



Dr. Peter Fischer

Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Begrüßung

zur Veranstaltung

„Finanzierung des deutschen Fernstraßennetzes“

am 6. Mai 2010

in Berlin

(max. 10 Minuten)

Es gilt das gesprochene Wort!

Sehr geehrter Herr Minister Professor Reinhart,
verehrte Abgeordnete des Deutschen Bundestages,
meine Damen und Herren,

im Namen von Pro Mobilität heiÙe ich Sie herzlich willkommen. Ich freue mich über Ihr Interesse an der Finanzierung der FernstraÙen.

Mein besonderer Dank gilt Ihnen, Herr Minister Professor Reinhart, dass wir diese Veranstaltung gemeinsam in Ihrer schönen Landesvertretung ausrichten. In Baden-Württemberg stand ja nicht nur die Wiege des Automobils, es ist bis heute ein Mobilitätsstandort mit Firmen von Weltrang. Für den deutschen und europäischen Verkehr ist Ihr Bundesland eine Drehscheibe ersten Ranges. Es gibt somit viele gute Gründe, um hier gemeinsam über die Finanzierung des deutschen Autobahnnetzes zu diskutieren.

Meine Damen und Herren,
die Bundespolitik starrt schon seit längerem auf den Mai 2010. Nach der Landtagswahl am kommenden Sonntag in Nordrhein-Westfalen soll die Vorbereitung des Entwurfs für den Bundeshaushalt 2011 in die heiÙe Phase kommen. Die Bürger sollen dann ein schonungsloses Bild der Lage erhalten und Pläne zur Konsolidierung des Bundeshaushalts sollen Gestalt annehmen, so das Gerücht. Mit der Veröffentlichung der Ergebnisse der Steuerschätzung soll dafür am heutigen Tag die Grundlage gelegt werden.

Für Optimismus besteht trotz guter Nachrichten aus der Wirtschaft wenig Anlass. Die Eckwerte werden kaum besser ausfallen, als das bisher in der Finanzplanung des Bundes vom Juli 2009 angenommen wurde. Für die FernstraÙen ist dort ein Investitionsniveau von fünf Milliarden Euro vorgesehen. Das reicht nicht, um das aus unserer Sicht Notwendige zu tun. Beim Erhalt der Verkehrsinfrastruktur wird erneut nur der Mangel verwaltet werden können und auch beim Ausbau des wirtschaftlich wichtigen FernstraÙennetzes stehen wir im Investitionsstau.

Was muss im FernstraÙennetz geschehen?

- Erstens, ist die Erhaltung in Rückstand geraten. Bei Brücken gibt es viel zu tun, aber auch die rechten Fahrstreifen der Autobahnen und die Fahrbahnen der BundesstraÙen brauchen vielerorts eine Grundsanierung. Der strenge Winter hat die Probleme verschärft, doch die Ursachen liegen tiefer. Bei vielen Bauwerken und Fahrbahnbelägen wird die technische Lebensdauer bald erreicht sein. Zunehmende

Verkehrsbelastungen oder auch zu lange hinaus gezögerte Erhaltungsmaßnahmen beschleunigen den Verschleiß zusätzlich.

- Zweitens, muss der Ausbau der Hauptkorridore im Autobahnnetz zügig voranschreiten. Bis 2007 boomte die Wirtschaft, in den Seehäfen stapelten sich die Container, Autobahnen und Schienenwege stießen an Kapazitätsgrenzen. In zwei Jahren wird der Güterverkehr dieses hohe Niveau wieder erreicht haben und Prognosen sagen langfristiges Wachstum voraus. Deshalb muss es gelingen, die vorhandenen Fernstraßen durch Verkehrsmanagement besser zu nutzen und Engpässe zu beseitigen. Der Ausbau der Lkw-Stellplätze an den Autobahnen muss fortgesetzt werden. Der trifft zwar auf viele Vorurteile bei den Anliegern, aber er ist für akzeptable Arbeitsbedingungen der Fahrer und mehr Sicherheit im Verkehr unverzichtbar.
- Drittens, steigen die Anforderungen an den Lärm- und Umweltschutz im Verkehr und damit auch die Kosten. Das spüren Straße und Schiene gleichermaßen. Geräuschmindernde Fahrbahnbeläge, Lärmschutzwände, Einhausungen, Wildbrücken und Überflughilfen für Fledermäuse sind nur einige Beispiele dafür, wie Belastungen von Mensch und Natur zu vermeiden sind. Nur so können wir die Akzeptanz in der Gesellschaft für wachsende Verkehrsströme erhalten.

In den gleich folgenden Vorträgen werden Sie mehr darüber hören, wie sich diese Handlungsfelder bislang entwickelten und welche Aufgaben sich in der Zukunft stellen.

Zur Finanzierung:

Die verlässliche und ausreichende Finanzierung der Fernstraßen ist eine Zukunftsaufgabe! Wir bei Pro Mobilität schätzen den jährlichen Investitionsbedarf auf rund sieben Milliarden Euro. Das sind rund eine Milliarde Euro mehr, als 2009 und 2010 in die Fernstraßen investiert wurde. In der bisherigen Finanzplanung für das kommende Jahr, die manche als optimistisch bezeichnen, fehlen somit rund zwei Milliarden Euro.

Der Koalitionsvertrag analysiert den Bedarf und die Finanzierungsnotwendigkeiten der Verkehrswege zwar zutreffend; er zeigt aber nicht den Weg auf, wie die offensichtliche Investitionslücke zu schließen ist. Eine Aufstockung der Haushaltsmittel ist nicht geplant und die immer häufiger diskutierte Einführung einer Pkw-Maut steht ebenso wenig auf der Tagesordnung wie eine zusätzliche Belastung des Lkw. Umso wichtiger ist es, effizient zu investieren und vor allem in strukturellen Fragen der Finanzierung voran zu kommen. Hier will die

Koalition die Aufgaben der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft weiterentwickelt und ihre Kreditfähigkeit prüfen. Und es wird als positives Signal ein Finanzierungskreislauf Straße in Aussicht gestellt. Besonders dieser Finanzierungskreislauf Straße hat für uns hohe Priorität, weil so die Geburtsfehler der Lkw-Maut korrigiert werden können. Deren Einnahmen müssen vollständig in die Fernstraßen fließen und zusätzlich investiert werden. Dies wäre die Basis für eine effizientere Investitionssteuerung. Vergleichbare Kreisläufe sind bei Schiene und Luft längst Realität.

Uns geht es um die Qualität der Verkehrswege, deshalb unterstützen wir Ansätze, eine verlässliche Finanzierung, gute Organisationsstrukturen und Anreize für mehr Effizienz zu verbinden. Im zweiten Teil der Veranstaltung geht es deshalb darum, welche Aufgaben die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft heute hat und wie Weiterentwicklungen auch aus ökonomischer und juristischer Sicht ausgestaltet werden können. Dort wollen wir auch die Chancen von Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen für Fernstraßen und des ADAC-Modells ‚Auto finanziert Straße‘ diskutieren. Die Referenten des zweiten Blocks wird Ihnen später Herr Stefan Gerwens, Geschäftsführer von Pro Mobilität, vorstellen, der diese Runde moderieren wird.

Ich möchte jetzt zu den beiden Vorträgen kommen, die eine Bestandsaufnahme und einen Ausblick aus Sicht des Bundes und aus Sicht des Landes Baden-Württemberg geben.

Dazu begrüße ich Herrn Ministerialdirigent Dr. Stefan Krause. Er leitet im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Unterabteilung ‚Straßeninvestitionspolitik, Erhaltung und Finanzierung‘. Herr Dr. Krause spricht über „Bedarf und Finanzierung der Bundesfernstraßen – Status Quo und Ausblick“.

Anschließend referiert Herr Ministerialdirigent Gert Klaiber über die „Finanzierung des Fernstraßennetzes aus Sicht des Landes Baden-Württemberg“. Er ist Leiter der Abteilung Straßenwesen im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württemberg. Herzlich willkommen, Herr Klaiber!

Ich darf ankündigen, dass Sie die Vorträge in den nächsten Tagen auf der Homepage unseres Verbandes (www.promobilitaet.de) abrufen können. Dafür möchte ich den Vortragenden danken.