

Die Beratungen von Bundestag und Bundesrat zum Verkehrsetat 2009 werden von der Diskussion um die Erhöhung der Lkw-Maut überlagert. Pro Mobilität appelliert an die politischen Entscheidungsträger, die Investitionen in die Verkehrswege unabhängig vom Ausgang der Mautfrage zu verstärken und den Kostenanstieg im Straßenbau auszugleichen

Der Etatentwurf 2009 und die Finanzplanung 2010 bis 2012 sehen höhere Investitionen in die Verkehrswege vor. Das ist einerseits erfreulich, denn der Bedarf an Erhaltung, Ausbau und Neubau hat weiter zugenommen und ist bei weitem nicht finanziert. Andererseits soll die Investitionsverstärkung aus einer Erhöhung der Lkw-Maut finanziert werden, deren Berechtigung umstritten ist und deren Zusatzeinnahmen in den nächsten Jahren nicht vollständig zusätzlich für bessere Infrastruktur genutzt werden sollen.

Licht und Schatten im Etatentwurf 2009:

- Die Investitionen in die Verkehrswege und den kombinierten Verkehr sollen erstmals die zehn Milliarden Euro überschreiten und im Vergleich zum laufenden Haushalt um rund 680 Millionen Euro steigen. Jedoch stehen 1,08 Milliarden Euro unter dem **Vorbehalt der Anhebung der Lkw-Maut**, die der Bundesrat und die Nutzer kritisch sehen. Ein Junktim ist ungerechtfertigt.
- Die Bundesregierung hat eine mittelfristige Finanzplanung verabschiedet, die **trotz der geplanten Mautanhebung ab 2011 weniger für Fernstraßen als heute** vorsieht. Erstmals seit 1991 würde der Bund - selbst mit Maut - hierfür weniger als zwei Prozent seiner Ausgaben verwenden.
- Die Länder haben den Finger in die Wunde gelegt. Der **Bund nutzt die Lkw-Maut, um seine Investitionen aus allgemeinen Haushaltsmitteln zurückzufahren** (Tab. 2). Das muss die Koalition stoppen und die Investitionen aus Steuermitteln zumindest verstetigen!
- Der **Investitionsbedarf nimmt dagegen weiter zu**: Die Verkehrsnachfrage steigt mittel- und langfristig weiter an. Zunehmende Staus kosten Zeit und vergeuden Kraftstoffe. Mit einer besseren Qualität der Infrastruktur muss der Bund mehr zu Mobilität, Klimaschutz und Verkehrssicherheit beitragen.
- Die **Erhaltungslücke für Autobahnen und Bundesstraßen soll auf 400 Mio. Euro verringert werden**. Die Richtung stimmt, denn der Sanierungsbedarf ist hoch. Unter Einschluss von Erhaltungsanteilen beim Ausbau sollen schätzungsweise 2,3 Milliarden Euro bereitgestellt werden.
- Der **starke Kostenanstieg im Straßenbau** bringt den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aus dem Tritt. 5,23 Milliarden Euro im Fernstraßenbau in 2009 entsprechen ca. 4,5 Milliarden Euro zum Preisstand 2001 des BVWP. Der wurde ohne Preiseffekte mit 5,2 Milliarden Euro jährlich kalkuliert.

Etatentwurf 2009 und Finanzplanung 2012

Fernstraßen-Investitionen trotz Mautanhebung schon 2011 niedriger als heute

Tab. 1 Etatentwurf 2009 und Finanzplanung 2012 der Bundesregierung

Mrd. Euro	Ist 2007	Soll 2008	Entw. '09	Plan 2010	Plan 2011	Plan 2012
Gesamtausgaben	261,6	283,2	288,4	292,4	295,2	300,6
Verkehr	20,3	20,7	22,3	22,0	21,9	21,9
Investitionen						
Fernstraßen	4,93	4,93	5,23	5,04	4,89	4,85
Eisenbahnen	3,40	3,70	3,92	3,92	3,92	3,92
Wasserstraßen	0,59	0,80	0,90	0,89	0,88	0,87

Quelle: BMVBS 2008

Bund reduziert mit Lkw-Maut Investitionen aus allgemeinen Haushaltsmitteln

Tab. 2 Verkehrswegeinvestitionen vor und nach dem Start der Lkw-Maut in 2005

in Mrd. Euro	Ø 2001-2004	Ø 2005-2008	Ø 2009-2012 (Plan)
Investitionen in Bundesverkehrswege	9,35	9,36	9,97
dav. aus allg. Haushaltsmitteln	9,35	7,05	6,46
dav. aus Lkw-Maut	-	2,31	3,50
Nachrichtlich: Mautaufkommen (brutto)	-	3,10	4,82

Quelle: Eigene Berechnungen

Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Verkehrsetat 2009

Informationen zu den Haushaltsberatungen
von Bundestag und Bundesrat

15. September
2008

Investitionen nicht von Mauterhöhung abhängig machen!

1. Infrastruktur auf langfristiges Wachstum vorbereiten, Verlagerung irrelevant

Personenverkehrsleistung			
Mrd. Pkm	Anteil'08	2008	2025
Pkw/ Zweirad	84,5%	886	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	7,8%	82	79
Eisenbahn	7,7%	81	91
Gesamt	100,0%	1.049	1.200

Quellen: ITP/ BVU 2007, BVU 2008

Güterverkehrsleistung			
Mrd. tkm	Anteil'08	2008	2025
Lkw (incl. Nahv.)	71,9%	490	704
Güterbahn	17,9%	121	152
Binnenschiff	10,2%	65	80
Gesamt	100,0%	676	936

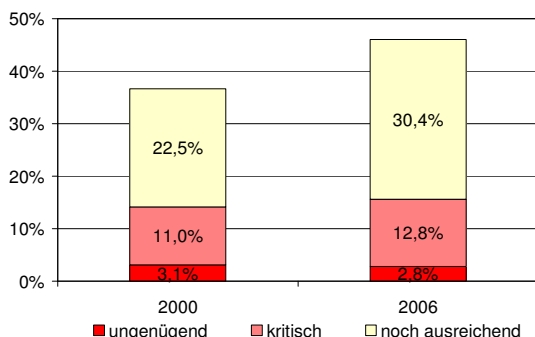
Quellen: ITP/ BVU 2007, BVU 2008

2. Klimaschutz durch aktiveres Handeln gegen Staus stärken

Entwicklung von CO ₂ -Emissionen und Nachfrage im deutschen Straßenverkehr						
	1991	2000	2002	2004	2006	2006/2000
CO ₂ -Emissionen (Mio. t)	154,1	171,3	166,0	160,0	148,9	- 13,0 %
Pkw/Zweirad (Mrd. Pkm)	714	850	880	887	888	+ 4,5 %
Lkw (Mrd. tkm)	246	346	355	398	432	+ 24,9 %

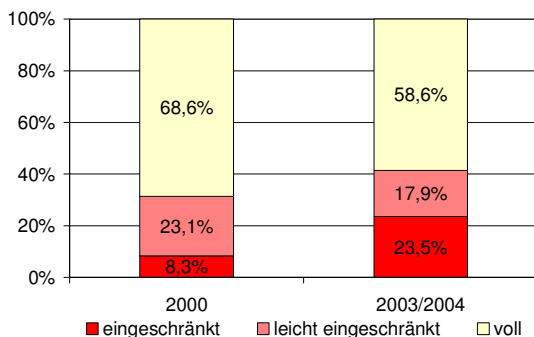
Quelle: BMU 2008, DIW 2007

3. Rund 45 % der Brückenflächen an Fernstraßen brauchen Sanierung



Quellen: BMVBS 2007/2001

4. Gebrauchsfähigkeit der Fahrbahnen an Bundesstraßen verbessern



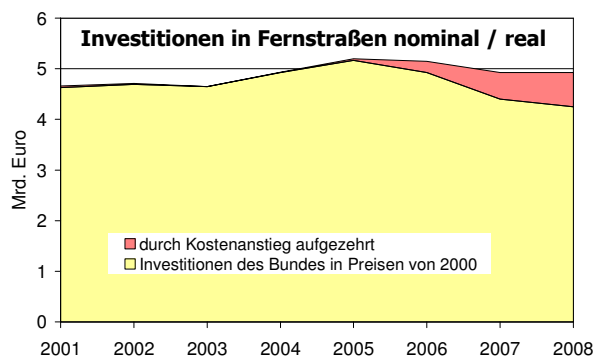
Quellen: BMVBS 2007/2002

5. Den starken Anstieg der Baupreise im Etat auffangen

Preise im Straßenbau (incl. Umsatzsteuer) (2000 = Indexwert 100)		
	Straßen	Brücken
2000	100,0	100,0
2004	100,1	100,7
2005	100,5	102,8
2006	104,4	105,4
2007	112,1	112,9
Mai 2008	116,1	117,9

Quelle: Statistisches Bundesamt 2008

6. BVWP entspricht Preisstand 2001: Ein Euro von heute nur 86 Cent wert



Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154
10117 Berlin

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

Web: www.promobilitaet.de
Mail: info@promobilitaet.de

Redaktion:
Stefan Gerwens

Geschäftsführung:
Stefan Gerwens (V.i.S.d.P)

ZAHLEN
DATEN
FAKTTEN