



# Verkehrsetat 2022/23

Informationen zu den Haushaltsberatungen von Bundestag und Bundesrat

August 2022

Mit dem Verkehrsetat 2022, 2023 und der Finanzplanung bis 2026 sollen die Investitionen in die Bundesverkehrswege stagnieren. Für die Bundesfernstraßen sind im Gesetzentwurf der Bundesregierung für 2022 Investitionen von 8,4 Milliarden Euro und für 2023 Investitionen von knapp 8,47 Milliarden Euro vorgesehen. Ab 2024 wird das Investitionsniveau auf gut 8,9 Milliarden steigen, fällt dann wieder um 300 Millionen ab. Unter Berücksichtigung von Inflation und Baupreissteigerungen, werden in Zukunft deutlich weniger Bauprojekte an unseren maroden Straßen und Brücken durchgeführt werden können. Auch die für 2023 eingeplanten 540 Mio. € mehr Einnahmen durch die LKW-Maut können angesichts einer realen Rezessionsgefahr, schwerwiegender Probleme bei den globalen Lieferketten und einem extremen Gasmangel in der produzierenden Industrie nicht als gesichert angesehen werden. Hier fehlt eine Finanzierungsperspektive für die dringenden Erhaltungsmaßnahmen. Auch der Aufbau von dringend benötigten Kapazitäten, Ausbildung, Personal und neuen Maschinen, bei Unternehmen und Verwaltungen wird nur zu erreichen sein, wenn das aufgebaute Vertrauen in einen langfristig angelegten Investitionshochlauf durch eine angemessene Finanzplanung nicht enttäuscht wird.

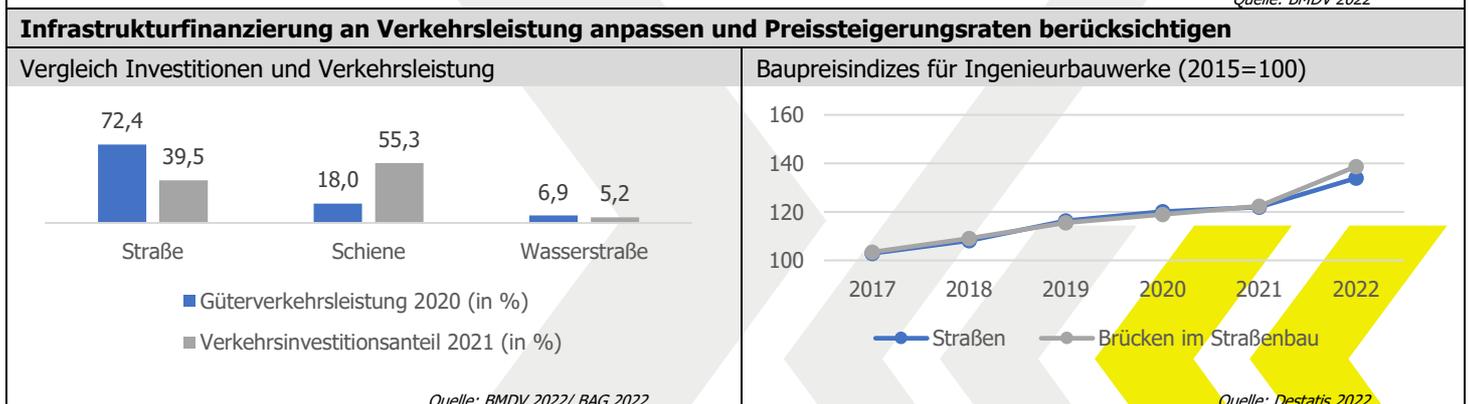
Die Akzeptanz der Nutzer der Straßen wird davon abhängen, ob sichergestellt ist, dass mit den Einkünften aus der Maut wieder in die Straße investiert wird.

- Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, müssen klimaneutrale Technologien im Straßenverkehr gefördert und eingesetzt werden. Die Verlagerung von Gütern auf die Schiene ist angesichts der verschiedenen Frachten und unterschiedlichen Leistungsprofilen kein entscheidender Hebel zu Erreichung der Klimaziele
- Für Erhalt, Aus- und Neubau der ca. 13.000 km Autobahn soll die Autobahn GmbH des Bundes 5,5 Mrd. Euro erhalten. Für Bundesstraßen werden rund 2,5 Mrd. Euro veranschlagt.
- Angesichts hoher Staatsausgaben zur Bewältigung der vielfältigen Krisen sollten alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung schnellstmöglich genutzt werden, da dies weder den Bürger noch den Staat finanziell belastet und der Wirtschaft schneller und nachhaltiger helfen kann.

Etatentwurf 2022/23 und Finanzplanung bis 2026						
In Mrd. Euro	Soll'21	Soll'22	Entw'23	Plan'24	Plan'25	Plan'26
Gesamtausgaben	41.354	36.111	35.041	35.000	35.500	36.000
<b>Investitionen</b>	25.278	21.886	21.453	22.309	23.173	23.745
Fernstraßen*1	8.649	8.400	8.468	8.936	8.618	8.608
Schiene	12.125	9.418	8.851	9.648	9.972	10.497
Wasserwege	1.144	1.398	1.049	1.261	1.353	1.474
<b>Verkehrsinvestitionslinie</b>	20.256	19.465	18.648	20.113	20.210	20.845

\*1 ohne Aufwendungen für Nutzerfinanzierung

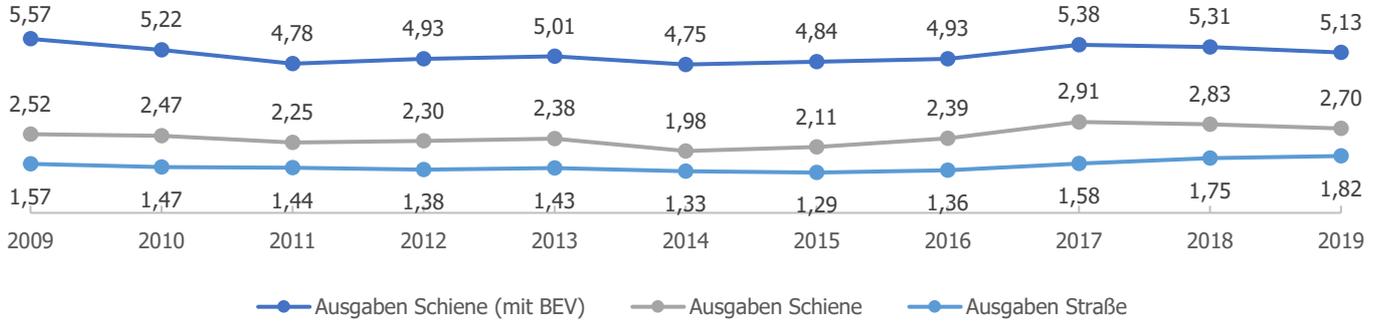
*Quelle: BMDV 2022*





**Verkehrsträger Straße bei Investitionen pro Leistungskilometer am günstigsten**

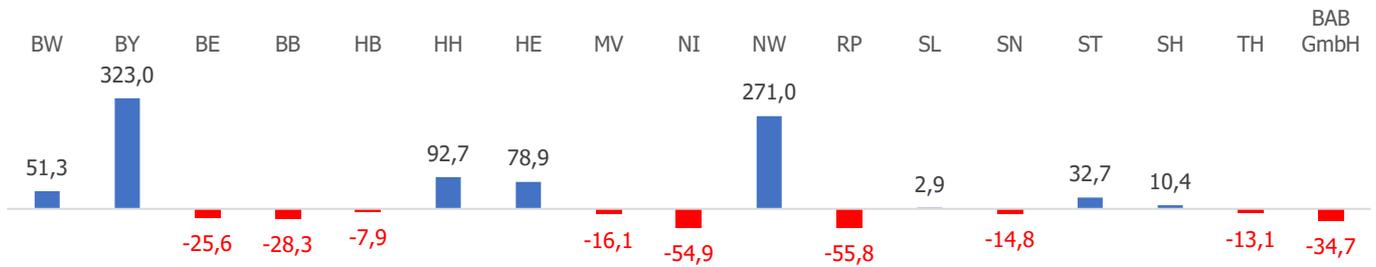
Ist-Ausgaben des Bundes für die Schiene und Nettoausgaben von Bund, Ländern und Gemeinden für die Straße (jeweils pro Leistungskilometer) in Euro-Cent pro Leistungskilometer



Quelle: BMDV 2022

**Fachkräftemangel verhindert Ausschöpfen der Investitionsbudgets mit starken regionalen Unterschieden**

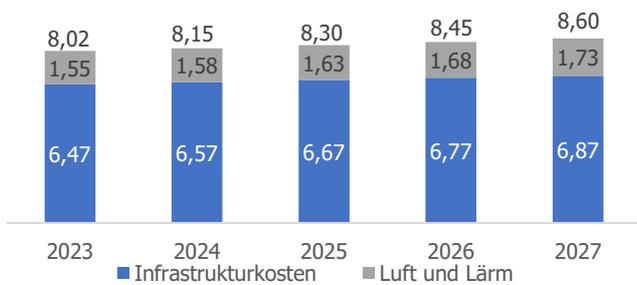
Mittelveränderungen bei Investitionen in Bundesfernstraßen 2020 nach Bundesländern (+Autobahn GmbH)  
Differenz Verfügungsrahmen und Ist-Ausgaben (in Mio. Euro)



Quelle: IW Köln 2022

**Gebührenfinanzierung konsequent weiterführen**

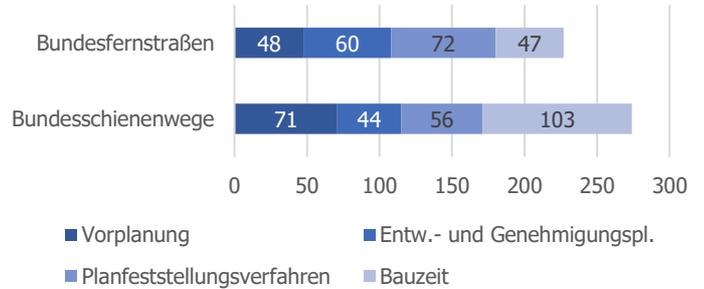
Prognose: Mauteinnahmen 2023-2027 (in Mrd. €)



Quelle: BMDV 2022

**Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen**

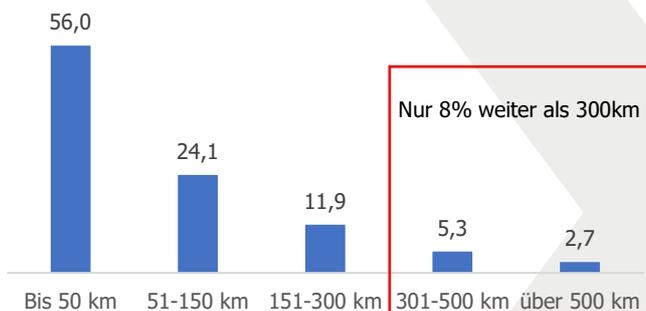
Durchschnittliche Dauer (Monate) bis Inbetriebnahme (Neubau)



Quelle: IW (Köln) 2022

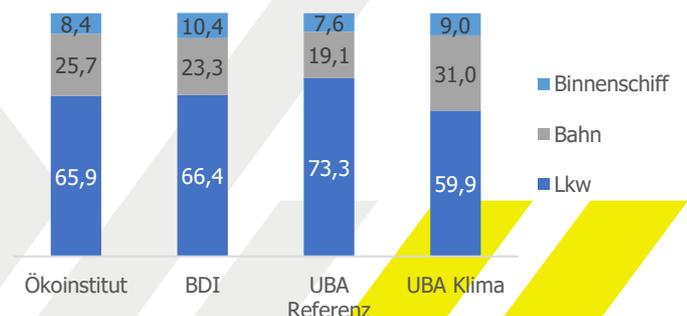
**Verlagerungspotential? Der Lkw bleibt langfristig das Rückgrat des Gütertransportes in Deutschland**

Verkehrsaufkommen dt. Lkw 2019 nach Transportweite (in %)



Quelle: IW (Köln) 2022

Prognose: Anteile am Güterverkehr 2050 (in %)



Quelle: IW (Köln) 2022; BDI 2018; Öko-Institut 2021; Umweltbundesamt 2020