassen**

**Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsträger stärken**

**Anforderungen der Wirtschaft an die Verkehrsinfrastruktur Rechnung tragen**

*Es geht um die Teilhabe der Menschen am gesellschaftlichen Leben und um einen wichtigen Standortvorteil*

# 2. Erhaltungstau im Straßennetz auflösen

Die Öffentlichkeit erkennt zunehmend, wie drastisch sich in den letzten Jahren der Zustand vieler Straßen und Bauwerke von Bund, Ländern und Gemeinden verschlechtert hat. Was anfangs fälschlicherweise vor allem auf Witterungsbedingungen wie einige kalte Winter zurückgeführt wurde, hat tiefere Ursachen: Fahrbahnen, Brücken und Tunnel haben eine begrenzte technische Lebensdauer. Unterbleiben eine regelmäßige Unterhaltung und die frühzeitige Reparatur von Schäden oder ist die Nutzung stärker als geplant, kann sich diese Lebensdauer erheblich verkürzen. Schlaglöcher, Spurrinnen oder Bauwerkschäden nehmen schnell zu. Die Folgen für Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Steuerzahler: steigende Unfallrisiken nicht nur für Zweiradfahrer, Schäden an Fahrzeugen, zusätzliche Lärmbelastung, Staus, Umwege durch Brückensperrungen, sowie höhere Kosten für verspätete Instandsetzung, vorzeitige Grundsanierung oder Ersatzneubauten. Es ist höchste Zeit, die Straßen nachhaltig zu bewirtschaften und vorausschauend zu erhalten.

## Straßen als gesellschaftliches Vermögen begreifen

Das deutsche Straßennetz lebt von der Substanz. 2012 waren die Abschreibungen größer als die Investitionen in dessen Erhalt und Ausbau. Das Nettoanlagevermögen ist deshalb rückläufig, bei Kommunal- und Landesstraßen sogar schon seit 2004. Bei den Straßenbaulastträgern wird ein strategisches Management der Straßen noch zu selten genutzt. Dabei schafft es fundierte Grundlagen für politische Entscheidungen. Auch der Bund kommt hier zu langsam voran. Die Verwaltung der von ihm zu finanzierenden Autobahnen und Bundesstraßen ist gemäß Grundgesetz Sache der Länder. Hier verfolgen viele eigene Konzepte. Der Bund sollte einheitliche Standards für das Erhaltungsmanagement der Fernstraßen mit einheitlichem Rechnungswesen in allen Bundesländern durchsetzen. Ebenso sollte er mit gutem Beispiel vorangehen und ein für die Öffentlichkeit aussagekräftiges Berichtswesen aufbauen. Dabei sind die Umsetzung langfristiger Erhaltungsziele und -strategien sowie die Entwicklung des Vermögens zu dokumentieren.

- ▶ **Straßenbaulastträger verpflichten, ein strategisches Erhaltungsmanagement aufzubauen und dazu ihre Infrastruktur/Straßenausstattung nach Anzahl, Zustand und Ort zu erfassen**

## Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur hohe politische Priorität geben

Der Vermögensverlust, also die ökonomische Bewertung, deckt sich mit dem technischen Blick auf die Straßen. Viele befinden sich in einem schlechten Zustand. Dies trifft auf Kommunal- und Landesstraßen, aber ebenso in zunehmendem Maße auf die Infrastruktur des Bundes zu. 39 Prozent der Fahrbahnen an Bundesstraßen und 20 Prozent an Autobahnen müssen in Kürze saniert werden. Der Sanierungsrückstand wird auf mindestens 7,5 Milliarden Euro geschätzt, der jährliche Erhaltungsbedarf (also ohne Aus-, Um- und Neubau) auf ca. 3,5 Milliarden Euro. Solche Rückstände gilt es zügig abzubauen, auch um die Grundlage für eine dauerhaft effiziente Bewirtschaftung zu schaffen. Dazu braucht die Bewahrung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur eine höhere Priorität in öffentlichen Haushalten. Die Verkehrspolitik muss dann ihrerseits in ihren Budgets der Erhaltung einen hohen Stellenwert beimessen.

- ▶ **Vorrang für Erhaltung von Infrastruktur in den öffentlichen Haushalten und innerhalb von Verkehrsetats**



## Brücken als Risikofaktor für Qualität des Verkehrsnetzes erkennen

Bauwerke wie Brücken und Tunnel haben eine besondere strategische Bedeutung im Verkehrsnetz. Ein Ausfall hat für den Verkehr gravierende Konsequenzen: Zeitverluste, höhere Kosten und unnötige Umweltwirkungen durch Umwegfahrten. Die dreimonatige Sperrung der Rheinbrücke an der A1 bei Leverkusen für Lkw ab 3,5 t zLGG ab Dezember 2012 verursachte volkswirtschaftliche Kosten von 60 bis 80 Millionen Euro, die vor allem die Nutzer zu tragen hatten. Ein weiteres Beispiel ist die kurzfristig eingeschränkte Nutzung der Rader Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal. Solche ungeplanten Maßnahmen treffen die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und damit die Nutzer erheblich. Hohe Zusatzbelastungen für die Gesellschaft, die vor allem in der Region anfallen, sind die Folge. An den Bundesfernstraßen läuft derzeit eine technische Nachrechnung der Tragfähigkeit für mehr als 2.000 Bauwerke, bei der sich bereits ein großer Finanzbedarf abzeichnet. Der hohe Sanierungsdruck erfordert ein vorausschauendes und rechtzeitiges Handeln, um die Funktionsfähigkeit des Straßennetzes zu gewährleisten.

► **Brücken rechtzeitig sanieren, um Ausfälle und Beschränkungen zu vermeiden**

### Wegweiser

**Straßenbaulastträger zu strategischem Erhaltungsmanagement verpflichten**

**Erhaltung von Verkehrsinfrastruktur in den öffentlichen Etats Vorrang einräumen**

**Brücken aufgrund ihrer Netzwirkung besonders vorausschauend sanieren**

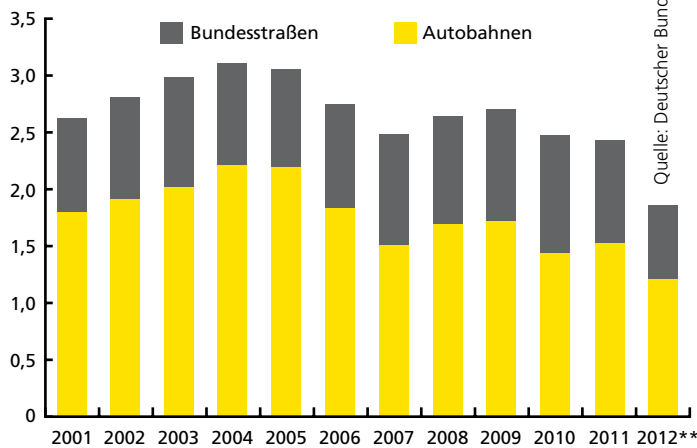
*Zerfall des Straßennetzes schreitet voran*

*39 % der Bundesstraßen und 20 % der Autobahnen müssen saniert werden*



# 3. Prioritäten beim Aus- und Neubau umsetzen

Investitionen in Bedarfsplanprojekte (Neu-/Ausbau BVWP)\*



\* inkl. ÖPP und privat vorfinanzierte Maßnahmen der 90er Jahre  
\*\* Eigene Schätzung

Ein wachsender Bedarf an Erhaltungsausgaben hat bei stagnierenden Etats Folgen: Der Aus- und Neubau an Bundesfernstraßen wurde in den letzten Jahren erheblich gebremst. Dies spiegelt sich auch in der Zwischenbilanz des Bundesverkehrswegeplans 2003 wider. Von den bis 2015 geplanten Neu- und Ausbaustrecken werden nach Schätzung des ADAC beim Autobahnbau voraussichtlich nur 60 Prozent realisiert. Ein Schwerpunkt waren hier die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Beim vordringlichen Bedarf an Bundesstraßen wird es weniger als die Hälfte sein. Angesichts dieses Rückstands werden die Beratungen zum neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 zu einer Prüfung führen müssen: Was soll weiterhin dringlich verfolgt werden und was ist neu zu berücksichtigen? Dabei wird es zum Verzicht auf manches bisher geplante Vorhaben kommen. Die politische Herausforderung liegt darin, sich diesen Entscheidungen zu stellen.

## Bundesverkehrswegeplanung mit überzeugenden Prioritäten

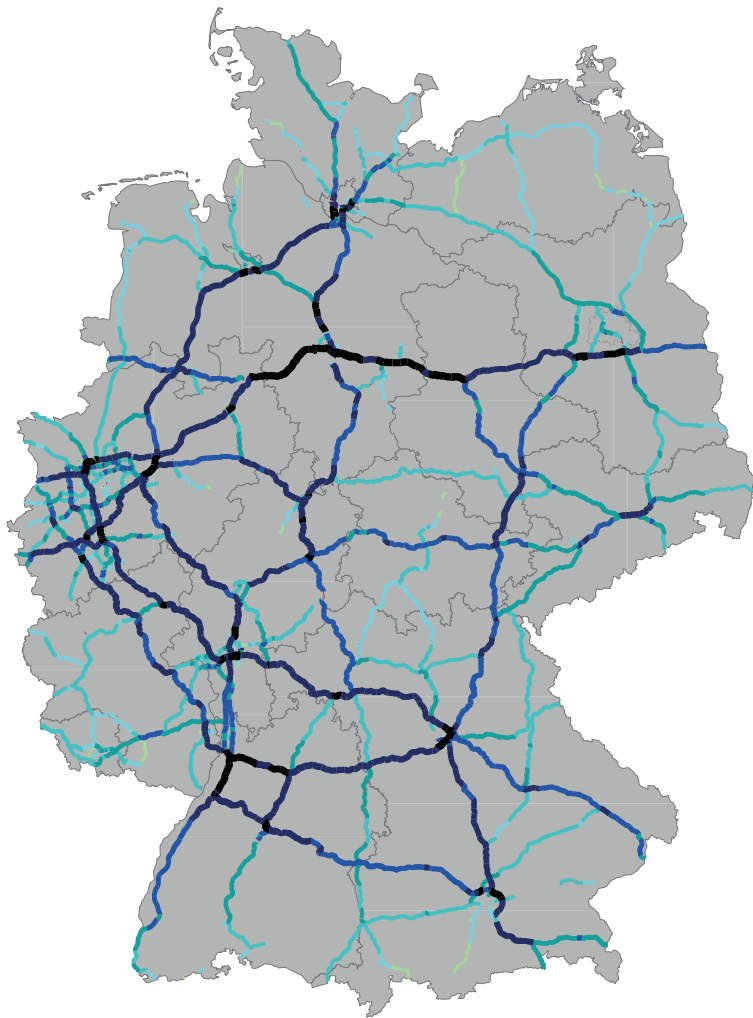
Die Projektauswahl für das vordringliche Bauprogramm wird in der nächsten Bundesverkehrswegeplanung eine besondere Herausforderung sein. Viele Vorhaben des Plans von 2003 sind noch nicht fertig gestellt, die meisten davon nicht einmal begonnen. Die Erwartungen aus den Regionen, dies jetzt nachzuholen und zusätzlich neue Vorhaben umzusetzen, sind hoch. Selbst ein besserer Finanzrahmen lässt nur einen Teil davon realisierbar erscheinen. Der Bundesverkehrswegeplan muss deshalb auf Investitionszielen aufbauen, die innerhalb des vorgegebenen Zeitraums erreicht werden können. Umso wichtiger ist eine fachlich gut begründete Auswahl. Jene Vorhaben des Bundesverkehrswegeplans 2003, mit deren Baubeginn bis 2015 nicht zu rechnen ist, sind daher erneut zu bewerten. Außerdem sind Seitenstreifenfreigaben oder 2+1-Ausbaustandards für Bundesstraßen als eine Alternative zum Ausbau einer Strecke sachgerecht abzuwägen und dazu ebenfalls zu untersuchen. Angesichts der hohen Erwartungen an eine Verbesserung des Netzes in vielen Regionen muss die Projektauswahl überzeugen. Nur dann lässt sich der notwendige Grundsatz „weniger Proporz, mehr Prioritäten“ umsetzen. Eine Voraussetzung dafür ist eine für die Öffentlichkeit transparente Abschätzung des Erhaltungsbedarfs, der vorrangig zu decken ist. Letztendlich muss das vordringliche Aus- und Neubauprogramm gesamtwirtschaftlich besonders wichtigen Vorhaben der Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse einen hohen Stellenwert beimessen.

### ► Aus-/Neubauprojekte nachvollziehbar bewerten und Alternativen einbeziehen

## Infrastrukturpolitik auf realistischen Annahmen zur Verkehrsentwicklung aufbauen

Der Aus- oder Neubau jedes Verkehrsweges ist eine langfristige Investition in die Zukunft. Insofern ist es wichtig, bei der Abschätzung der Nutzen und Kosten eines Vorhabens realistische Annahmen zu wählen. Nur so kann die Vorteilhaftigkeit sachgerecht eingeschätzt und gegenüber anderen Vorhaben abgewogen werden. Was innerhalb jedes Verkehrsweges gilt, trifft auch im Vergleich zwischen Straße, Schiene und Wasserstraße zu. Hier blieben die politischen Verlagerungswünsche im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 2003 unerfüllt. Die Erwartung, dass die zuvor erstellte Prognose im Schienengüterverkehr um ein Viertel übertroffen würde, hat sich nicht bewahrheitet. Bund und Länder müssen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung realistischen Annahmen folgen, nur dann lassen sich die knappen Mittel mit größtem Nutzen für das gesamte Verkehrsnetz einsetzen.

### ► Bei der Netz- und Projektplanung auf realistische Verkehrsprognosen setzen



Hauptachsen des Lkw-Schwerverkehrs auf Autobahnen



*Engpassbeseitigung auf den Hauptverkehrsachsen muss Priorität haben*

## Gesamtwirtschaftlich dringliche Vorhaben verlässlich finanzieren

Rund ein Drittel der Fahrleistungen im Straßenverkehr wird auf Autobahnen zurückgelegt, bei Lkw ist der Anteil viel höher. Gerade auf den großen Achsen des Autobahnnetzes wird ein erheblicher Teil des zukünftigen Verkehrswachstums erwartet. Viele Abschnitte sind schon heute stark überlastet und ihr Ausbau bereits bei der Bundesverkehrswegeplanung 2003 angestrebt worden. Trotz hoher Wirtschaftlichkeit landete aber so manches Projekt ohne Realisierungschancen im weiteren Bedarf oder wurde trotz der Einstufung ‚vordringlich‘ nicht umgesetzt. Statt des permanenten Vertröstens der Regionen muss mit dem neuen Bundesverkehrswegeplan mehr Planungssicherheit geschaffen werden. Engpässe und Lücken mit hohem verkehrlichen Nutzen sind in einem überschaubaren Zeitraum aufzulösen bzw. zu schließen. Dazu gehört ein klar abgegrenzter besonderer Bedarfsrahmen mit einer verlässlichen Finanzierung. Hierfür sind erhebliche Teile des Aus- und Neubudgets bis 2030 zu reservieren.

► **Engpässe und Lückenschlüsse auf Hauptachsen des Autobahnnetzes verlässlich und planbar ausbauen**

## Wegweiser

**Intra- und intermodale Verkehrsentwicklung realistisch einschätzen**

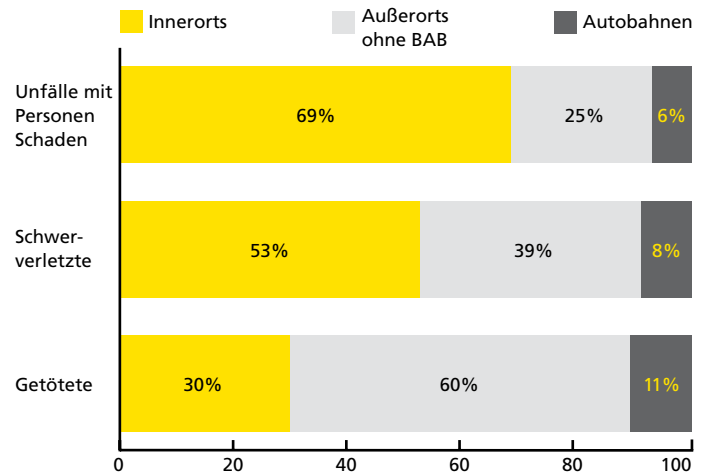
**Aus-/Neubauprojekte nachvollziehbar bewerten und Alternativen einbeziehen**

**Dringliche Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse vorrangig finanzieren**

# 4. Verkehrssicherheit weiter verbessern

Die Verkehrssicherheit hat sich in den vergangenen Jahren spürbar verbessert. Mit Ausnahme des Jahres 2011 waren weniger Getötete zu verzeichnen, die Zahl der Verletzten nahm im Trend ab. Die Europäische Union wie auch Deutschland haben sich bis 2020 ambitionierte Ziele gesetzt, um diese Entwicklung fortzuführen. Das nationale Verkehrssicherheitsprogramm soll dazu beitragen, die Anzahl der Getöteten in diesem Jahrzehnt um weitere 40 Prozent zu senken. Jetzt heißt es, in der Fahrzeugtechnik, beim Verhalten der Verkehrsteilnehmer und in der Infrastruktur weitere Fortschritte zu erzielen. Mit Blick auf das Unfallgeschehen im Straßennetz bedeutet dies, Unfallschwere und Unfallhäufigkeit außerorts wie innerorts zu verringern. Die Sicherheit der Zweiradfahrer und Fußgänger sollte im Rahmen der Programme einen besonderen Stellenwert haben.

Unfallschwere und Verunglückte nach Ortslage



Quelle: Statistisches Bundesamt

## Verkehrssicherheit im Netz systematisch verbessern

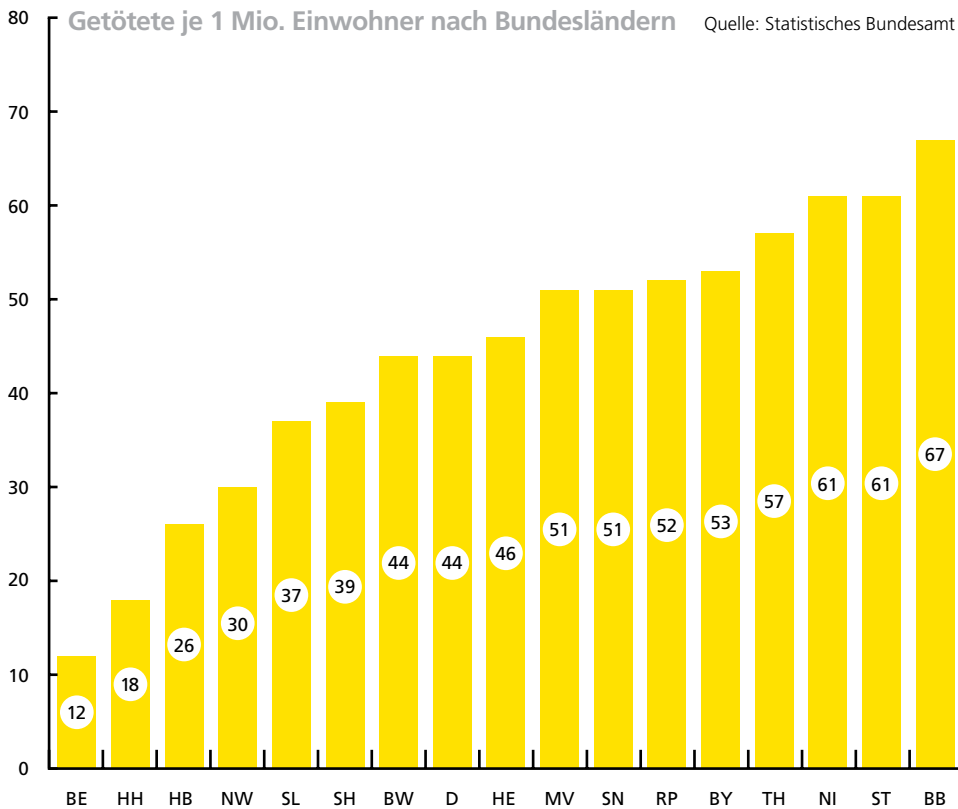
Über 60 % aller Getöteten im Straßenverkehr verunglücken auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb der Autobahnen. Häufig sind hier Unfälle in Kurven, beim Überholen, das Abkommen von der Fahrbahn oder Kollisionen mit Bäumen festzustellen. Neuere Untersuchungen zeigen, dass zusätzliche Überholfahrstreifen (2+1-Querschnitte) wirksam das Unfallgeschehen verringern können. Kreisverkehrsplätze reduzieren die Unfallschwere bei Unfällen an Knotenpunkten. Der Straßenraum muss außerorts und innerorts so gestaltet sein, dass er einfach genutzt werden kann, Fehler verzeiht, sich selbst erklärt, keine Hindernisse im Seitenraum aufweist und insbesondere Zweiradfahrer schützt. Auf Autobahnen sollten die Aktivitäten zur Unfallvermeidung in Baustellenbereichen mit einem besonderen Augenmerk auf die Verkehrsführung und Fahrbahnbreiten fortgesetzt werden. Der seit 2008 forcierte Ausbau von Lkw-Stellplätzen sollte mit Vorrang an den Rastanlagen auf der Autobahn mit ihrem besonderen öffentlichen Versorgungsauftrag erfolgen. Die guten Erfahrungen mit Sicherheitsaudits an neu geplanten Straßen sollten von allen Bundesländern intensiv genutzt und auch auf das Bestandsnetz übertragen werden. Unfalldaten müssen streckenbezogen ausgewertet und veröffentlicht werden, um vor Ort gezielte Maßnahmen ergreifen zu können.

► **Unfallvermeidung bei Infrastrukturgestaltung und -ausstattung im Rahmen von Neu-, Aus- und Umbau hohen Stellenwert beimessen**

## Straßenausstattung und Fahrbahnqualität in den Blick nehmen

Die einzelnen Komponenten des Straßenraums haben erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Das beginnt bei den Fahrbahnen. Hier stellen Schlaglöcher und Spurrillen, insbesondere für Fahrrad- und Motorradfahrer, ein erhebliches Unfallrisiko dar. Auch Autofahrer brauchen verkehrssichere Straßen, gerade nachts oder bei schlechter Witterung. Dazu sind Verkehrszeichen und Fahrbahnmarkierungen in gutem Zustand zu halten. Deren bessere Sichtbarkeit durch regelmäßige Erneuerung hilft allen Verkehrsteilnehmern. Bei besonderem Risikopotenzial oder bei Unfallhäufungen sind zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen. So reduzieren „Rüttelstreifen“ die Gefahr, von der Fahrbahn abzukommen. Zum Schutz vor Falschfahrern sollten Autobahnanschlussstellen mit sog. „Falschfahrerwarntafeln“ und entsprechenden Fahrbahnmarkierungen ausgerüstet werden. Hier sind auch bauliche Anpassungen zu prüfen. Vorsorgend wirken Streckenbeeinflussungsanlagen, die es ermöglichen, die Autofahrer z.B. rechtzeitig vor Unfallstellen zu warnen. Die Beispiele zeigen, dass die Gestaltung und Ausstattung der Straße Unfällen vorbeugen kann.

► **Fahrbahnen, Markierungen und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen im gesamten Straßennetz überprüfen und verbessern**



## Innovationen eröffnen neue Sicherheitspotenziale

Innovationen im Bereich der Infrastruktur eröffnen neue Potenziale der Verkehrssicherheit. Ein Handlungsfeld ist die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Infrastruktur (C2I). Durch den Austausch und die Verknüpfung von Daten erhalten Fahrer Warnhinweise, bevor Stauenden, Hindernisse oder Wetterbedingungen zur Gefahr werden. Die Erfahrungen aus dem Feldversuch simTD im Rhein-Main-Gebiet sollen in einem österreichisch-niederländisch-deutschen Gemeinschaftsprojekt genutzt und grenzüberschreitend ausgebaut werden. Mehr Verkehrssicherheit lassen auch elektronische Systeme erwarten, die Lkw-Fahrern frühzeitig Informationen liefern, ob freie Stellplätze an Rastanlagen verfügbar sind.

► **Innovationen für mehr Verkehrssicherheit zur Anwendung verhelfen**

## Wegweiser

**Unfallvermeidung an neuen und bestehenden Straßen hohen Stellenwert geben**

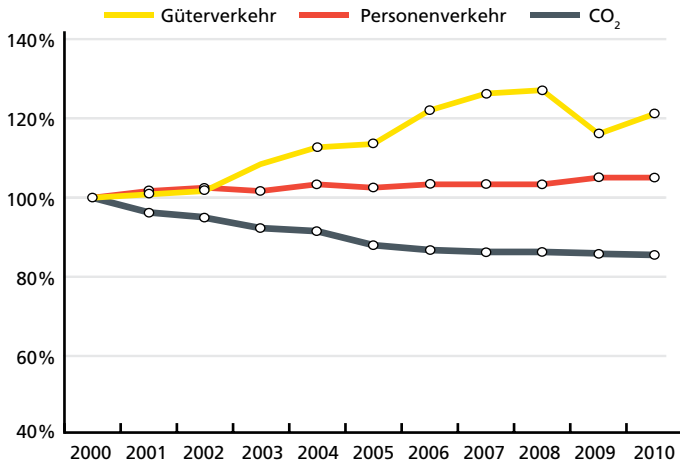
**Fahrbahnen, Markierungen und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen im gesamten Straßennetz verbessern**

**Chancen der Kommunikation der Infrastruktur mit Fahrzeug und Fahrer nutzen**

*60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten verunglücken auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen außerhalb der Autobahnen*

# 5. Straßen für mehr Lärmschutz und Umweltschutz modernisieren

CO<sub>2</sub>-Entwicklung von Verkehrsbelastung entkoppelt

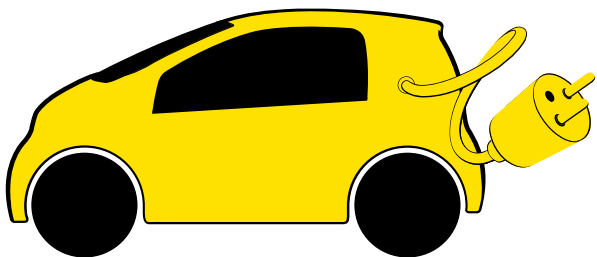


Lebensqualität hat viele Seiten und individuelle Ausprägungen. Mobilität und Verkehr leisten einen wichtigen Beitrag zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, z.B. durch die Erreichbarkeit von Freunden und Verwandten, der Bildungseinrichtungen oder des Arbeitsplatzes. Verkehr bedeutet aber auch die Inanspruchnahme von Flächen oder Energie, sowie Emissionen und Lärm, denen Anwohner und Verkehrsteilnehmer ausgesetzt sind. In einigen dieser Bereiche wurden in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht. Dennoch bleibt manches zu tun. Ein Teil der Akzeptanzprobleme von Infrastrukturvorhaben ist auf Umweltwirkungen und deren Einfluss auf das Lebensumfeld der Menschen zurückzuführen. Eine moderne Infrastruktur kann zu besserer Mobilität und mehr Lebensqualität beitragen.

## Es geht auch leiser

Beim Lärmschutz gilt die Aufmerksamkeit häufig neuen Verkehrsprojekten und deren Akzeptanz in der Öffentlichkeit. Die Potenziale im bestehenden Netz sollten jedoch nicht übersehen werden. So lassen sich durch die Sanierung von Schlaglochstrecken, den Einbau von lärmindernden Straßenbelägen oder Schutzwällen und -wänden sowie durch Maßnahmen für einen besseren Verkehrsfluss erhebliche Reduzierungen erreichen. Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie mit Lärmkartierungen und Aktionsplänen schreitet voran. In Brüssel wird bereits eine Novellierung vorbereitet. Der Bund sollte die Möglichkeiten im Bereich der Verkehrsinfrastruktur dabei im Blick haben.

### ► Potenziale der Infrastruktur zur Lärminderung nutzen



## Energie in ihrer Vielfalt effizienter nutzen

Beim Klimaschutz kommt der effizienten Nutzung von Fahrzeugen und einer emissionsärmeren Energieversorgung große Bedeutung zu. Ein Blick auf die Verbrauchsanzeige im Auto macht deutlich: Neben vorausschauendem Fahren hilft ein guter Verkehrsfluss durch intelligente Steuerung von Lichtsignalanlagen, den Verbrauch und damit die Emissionen signifikant zu senken. Wichtig ist auch eine Diversifizierung der Antriebsenergien. Die nationale Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie hat die Vielfalt der Entwicklungen aufgezeigt. Ob CNG, LNG oder Wasserstoff, viele Schritte zu einem flächendeckenden Versorgungsnetzwerk sind noch zu tun. Elektro- und Hybridfahrzeuge sind weitere Bausteine zur Lärminderung und für den langfristigen Umstieg in eine nicht-fossile Mobilität. Die Fahrzeugpalette ist breit, vom Pedelec über Pkw bis zu Lieferfahrzeugen in der Logistik. Die Nationale Plattform Elektromobilität empfiehlt einen gemäßigten Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge entsprechend des tatsächlichen E-Fahrzeughochlaufs und auf Basis des in den Schaufensterregionen ermittelten Bedarfs.

### ► Infrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe gemeinsam mit der Wirtschaft aufbauen

## Klimavorsorge aktiv angehen

In verschiedenen Projekten haben die Bundesanstalt für Straßenwesen und andere Behörden die Auswirkungen des Klimawandels auf die Verkehrswege untersucht. Langfristig werden höhere Niederschläge in kürzerer Zeit, vor allem Starkregen, zur Herausforderung für das Wassermanagement werden. Fahrbahnen und Entwässerungseinrichtungen darauf vorzubereiten, wird in der Regel im Zuge planmäßiger Erhaltungsmaßnahmen möglich sein. Kurzfristiger Handlungsbedarf ergibt sich vor allem im Bereich der Brücken. Wegen ihrer Langlebigkeit müssen Neu- und Ersatzbauten schon jetzt so geplant werden, dass z.B. eine Unterspülung von tragenden Elementen dauerhaft verhindert wird. Daneben sind weitere Forschungen zur Feindifferenzierung und Prognose lokaler Wetterbedingungen erforderlich.

### ► Klimavorsorge in Netz- und Projektplanung integrieren

## Leise und umweltfreundliche Mobilität ermöglichen

### Wegweiser

**Lärmbelastung durch Sanierung der Straßen wirksam mindern**

**Infrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr gemeinsam aufbauen**

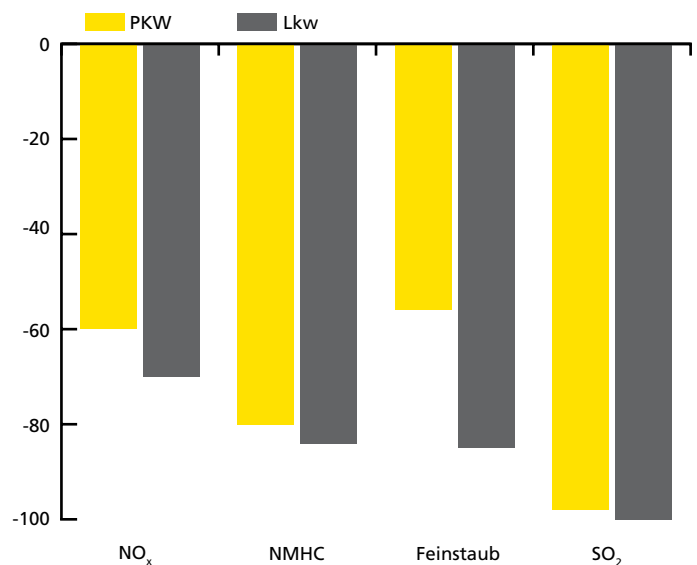
**Klimavorsorge in Netz- und Projektplanung integrieren**

**Bei Minderung externer Effekte auf Effizienz und Angemessenheit der Instrumente achten**

## Umweltwirkungen des Verkehrs effizient verringern

In den letzten Jahren wurden Umweltwirkungen des Verkehrs erfolgreich verringert. Vieles gelang durch technischen Fortschritt in den Fahrzeugen, was durch Normen und Anreize, zum Beispiel mit der emissionsorientierten Spreizung der Lkw-Maut, politisch unterstützt wurde.

### Rückgang spezifischer Emissionen 1995-2010 (g/Pkm, g/tkm)

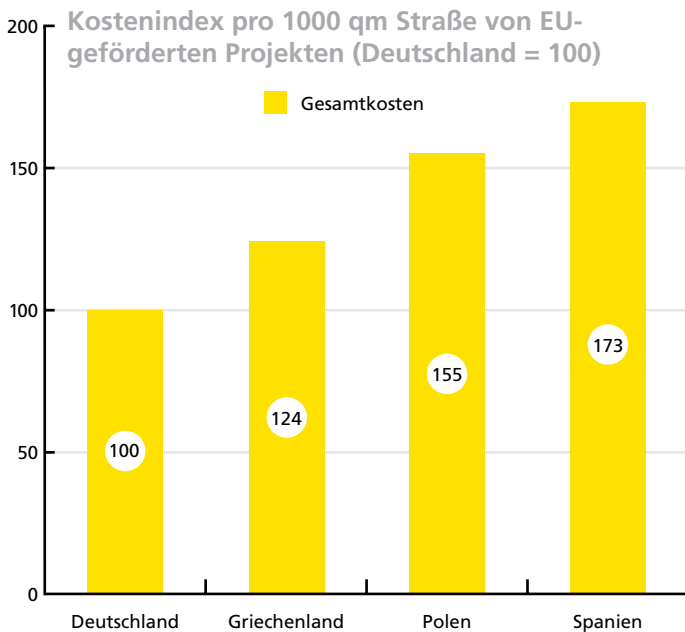


Quelle: Umweltbundesamt

So wurden nicht nur Emissionen deutlich verringert, auch externe Kosten nahmen auf diese Weise ab. Die EU-Verkehrspolitik misst der Internalisierung externer Kosten durch nutzungsabhängige finanzielle Belastungen für die Nutzer einen hohen Stellenwert bei. Entscheidend sind aber wirksame Instrumente, um negative Auswirkungen der Mobilität zielgenau zu minimieren. Ebenso sind der vorhandene Ordnungs- und Abgabenrahmen wie auch die Gleichbehandlung der Verkehrsträger zu berücksichtigen. Deshalb kann ein pauschaler Ansatz der Internalisierung externer Kosten – mit dem eine generelle, sehr aufwendige und methodisch strittige Monetarisierung externer Effekte verbunden wäre – nicht überzeugen. Der politischen Entscheidung über einen Interventionsbedarf und der Auswahl geeigneter Instrumente sollte eine sorgfältige Abwägung vorausgehen, welcher Ansatz effizient und angemessen sein kann.

### ► Bei Minderung externer Effekte auf Effizienz der Instrumente und ihre Angemessenheit achten

# 6. Effizient und transparent investieren



Quelle: Europäischer Rechnungshof

Nach einem Vergleich des europäischen Rechnungshofes von vier Ländern scheinen die Straßenbaukosten in Deutschland niedrig zu sein. So sind weitere Effizienzpotenziale eher in der Gesamtbereitstellung zu suchen. Verkehrsinfrastrukturprojekte sind einer der wenigen Ausgabenbereiche der öffentlichen Hand, in denen die Wirtschaftlichkeit vorab systematisch untersucht wird. Das ist eine wichtige Grundlage, aber noch keine Garantie für gute politische Entscheidungen oder deren effiziente Umsetzung. Oft fehlt den Parlamenten und der Öffentlichkeit bei der Abwägung von Investitionsprogrammen oder Projekten ein Gesamtbild, also die Transparenz über Qualitätsdefizite im Netz und ihre Ursachen. Außerdem kann der Blick auf die gesamte Infrastrukturbereitstellung von der Planung und Genehmigung bis zur späteren Erneuerung dazu beitragen, effizienter zu investieren. Dies schließt den Blick auf die föderale Zusammenarbeit oder die Potenziale von Innovationen, zum Beispiel bei intelligenten Verkehrssystemen, ein.

## Basis für politische Entscheidungen und Information der Öffentlichkeit verbessern

Verlässliche und aussagekräftige Informationen sind eine wichtige Basis für die politische Entscheidungsfindung. Deshalb prägen Anfragen von Abgeordneten und Fraktionen an eine Regierung einen erheblichen Teil des politischen Alltags in Demokratien. Darüber hinaus besteht auch bei den Bürgern und den Medien eine zunehmende Erwartung, auf Daten und Informationen über den Zustand und die Qualität von Verkehrsnetzen und Streckenabschnitten zugreifen zu können. Ein Infrastrukturqualitätsbericht sollte die bisherigen Angaben zur Verwendung der öffentlichen Mittel ergänzen. Er sollte eine Bestandsaufnahme zur Qualität, zu Entwicklungstendenzen und zur Umsetzung angestrebter Ziele enthalten. Neben den baulichen Zuständen könnten dabei z.B. Erreichbarkeit, Staugeschehen und Unfallschwerpunkte im Netz abgebildet werden. Durch eine Gegenüberstellung von tatsächlichen und geplanten Kosten bei abgeschlossenen Vorhaben ließen sich Lehren für eine effizientere Steuerung finanzieller Mittel ziehen.

► **Alle zwei Jahre einen Infrastrukturqualitätsbericht für Bundesverkehrswege vorlegen**

## Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen

Von der ersten Planung bis zur Freigabe einer neuen Brücke oder Trasse für den Verkehr vergehen in der Regel viele Jahre, oft sogar Jahrzehnte. Die lange Dauer von Planung, Genehmigung, gerichtlicher Befassung und Bau führt zu erhöhten Kosten, z.B. wenn Planungen immer wieder an neue rechtliche Standards anzupassen sind. Sie beeinträchtigt auch die Akzeptanz, wenn zwischen einzelnen Beteiligungsschritten der Öffentlichkeit einige Jahre liegen. Anwohner wechseln und viele befassen sich erstmalig zu einem späten Verfahrenszeitpunkt mit dem Projekt. Die jüngste Reform des Planungsrechts hat vor allem auf frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und Planungsvereinheitlichung gesetzt. Diese sollten effektiv genutzt werden. Ergänzend sind Impulse zur Verkürzung der Verfahrensdauern zu setzen. Dazu sollten ausländische Erfahrungen zur unbürokratischen Umsetzung von EU-Recht ausgewertet und Änderungsbedarf im EU-Recht identifiziert werden. Darüber hinaus ist eine zügige Finanzierung von Vorhaben nach Vorliegen der rechtlichen Baureife anzustreben.

► **In- und ausländische Erfahrungen nutzen, um Verfahren zu beschleunigen**



## Wegweiser

**Mit Infrastrukturqualitätsbericht bessere Entscheidungsgrundlagen schaffen**

**Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen**

**ÖPP und andere Beschaffungsformen weiterentwickeln, die Fernstraßenverwaltung optimieren**

**Leistungsfähigkeit durch Innovationen wie intelligente Verkehrssysteme stärken**

# Verkehrsinfrastruktur schneller und günstiger erstellen

## Infrastrukturbereitstellung ganzheitlich optimieren

Der Betrieb, die Erhaltung und die Anpassung von Verkehrsnetzen erfordern an vielen Stellen einen ganzheitlichen Ansatz. In den letzten Jahren wurde hier einiges angestoßen. So werden Verkehrsmanagementsysteme länderübergreifend optimiert, Bonus-Regelungen zur Verkürzung der Bau- und damit der Stauzeit erprobt oder verschiedene Formen von Öffentlich-Privaten-Partnerschaften (ÖPP) getestet. Auf der Tagesordnung bleibt eine Verbesserung der föderalen Zusammenarbeit von Bund und Ländern bei der Bereitstellung der Autobahnen und Bundesstraßen. Benchmarking und geeignete Indikatoren für Leistungsvereinbarungen gehören dazu. ÖPP und Funktionsbauverträge sind weiterzuentwickeln, auch um mehr Mittelstandseteiligung zu ermöglichen. Dies setzt voraus, dass die öffentliche Verwaltung ihre Aufgaben erfüllen kann und die Auftraggeberkompetenz nicht durch erheblichen Personalabbau gefährdet wird. Mittelfristig ist eine Entmischung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern für die Fernstraßen anzustreben.

► **Beschaffungsformen weiterentwickeln und Fernstraßenverwaltung optimieren**

## Potenziale von innovativen Produkten und Systemen stärker nutzen

Smartphones haben in den vergangenen Jahren nicht nur die digitale Kommunikation verändert. Wie das Beispiel des Carsharing zeigt, haben die neuen virtuellen Möglichkeiten auch erhebliche Impulse für Dienstleistungen in der realen Welt gesetzt. Potenziale der Vernetzung von Daten und Verkehr liegen noch brach. Auf der Basis besserer Datenqualität kann der Verkehr in Ballungsräumen effizienter gemanagt werden. Oder es lassen sich aggregierte Daten aus der Erfassung der Lkw-Maut vom Bund gut für die Verkehrsplanung nutzen, was bisher politisch nicht gewünscht ist. Bei der Umsetzung eines Einheitlichen Europäischen Mautdienstes (EETS) bedarf es eines gestaffelten Vorgehens seitens der EU, um zu tragfähigen Lösungen zu kommen. Ebenso kann in anderen Feldern der Nutzung von Innovationen auf die Sprünge geholfen werden. So hätte die Anpassung von Standards in der Straßenausstattung an neue Entwicklungen positive Wirkungen auf die Verkehrssicherheit. Für autonomes Fahren sind Rahmenbedingungen zu entwickeln.

► **Leistungsfähigkeit der Infrastruktur durch intelligente Verkehrssysteme stärken**



# 7. Modernisierungsoffensive der Verkehrswege verlässlich finanzieren

Eine moderne Verkehrsinfrastruktur leistet einen wichtigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und zur Beschäftigung in Deutschland. Ein Zurückfallen in Standortrankings, ein rückläufiges Nettoanlagevermögen der Straßen und eine im EU-Vergleich niedrige Investitionsrate sind klare Indizien dafür, dass Deutschland sein Straßennetz vernachlässigt. Wirtschaftliche Wachstumspotenziale lassen sich so in der Zukunft nicht ausschöpfen.

## Haushaltskonsolidierung und höhere Verkehrsinvestitionen sind kein Gegensatz

Die Sichtweise, die Schuldenbremse lasse keine höheren Investitionen zu, ist oft zu hören, aber dennoch nicht richtig. Zusätzliche Infrastrukturmittel lassen sich zum einen aus Umschichtungen im Bundeshaushalt oder wachsenden Steuereinnahmen mobilisieren. Zum zweiten muss Haushaltskonsolidierung so angelegt werden, dass nicht nach wenigen Jahren die kurzfristig unterlassenen Ausgaben in der Erhaltung wesentlich teurer nachzuholen sind. Drittens bremsen hohe Ineffizienzen in Verkehr und Logistik durch Staus das wirtschaftliche Wachstum und damit die Steuereinnahmen von morgen. Hier sei nur auf die großen Probleme des Anlagenbaus bei der Durchführung von Sondertransporten verwiesen. Deshalb trägt eine zielgerichtete Modernisierung der Infrastruktur zur nachhaltigen Sicherung wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit und damit zu soliden Staatsfinanzen bei. Die Investitionslücke an Fernstraßen beträgt im Vergleich zur Finanzplanung vom Juli 2013 mindestens drei Milliarden Euro pro Jahr. Bei den Landesstraßen fehlen mindestens 0,5 Milliarden Euro und für das Straßennetz der Kommunen weitere drei Milliarden Euro jährlich. Viele politische Akteure möchten deshalb zusätzliche Einnahmen aus dem Straßenverkehr erzielen. Es wird sie nicht aus der Pflicht entlassen, dauerhaft höhere Investitionsausgaben in den Budgets tatsächlich zu verankern. Daran hat es bisher selbst bei starken Zuwächsen aus Steuern oder der Lkw-Maut gefehlt. Es ist Zeit, den politischen Bekenntnissen auf allen föderalen Ebenen zu höheren öffentlichen Investitionen nun Taten folgen zu lassen.

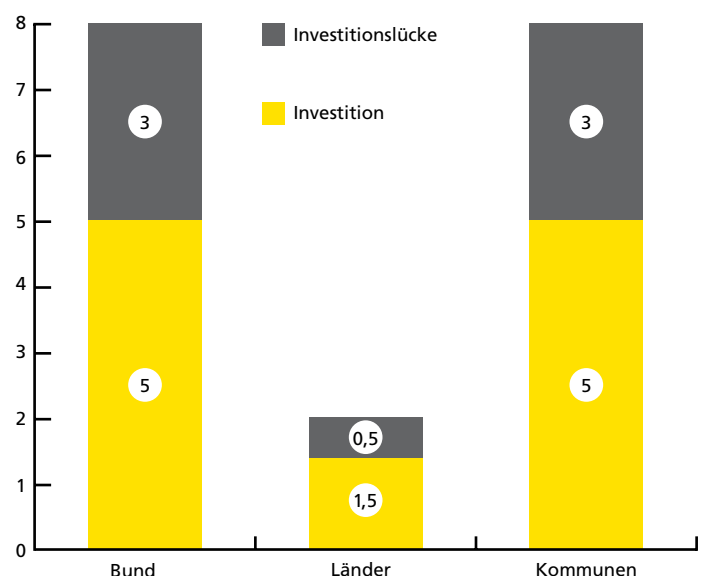
### ▶ Mit zusätzlichen Investitionen Finanzierungslücken der Straßennetze schließen

## Mit voller Zweckbindung der Lkw-Maut für Fernstraßen glaubwürdig bleiben

Seit 2011 wird das Aufkommen aus der Lkw-Maut vollständig für Investitionen in Fernstraßen verwendet. Damit wurde die Straße mit anderen Verkehrssystemen gleichgestellt. Bei den Landegebühren im Luftverkehr und den Trassenentgelten der Schiene war der Kreislauf zwischen Nutzung, Gebühr und Verwendung der Einnahmen schon lange gegeben. Es ist eine Frage politischer Glaubwürdigkeit, Gebühren aus der Nutzung von Straßen – auch im Falle einer Ausweitung – für deren Erhalt und Leistungsfähigkeit einzusetzen, sowie die bisherige Finanzierung von Straßen aus spezifischen Steuern nicht abzuschmelzen. Der Staat muss sich im Zuge der Daseinsvorsorge seiner Verantwortung für jeden Verkehrsweg stellen. Sofern die jeweiligen Nutzer den Finanzbedarf nicht decken, sind die Mittel aus dem allgemeinen Steueraufkommen aufzubringen, zu dem der Straßenverkehr einen erheblichen Beitrag leistet. Jeder sechste Euro der Einnahmen des Bundes stammt aus den spezifischen Abgaben der Straße.

### ▶ Die vollständige Zweckbindung der Lkw-Maut für Investitionen in Straßen beibehalten

Investitionslücken der Straßennetze (in Mrd. Euro)



Quelle: Eigene Schätzung

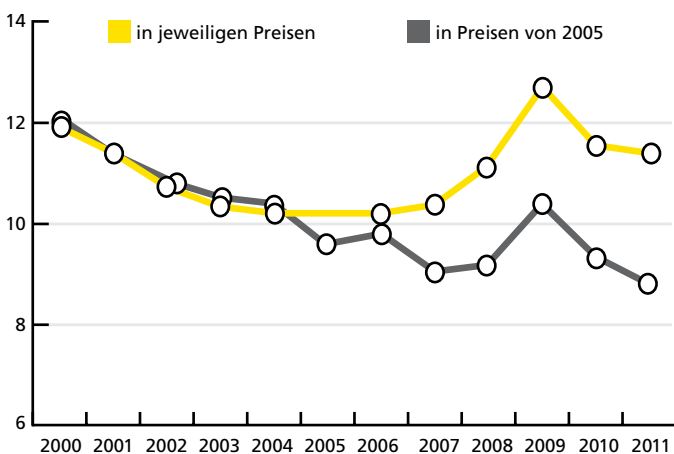


## Mit mehrjährigen Investitionsbudgets effizienteren Mitteleinsatz ermöglichen

In den vergangenen Jahren wurde die Investitionslinie des Bundes für Fernstraßen von rund fünf Milliarden Euro pro Jahr mehrfach durch Sonderprogramme kurzfristig aufgestockt. Dies unterstrich den hohen Handlungsbedarf, jedoch führte die Kurzfristigkeit der Entscheidungen auch zu Ineffizienzen. Durch einen mehrjährig höheren Rahmen hätten Teilprojekte besser aufeinander abgestimmt und die knappen Mittel effizienter eingesetzt werden können. Mit der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung hat der Bund bei der Schiene einen fünfjährigen Investitionsrahmen für das Bestandsnetz gesetzt. Für die Fernstraßen sollte ein vergleichbarer institutioneller Rahmen geschaffen werden. Dazu sollte der Bund seiner Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mehrjährig bedarfsgerechte Mittel aus der Lkw-Maut und Teilen des zweckgebundenen Mineralölsteueraufkommens verlässlich zuweisen.

### ► Den bestehenden Finanzierungskreislauf Straße durch Einbindung in einen mehrjährigen bedarfsgerechten Investitionsrahmen weiterentwickeln

Bruttoanlageinvestitionen in Straßen in Deutschland (nominal/ preisbereinigt)



Quelle: DIW/ BMVBS

## Kommunen bei Modernisierung der Verkehrsnetze nicht allein lassen

Die Investitionsfähigkeit der Kommunen ist je nach Region und Größe sehr unterschiedlich ausgeprägt. Sie haben nur begrenzten Einfluss auf ihre Einnahmen und Ausgaben, da vieles von Ländern, dem Bund und der EU vorgegeben wird. Zugleich lassen die meisten Bundesländer bisher wenig Elan dabei erkennen, der in den Föderalismusreformen übernommenen Verantwortung für Kommunen und ihre Infrastruktur gerecht zu werden. Die Investitionsfähigkeit aller Kommunen muss weiter verbessert und abgesichert werden. Dazu muss auch die Neuverhandlung der föderalen Finanzbeziehungen für die Zeit nach 2019 einen Beitrag leisten. Dies wird ein Prüfstein für die nachhaltige Tragfähigkeit der in den föderalen Reformen von 2006 vereinbarten Entmischung der Finanzverantwortung sein.

### ► Die Investitionsfähigkeit der Kommunen stärken und langfristig absichern

## Wegweiser

**Investitionslücken der Straßennetze von mehr als sechs Milliarden Euro pro Jahr schließen**

**Vollständige Zweckbindung der Lkw-Maut für Straßen beibehalten**

**Den Finanzierungskreislauf Straße des Bundes durch Einbindung in einen mehrjährig bedarfsgerechten Investitionsrahmen weiterentwickeln**

**Die Investitionsfähigkeit der Kommunen stärken und langfristig absichern**

# Aufgaben der Verkehrsinfrastrukturpolitik bis 2017

## 1. Mobilität gewährleisten

- Infrastruktur und Verkehrsangebot an demografischen Wandel anpassen
- Multimodalität und Vernetzung der Verkehrsträger stärken
- Anforderungen der Wirtschaft an die Verkehrsinfrastruktur Rechnung tragen

## 2. Erhaltungstau im Straßennetz auflösen

- Straßenbaulastträger zu strategischem Erhaltungsmanagement verpflichten
- Erhaltung von Infrastruktur in den öffentlichen Etats Vorrang einräumen
- Brücken aufgrund ihrer Netzwirkung besonders vorausschauend sanieren

## 3. Prioritäten beim Aus- und Neubau umsetzen

- Intra- und intermodale Verkehrsentwicklung realistisch einschätzen
- Aus-/Neubauprojekte nachvollziehbar bewerten und Alternativen einbeziehen
- Dringliche Engpassbeseitigung und Lückenschlüsse vorrangig finanzieren

## 4. Verkehrssicherheit verbessern

- Unfallvermeidung an neuen und bestehenden Straßen hohen Stellenwert geben
- Fahrbahnen, Markierungen und Sichtbarkeit der Verkehrszeichen im gesamten Straßennetz verbessern
- Chancen der Kommunikation der Infrastruktur mit Fahrzeug und Fahrer nutzen

## 5. Straßen für mehr Lärm- und Umweltschutz modernisieren

- Lärmbelastung durch Sanierung der Straßen wirksam mindern
- Infrastruktur für alternative Antriebe und Kraftstoffe im Verkehr gemeinsam aufbauen
- Klimavorsorge in Netz- und Projektplanung integrieren
- Bei Minderung externer Effekte auf Effizienz und Angemessenheit der Instrumente achten

## 6. Effizient und transparent investieren

- Mit Infrastrukturqualitätsbericht bessere Entscheidungsgrundlagen schaffen
- Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen
- ÖPP und andere Beschaffungsformen weiterentwickeln, die Fernstraßenverwaltung optimieren
- Leistungsfähigkeit durch Innovationen wie intelligente Verkehrssysteme stärken

## 7. Modernisierungsoffensive der Verkehrswege verlässlich finanzieren

- Jährliche Investitionslücke der Straßennetze von mehr als sechs Milliarden Euro schließen
- Vollständige Zweckbindung der Lkw-Maut für Straßen beibehalten
- Den Finanzierungskreislauf Straße des Bundes durch Einbindung in einen mehrjährig bedarfsgerechten Investitionsrahmen weiterentwickeln
- Die Investitionsfähigkeit der Kommunen stärken und langfristig absichern

## 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 30 Unternehmen und Verbände aus dem In- und Ausland. Vertreten sind Automobilclubs, die Automobil- und Bauwirtschaft, das Güterkraftverkehrsgewerbe, Infrastrukturbetreiber sowie die Dienstleistungs- und Finanzwirtschaft.

Mehr Informationen auf <http://www.promobilitaet.de>

## Impressum

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.  
Friedrichstraße 154  
10117 Berlin

Telefon: +49 (0) 30 - 22 48 84 12  
Telefax: +49 (0) 30 - 22 48 84 14  
E-Mail: [info@promobilitaet.de](mailto:info@promobilitaet.de)  
Web: <http://www.promobilitaet.de>  
Twitter: @promobilitaet

## Redaktion

Stefan Gerwens  
Holger Schilp

## Gestaltung

cage, fish & partner, [www.cagefish.com](http://www.cagefish.com)

## Photos

Oliver Tjaden, iStockphoto, Pro Mobilität

September 2013

