



PRESSEMITTEILUNG 13/2009

Berlin, den 09. September 2009

Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Friedrichstraße 154

10117 Berlin

Tel.: 030 / 22 48 84 12

Fax: 030 / 22 48 84 14

www.promobilitaet.de

info@promobilitaet.de

Empfehlungen zur Verkehrsinfrastrukturpolitik nach der Bundestagswahl

Qualitätsoffensive für die Fernstraßen, mehr Effizienz und Reform der Finanzierung

In den kommenden vier Jahren müsse für die Verkehrsinfrastrukturpolitik ein neues Fundament gelegt werden, hat der Präsident von Pro Mobilität, Dr. Peter Fischer am Mittwoch in Berlin gefordert. Unter dem Leitthema „Mobilität braucht Verkehrswege“ weist der Infrastrukturverband in einem Sieben-Punkte-Programm für die Zeit nach der Bundeswahl auf die Notwendigkeit hin, eine Qualitätsoffensive für die Fernstraßen zu starten und deren Finanzierung neu auszurichten. Angesichts der absehbaren Etatnöte des Bundes müsse auch alles getan werden, um vorhandene Investitionsmittel wirksamer zu nutzen. „Die Verkehrspolitik muss ihr Gewicht stärken und die Bedeutung von Mobilität sichtbar machen. Dazu muss sie mehr Transparenz wagen. Ein besseres Berichtswesen über den Zustand und die Qualität der Verkehrsinfrastruktur wäre ein wichtiger erster Schritt“, so Fischer.

Der Präsident des Infrastrukturverbandes warnte davor, die wirtschaftliche Rezession zum Vorwand zu nehmen, den notwendigen Infrastrukturausbau auf die lange Bank zu schieben. Der Pkw-Verkehr sei stabil und der Lkw-Verkehr sei zwar auf das Niveau von 2005 zurückgefallen, aber schon im kommenden Jahr werde auch hier die Nachfrage wieder zunehmen. „In den letzten Jahren waren die Zuwachsraten im Güterverkehr rund doppelt so hoch wie die des Bruttoinlandsprodukts. Das wird sich in der Zukunft kaum ändern. Der Verkehr wird schon bald wieder über das Niveau von 2008 hinausgehen. Darauf muss die Verkehrspolitik die Infrastruktur vorbereiten“.

Eine Qualitätsoffensive für Autobahnen und Bundesstraßen sei überfällig. Das beginne bei der Lärmsanierung des vorhandenen Netzes, reiche über wirksame Stauvermeidung und mehr Maßnahmen zur Verkehrssicherheit bis hin zu einem besseren Zustand der Infrastruktur. „Rund 40 Prozent des Fahrbahnen an Bundesstraßen sind nicht mehr voll gebrauchsfähig“, so Dr. Fischer. Ein großer Teil der 38.000 Brücken brauche eine Grundsanierung. Nach dem Verfall der kommunalen Verkehrsnetze würden jetzt auch die Bundesverkehrswege zunehmend zum Sanierungsfall.

Präsidium

Dr. Peter Fischer (Vorsitzender)

Ulrich Klaus Becker

Jörg Eschenbach

Hermann Grewer

Peter Markus Löw

Dr. Peter Noé

Matthias Wissmann

Prof. Dr.-Ing. Gerhard Zeidler

Geschäftsführung

Stefan Gerwens

Mitglieder

3M Deutschland GmbH

ADAC e.V.

ARBIT – Arbeitsgemeinschaft der Bitumenindustrie e.V.

Autobahn Tank & Rast GmbH

Automobilclub von Deutschland e.V.

Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft

Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.

Bundesverband der Deutschen Zementindustrie e.V.

Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e.V.

DEKRA e.V.

Deutscher Asphaltverband e.V.

DKV Euroservice GmbH + Co. KG

F. Kirchhoff AG

Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Hermann Kirchner

Bauunternehmung GmbH

HOCHTIEF AG

KEMNA BAU

Andreae GmbH & Co. KG

Macquarie Capital (Europe) Limited

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA

NYNAS Bitumen

Nynas N. V.

Sanef

Sievert Handel Transporte GmbH

STRABAG AG

Tensar International GmbH

UNION TANK Eckstein GmbH & Co. KG

Verband der Automobilindustrie e.V.

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Verkehrsakademie Bayern e.V.

Georgia von der Wettern

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Zentralverband Deutsches Baugewerbe e.V.

Damit Investitionen in die Verkehrswege wirksamer eingesetzt werden, müssten gesamtwirtschaftlich besonders dringende Projekte Vorrang haben. Bei der Erhaltung müsse analog zur Schiene auf Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für Fernstraßen gesetzt werden. Der Bund müsse dazu mit den Ländern Qualitätsstandards festlegen und eine stabile Finanzierung für mehrere Jahre zusagen. Mehrjährige Planbarkeit von Maßnahmen und Leistungsanreize würden die Effizienz verbessern. Wichtig seien auch die verstärkte Nutzung öffentlich-privater-Partnerschaften, die Vereinfachung des Planungsrechts sowie der Abbau von Bürokratie.

Darüber hinaus sei eine Reform der Fernstraßenfinanzierung überfällig. Mehr denn je komme es auf ein verlässliches und langfristig planbares Investitionsniveau an. Mit den Konjunkturpaketen hätte der Projektstau verringert werden können. Eine Vorsorge für die Zukunft sei dies aber nicht. Der in der Finanzplanung der Bundesregierung erkennbare Rückfall der Investitionen ab 2011 auf fünf Milliarden Euro treffe die Fernstraßen hart. Als Lösung empfiehlt Pro Mobilität, für die Fernstraßen einen Finanzierungskreislauf auf Basis der Lkw-Maut zu entwickeln. Außerdem müsse die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft gestärkt und kreditfähig werden. Sieben Milliarden Euro seien jedes Jahr nötig, um den Bedarf der Straße zu decken. Dies könne nur durch die Abkoppelung vom Bundeshaushalt erreicht werden.

Infrastrukturpolitik müsse künftig mehr als bisher als Querschnittsaufgabe aller politischen Ressorts verstanden werden, fordert der Infrastrukturverband. Angesichts der Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung müsse die Verkehrspolitik andere Politikbereiche stärker einbinden.

Empfehlungen von Pro Mobilität an die Verkehrsinfrastrukturpolitik finden Sie unter http://www.promobilitaet.de/downloads/Position_Empfehlungen_zur_Bundestagswahl.pdf.

Nähere Informationen: Stefan Gerwens, Geschäftsführer
Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.