

**2010 sollen fast zwölf Milliarden Euro in die Verkehrswege des Bundes investiert werden. Dieses im Vergleich zu früheren Jahren erfreuliche Niveau sieht der Etatentwurf der Bundesregierung vor, den Bundestag und Bundesrat beraten. Dazu tragen nicht nur die Konjunkturpakete, sondern auch die seit 2009 erhöhte Lkw-Maut bei. Wichtig ist jetzt vor allem, die Weichen für eine solide Finanzierung der Verkehrswege für die nächsten Jahre zu stellen, denn Mobilität wird weiterhin die Zukunft unserer Gesellschaft und das Wachstum der Wirtschaft prägen. Pro Mobilität appelliert an die politischen Entscheidungsträger, dauerhaft mehr in Verkehrsinfrastruktur zu investieren und einen Finanzierungskreislauf Straße zu entwickeln.**

- Im von der vorherigen Koalition unverändert übernommenen Haushaltsentwurf 2010 sind für Fernstraßen 5,3 Milliarden Euro aus dem Einzelplan 12 (Verkehr, Bau) vorgesehen. Zusätzlich werden ca. 500 Mio. Euro aus dem Konjunkturpaket II bauwirksam. Der Anstieg der Baupreise um 17,8 Prozent seit 2005 zeigt aber, die Konjunkturpakete sind kaum mehr als ein Ausgleich des Preiseffekts.
- Nicht alle vorgesehenen Investitionen sind verlässlich finanziert. Bei den Einnahmen aus der Lkw-Maut unterblieb eine Anpassung der Erwartungen an die Wirtschaftskrise. Je nach Konjunkturverlauf sind 400 bis 600 Mio. Euro weniger realistisch. 200 Mio. Euro sind bereits mit einer Haushaltssperre belegt.
- Die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur steigen. Schon in Kürze wird die Verkehrsnachfrage wieder oberhalb dessen liegen, was zum Ende der Laufzeit des Bundesverkehrswegeplans 2001 bis 2015 erwartet wird. Der als vordringlich angesehene Neu- und Ausbau liegt dagegen weit zurück. Steigender Erhaltungsbedarf und zunehmenden Anforderungen an Lärmschutz und Verkehrssicherheit machen deutlich, Etatkonsolidierung zu Lasten der Verkehrsinvestitionen darf es nicht geben.
- Vorhandene Mittel besser zu nutzen, wird immer wichtiger. Dazu sind die Effizienz des Mitteleinsatzes zu verbessern und Finanzierungskreisläufe für die Fernstraßen zu entwickeln. Bei der Schiene sind diese längst Realität. Sie erlauben, effizienter zu investieren, weil Projekte mehrjährig geplant und kontinuierlich umgesetzt werden können. Der Koalitionsvertrag setzt hier die richtigen Akzente.

## Etatentwurf 2010 und Finanzplanung 2013

### Investitionen durch Konjunkturpakete+ Mauterhöhung vorübergehend erhöht

#### Etatentwurf 2010 der Bundesregierung und Finanzplanung 2013 (incl. KP I, ohne KP II)

in Mrd. Euro	Ist 2008	Soll 2009	Entw. '10	Plan 2011	Plan 2012	Plan 2013
Gesamtausgaben	261,6	303,3	325,4	321,1	318,3	313,5
<b>Investitionen</b>						
Fernstraßen	<b>5,03</b>	<b>5,75</b>	<b>5,29</b>	<b>5,00</b>	<b>4,84</b>	<b>4,85</b>
Eisenbahnen	3,86	4,07	4,33	3,94	3,92	3,92
Wasserstraßen	0,81	1,17	1,01	0,90	0,87	0,87
<b>Verkehrswege*</b>	<b>9,77</b>	<b>11,24</b>	<b>10,77</b>	<b>10,00</b>	<b>9,78</b>	<b>9,79</b>
<b>Zusätzl. Konjunkturpaket II**</b>		<b>2,00</b>				

\*inklusive Kombiniertes Verkehr, \*\* für alle Verkehrswege 2009 – 2010 (Restfinanzierung 2011) Quelle: BMF 2009, BMVBS 2009

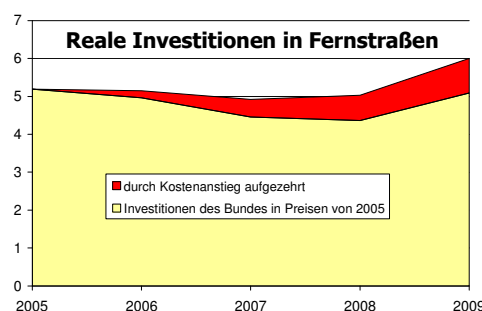
### Die Krise genutzt, um Wege zu stärken

#### Fernstraßen in Konjunkturpaketen I + II

in Mio. Euro	KP I	KP II
Gesamt	<b>950</b>	<b>850</b>
Erhaltung	220	350
Lkw-Stellplätze	30	100
Aus-/Neubau	700	400

Quelle: BMVBS 2008/2009

### Baupreisanstieg um 17,8 % seit 2005



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

## Der Bedeutung der Straße für das Verkehrssystem Rechnung tragen

### 1. Wachstum wird alle Verkehrsträger stark fordern, Verlagerung irrelevant

#### Personenverkehrsleistung

Mrd. Pkm	Anteil'09	2009*	2025
Pkw/ Zweirad	84,5%	884	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	7,7%	80	79
Eisenbahn	7,8%	82	91
Gesamt	100,0%	1.046	1.200

\*Schätzung im Auftrag der Bundesregierung (Juli 2009)  
Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2009

#### Güterverkehrsleistung

Mrd. tkm	Anteil'09	2009*	2025
Lkw (incl. Nahv.)	74,3%	422	704
Güterbahn	16,5%	94	152
Binnenschiff	9,2%	52	80
Gesamt	100,0%	568	936

\*Schätzung im Auftrag der Bundesregierung (Juli 2009)  
Quellen: ITP/ BVU 2007, ITP/ Ratzenberger 2009

### 2. Fortschritte in der Verkehrssicherheit und beim Klimaschutz stärken

#### Trend: Verkehrssicherheit, Klimaschutz

<b>Straßenverkehr</b>	2007	2007/2000
Verkehrstote	4949	- 34 %
CO <sub>2</sub> -Emis. (Mio. t)	144	- 16 %
Pkw (Mrd. Pkm)	885	+ 4 %
Lkw (Mrd. tkm)	466	+ 35 %

Quelle: UBA 2009, DIW 2009

#### Handlungsfelder:

- Verkehrssicherheit
  - Bauliche Maßnahmen an Bundesstraßen
  - Lkw-Stellplätze auf Autobahnen
  - Standstreifen an Autobahnen
- Klimaschutz durch fließenden Verkehr
  - Ausbau von Stauschwerpunkten/ Telematik
  - Baustellenmanagement
  - Unfallvermeidung

### 3. Bundesverkehrswegeplan 2001–15 bei Straße beschleunigt umsetzen

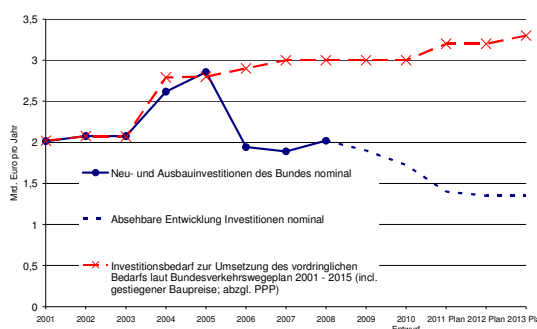
#### Vordringlicher Neu- und Ausbau Fernstraßen

Länder	Ø Inv. 2001-08	Ohne Anstieg der Zuweisungen fertig*
BaWü.	234 Mio. €	> 2025
Hessen	99 Mio. €	> 2030
HH	37 Mio. €	> 2025
Nds.	168 Mio. €	> 2025
NRW	302 Mio. €	> 2025

\* Restbedarf zum Preisstand 2009 (ca. 18 % über 2001)

Quelle: Eigene Berechnung auf Basis BT-Drs. 17/402

### 4. Vordringl. Neu- und Ausbau stärken (aber nicht auf Kosten der Erhaltung)



### 5. Finanzierungskreislauf durch gesetzliche Bindung der Lkw-Maut nur für Straße

Schiennetz 75 % der Ausgaben mehrjährig finanziert	mehr- jährig	Fernstraßennetz 20 % der Ausgaben mehrjährig finanziert
<b>Kreislauf 2 (Extern):</b> Trasseneinnahmen der DB Netz AG (ca. 3,8 Mrd. Euro)	Ja	
<b>Kreislauf 1 (Etat intern):</b> Leistungs-/ Finanzierungsvereinbarung für Bestandsnetz (Verpflichtungsermächtigung im Etat für 2009-2013 jährlich 2,5 Mrd. €)	Ja	<b>Kreislauf 1 (Etat intern):</b> Netto-Aufkommen der Lkw-Maut, gesetzlich mind. 50 % für Investitionen in Straßen (ca. 1,5 Mrd. Euro)
<b>Kein Kreislauf:</b> jährliche Etatgesetzgebung des Bundes, zuletzt ca. 1,5–2 Mrd. € für Neu-/Ausbau	Nein	<b>Kein Kreislauf:</b> jährl. Etatgesetzgebung Bund (Länder), zuletzt ca. 5-5,5 Mrd.€ für Bau, Betrieb

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