

Die Verkehrsinfrastrukturpolitik kann ihre gestaltende Aufgabe kaum noch wahrnehmen. Investitionsmittel sind knapper denn je. Notgedrungen haben vor allem die Erhaltung und daneben die Engpassbeseitigung an Autobahnen Priorität. Doch reicht das aus? Der Verkehr nimmt weiter zu, der Erhaltungsbedarf steigt an, Lärmschutz wird bedeutsamer und der Stau baureifer Projekte wächst und wächst. Die Haushaltspolitik verweigert sich der Infrastrukturverantwortung im Verkehr. So werden die Voraussetzungen für stetiges wirtschaftliches Wachstum, mehr Beschäftigung und weiter steigende Steuereinnahmen beschädigt. Nachhaltiges finanzielles Handeln, das auch Mobilität dauerhaft sichert, sieht anders aus.

- Die Koalition hat den Anspruch, auf hohem Niveau stetig zu investieren. Bereinigt um steigende Bau-preise ist der Entwurf 2013 der **real niedrigste Investitionsetat für Fernstraßen seit zwei Jahrzehnten**.
- Mit der Konjunktur in Deutschland und seinen Nachbarländern schwanken die Mautentnahmen. Während in der Vergangenheit ein steigendes Mautaufkommen zum Abbau steuerfinanzierter Investitionen führte, erfolgt nun keine Aufstockung, wenn **rückläufige Mautentnahmen zu erwarten** sind.
- Erstmals soll mit über 2,5 Milliarden Euro **mehr als die Hälfte der Investitionen in Erhaltung** fließen. Bis 2020 müssen es laut BMVBS-Planung ca. 3,4 Milliarden Euro jährlich werden.
- Voll auf die Bremse will die Bundesregierung beim Neu- und Ausbau treten. Was bleibt dem Verkehrsminister angesichts der Etatvorgaben und dem steigenden Erhaltungsbedarf übrig. 2011 gab es für Projekte des Bedarfsplans noch 2,4 Milliarden Euro, nun sind es knapp 1,3 Milliarden Euro. **Für den Bau von Bundesstraßen sind 2013 nur rund 200 Millionen Euro geplant**. Über neue Ortsumgehungen für mehr Lärmschutz und Verkehrssicherheit sollte da niemand ernsthaft reden.
- In der Finanzplanung bis 2016 fehlen 1,7 Milliarden Euro für laufende Vorhaben. Vom **planfestgestellten Investitionsvolumen von 7 Milliarden Euro lässt sich daher fast nichts beginnen**. Vor allem Menschen in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen warten auf die Lösungen ihrer Verkehrsprobleme.

Pro Mobilität appelliert an die politischen Entscheidungsträger, sich wieder der gestaltenden Verantwortung der Verkehrsinfrastrukturpolitik bewusst zu werden und mehr zu investieren.

Etatentwurf 2013 und Finanzplanung bis 2016

Investitionen in Fernstraßen ab 2013 unter 5 Mrd. €

Etatentwurf 2013 + Finanzplanung 2016 der Bundesregierung (incl. Sonderprogramme)

in Mrd. Euro	Ist`09*	Ist`10*	Ist`11*	Soll`12*	Entw.`13*	Plan`14	Plan`15	Plan`16
Gesamtausgaben	292,3	303,7	296,2	312,7	302,2	302,9	303,3	309,9
Investitionen								
Fernstraßen	6,16	5,48	5,22	5,40	4,89	4,72	4,77	4,77
Eisenbahnen	4,20	4,48	4,58	4,06	4,21	4,24	4,24	4,24
Wasserstraßen	1,20	1,04	0,96	0,89	0,91	0,96	0,95	0,95
Verkehrswege**	11,51	11,06	10,82	10,47	10,11	10,02	10,06	10,07

* incl. Sonderprogramme, ** incl. Kombiniertes Verkehr

Quelle: BMF 2012, BMVBS 2012

Maut und Sondermittel rückläufig

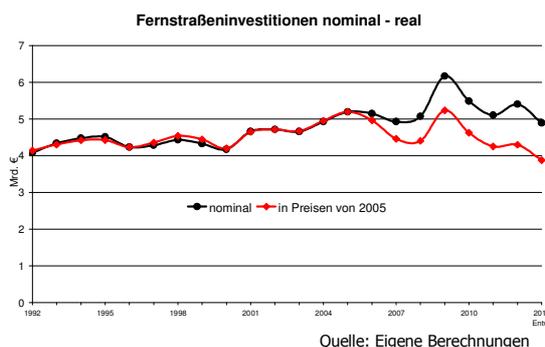
Finanzierung aus Sondermitteln und Maut sinkt

Investitionen in Mrd. €	2012 Soll	2013 Entw.	2014 Plan	2015 Plan	2016 Plan
Gesamt	5,41	4,89	4,72	4,77	4,77
aus Lkw-Maut	3,50	3,24	3,28	3,32	3,33
aus Steuern	1,91	1,65	1,44	1,45	1,45
dar. IBP*	0,40	0,20			

* Infrastrukturbeschleunigungsprogramm

Quelle: BMVBS 2012

Etat erstmals real unter 4 Mrd. €



Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Verkehrsetat 2013

4. Oktober 2012

Informationen zu den Haushaltsberatungen
von Bundestag und Bundesrat

2 / 2

Fernstraßen erhalten, Engpässe beseitigen, Lebensqualität verbessern!

1. Wachstum und mehr Beschäftigung steigert Verkehrsnachfrage

Personenverkehrsleistung

Mrd. Pkm	2009	2011	2013	2025
Pkw/ Zweirad	899	922	931	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	79	78	76	79
Eisenbahn	82	85	88	91
Gesamt	1.060	1.085	1.095	1.200

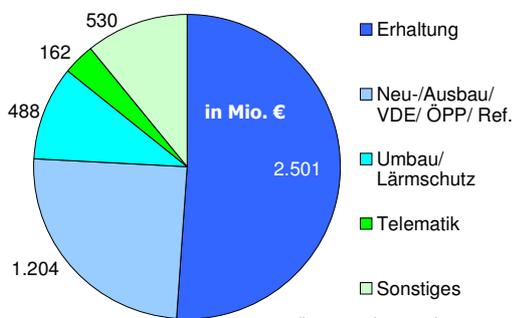
Quellen: ITP/ BVU 2007, Intraplan 2012

Güterverkehrsleistung

Mrd. tkm	2009	2011	2013	2025
Lkw	416	469	483	704
Güterbahn	96	113	114	152
Binnenschiff	56	55	59	80
Gesamt	568	637	656	936

Quellen: ITP/ BVU 2007, Intraplan 2012

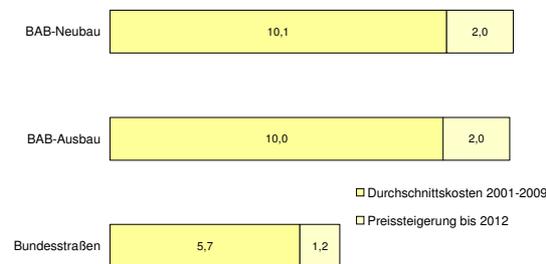
2. Investitionen 2013: 51 % Erhaltung



Quelle: Deutscher Bundestag 2012

3. Der Preis moderner Infrastruktur

Durchschnittl. Kosten je km Bauleistung in Mio. €



Quelle: Eigene Berechnungen nach BMVBS 2010

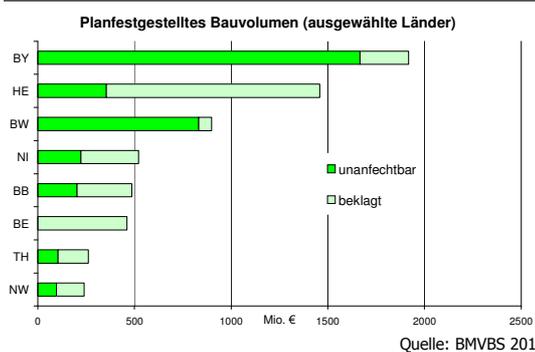
4. Bis 2016 fehlen 1,7 Mrd. € für laufende Bedarfsplanprojekte Aus-/ Neubau

Bedarf laufender Projekte bis 2016 versus Finanzplanung des Bundes nach Ländern (ohne Refinanzierung, ÖPP, VDE)

Mio. €	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH	Bund
Bed. lfd. Projekte	646	369	262	184	16	71	389	207	346	742	395	10	51	437	269	78	4.472
2013	108	131	45	35	8	26	61	24	75	162	57	7	27	21	57	21	865
2014	65	77	78	26	6	9	34	22	38	89	32	3	14	31	45	12	581
2015	56	67	75	12	2	1	30	21	33	77	28	3	12	50	17	11	495
2016	61	72	65	10	1	0	32	6	36	83	30	3	13	41	14	12	479
Lücke	357	23	+1	33	+1	35	232	47	163	331	248	+6	+15	99	136	23	1.704

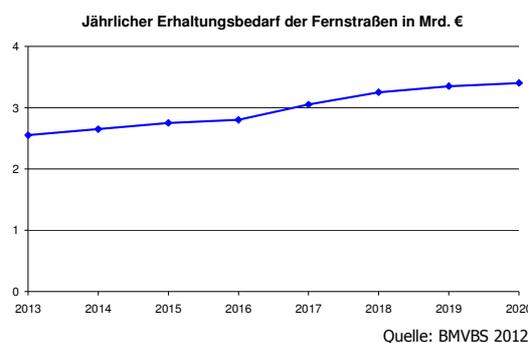
Quelle: Deutscher Bundestag 2012

5. Planfestgestellter Projektstau 7 Mrd. €



Quelle: BMVBS 2012

6. Erhaltungsbedarf steigt weiter



Quelle: BMVBS 2012

ZAHLEN
DATEN
FAKTTEN

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)