

Am 27. Juni will das Bundeskabinett den Gesetzentwurf zum Bundeshaushalt 2008 sowie die Finanzplanung 2009 bis 2011 beschließen. Vor den jetzt beginnenden Ressortabstimmungen der Minister möchten wir Ihnen aufzeigen, warum die rückläufige **Finanzplanung der Bundesregierung vom Juli 2006** für die Fernstraßen dringend korrigiert und die Investitionen spürbar angehoben werden müssen.

- Nach der bisherigen Finanzplanung würde die Große Koalition die **Ausgaben für die Fernstraßen** in dieser Legislaturperiode um 12 Prozent kürzen. Das passt nicht zu den steigenden Erwartungen an die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs. Der Erfolg unserer Volkswirtschaft baut auf Mobilität.
- Wirtschaftliches Wachstum führt zu einer überproportionalen **Zunahme des Güterverkehrs**. 70 Prozent des Gütertransports bewältigt der Lkw.
- Der sich belebende Arbeitsmarkt verlangt von den **Menschen Mobilität**. Aber auch die zunehmende Kaufkraft wird die hohe Verkehrsnachfrage weiter stärken.
- Es überrascht deshalb nicht: Der **Verkehr wächst** schneller als erwartet. Pkw und Lkw erreichen voraussichtlich schon 2009 das im Bundesverkehrswegeplan für 2015 erwartete Niveau.
- Sofern der Fernstraßenbau im Etatentwurf für den Bundeshaushalt 2008 nicht spürbar aufgestockt wird, ist die Umsetzung des unter rot-grün verabschiedeten **Bundesverkehrswegeplans** bis 2015 vermutlich bald Makulatur. Der Plan war unter dem Gesichtspunkt Finanzierbarkeit damals bewusst verkehrspolitisch zu knapp gefasst worden.
- **Steigende Kosten für Bauleistungen**, u.a. durch höhere Material- und Stoffkosten sowie durch die Anhebung der Mehrwertsteuer, sind in der bisherigen Investitionsplanung für den Bundesverkehrswegeplan gar nicht berücksichtigt.
- Die Bundesregierung hat in den letzten Jahren mehr in die **Erhaltung der Fernstraßen** investiert. Sie bleibt damit aber immer noch mehr als 500 Millionen Euro pro Jahr hinter den Plandaten des Bundesverkehrswegeplans zurück.
- Die **Lkw-Maut** wurde 2005 auch eingeführt, um die Unterfinanzierung der Fernstraßen zu beenden. Trotz der üppiger als erwartet fließenden Einnahmen soll in den kommenden Jahren weniger für den Ausbau und Erhalt zur Verfügung stehen als vor dem Mautstart.

Deutschland braucht eine Verkehrsinfrastruktur, die den steigenden Anforderungen Stand hält!

## Die bisherige Finanzplanung

### Bundesausgaben steigen/ Umschichtungen zu Lasten der Straße

Finanzplanung der Bundesregierung Juli 2006 (Investitionen und andere Ausgaben)						
Mrd. Euro	Ist 2005	Soll 2006	Soll 2007	Plan 2008	Plan 2009	Plan 2010
Gesamtausgaben	259,8	261,6	267,6	274,3	274,9	276,8
Verkehr	20,1	20,3	20,3	20,0	20,3	20,1
Darunter						
Fernstraßen	<b>6,15</b>	<b>5,78</b>	<b>5,66*</b>	<b>5,41</b>	<b>5,41</b>	<b>5,39</b>
Eisenbahnen	9,42	9,42	9,40	9,14	9,45	9,52
Wasserstraßen	1,56	1,61	1,67	1,73	1,78	1,77

\* Gegenüber dem Etatentwurf der Bundesregierung um 165 Mio. Euro erhöht, da der Deutsche Bundestag beim Beschluss des Haushaltsgesetzes 2007 die Investitionen um diesen Betrag angehoben hatte.

Quelle: Finanzplanung der Bundesregierung 2006

### Fernstraßeninvestitionen im Rückwärtsgang

#### Investitionen des Bundes in Fernstraßen in Mrd. Euro

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007 S	2008 P	2009 P	2010 P
4,66	4,71	4,66	4,93	5,26	5,20	4,70	<b>4,45</b>	<b>4,45</b>	<b>4,41</b>

Ab 2004 einschließlich Investitionen aus der Lkw-Maut; S = Soll; P = Finanzplanung Bundesregierung Juli 2006

Quelle: BMVBS

### Höhere Fernstraßeninvestitionen sind notwendig

#### 1. Mobilität ist Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg

##### Globalisierung und Arbeitsteilung bedeuten: Die Transportintensität der Wirtschaft nimmt zu

Wachstumsraten *	2003	2004	2005	2006	2007	Ø 2008 - 2010
Reales Bruttoinlandsprodukt	- 0,2 %	1,6 %	0,9 %	2,3 %	1,4 %	1,4 %
Verkehrsleistungen der Lkw	2,4 %	5,0 %	3,0 %	7,3 %	3,4 %	2,8 %

\* Die im Mai erhöhte Wachstumsprognose der Bundesregierung für das Bruttoinlandsprodukt für 2007 (2,3 %) und 2008 (2,4 %) konnte bei der Verkehrsprognose vom Januar nicht berücksichtigt werden. Auch der Verkehr dürfte stärker zunehmen.

Quelle: BVU

#### 2. Die Investitionen dürfen nicht hinter den Mindestbedarf zurückfallen

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2001 bis 2015 unterstellt für die Fernstraßen ab 2006 jährliche Investitionen von 5,2 Mrd. Euro in den Neubau, Ausbau und Erhalt. Der Plan ist eher als unterste Messlatte anzusehen. Viele dringende Vorhaben blieben unberücksichtigt. Auch von den Bundesländern wird der Bedarf weit höher geschätzt. [Aus Sicht der Infrastruktur sind 7 Mrd. Euro pro Jahr erforderlich.](#)

##### Lücke zwischen Finanzierung (s.o.) und Bedarf nimmt wieder zu

In Mrd. €	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009-10
<b>BVWP</b>	4,7	4,6	4,9	5,1	5,1	5,2	5,2	5,2	5,2
<b>BVWP-Lücke</b>	+/-0	+0,1	-0,2	-0,2	+0,1	+/- 0	- 0,50	- 0,65	-0,69

Quellen: Berechnungen nach Finanzplanung der Bundesregierung 2002, BMVBS

#### 3. Verkehrswachstum übertrifft Prognosen, Dauer-Staus nicht hinnehmen

##### Wachstum des Personenverkehrs

Mrd. Pkm	2006	2010	BVWP 2015
Pkw/ Zweirad	864	885	873
Bus/ U-/ Str.B.	83	84	86
Eisenbahn	78	81	98
Gesamt	1.025	1.050	1.057

Quellen: BVU 2007, BMVBS 2003, BVU 2001

##### Wachstum des Güterverkehrs

Mrd. tkm	2006	2010	BVWP 2015
Lkw (incl. Nahv.)	434	488	458*
Güterbahn	106	118	148
Binnenschiff	63	65	86
Gesamt	603	671	692

\* aufgrund neuer statistischer Abgrenzung incl. Nahverkehr

Quellen: BVU 2007, BMVBS 2003, BVU 2001

#### 4. Anstieg der Baukosten (u.a. MWST, Stoffe) im Etat berücksichtigen

##### Preise im Straßenbau (incl. Umsatzsteuer) (2000 = Indexwert 100)

Jahresende	Straßen	Brücken
2000	100,0	100,0
2003	100,0	98,6
2004	100,1	101,6
2005	101,3	103,1
2006	<b>106,3</b>	<b>107,2</b>
1. Q. 2007	<b>110,7</b>	<b>111,5</b>

Quelle: Statistisches Bundesamt

#### 5. Erhaltung um rd. 500 Mio. Euro pro Jahr verstärken

##### BVWP-Erhaltungsbedarf Fernstraßen

