

Mit dem Etatentwurf 2014 und der Finanzplanung plant die Koalition, das 5-Mrd.-Euro-Programm umzusetzen und eine bis 2017 steigende Investitionslinie zu etablieren. Der hohe Bedarf zeigt jedoch, die Vereinbarungen des Koalitionsvertrages reichen nicht aus. Ohne eine bessere Qualität der Verkehrswege bleiben Wirtschaftswachstum und Staatseinnahmen hinter dem Potenzial zurück. Mehr Effizienz und zusätzliche Finanzmittel müssen das öffentliche Vermögen Infrastruktur bewahren und zu einer Modernisierungsoffensive im Verkehr führen:

- **Mängel im Straßennetz beeinträchtigen mehr als 60 Prozent der Unternehmen** in ihren Geschäften, 23 Prozent sogar erheblich. Besonders betroffen sind Baden-Württemberg und Norddeutschland.
- Während die Verkehrsnachfrage auf den Straßen das im Bundesverkehrswegeplan 2003 für 2015 erwartete Niveau übertrifft, liegt die **Umsetzung des vordringlichen Aus- und Neubedarfs weit zurück**.
- Aus dem 5-Mrd.-Euro-Programm sollen 2014 rund 500 Mio. Euro in den Aus-/ Neubau der Fernstraßen fließen sowie reduzierte Erwartungen an die Lkw-Maut (unabhängig vom Wegekostengutachten) ausgleichen. In Zukunft muss der **steigende Erhaltungsbedarf** ebenfalls berücksichtigt werden.
- Gegenüber der letzten Wahlperiode sollen die Investitionen in die **Verkehrswege bis 2017 um insgesamt 2,3 Mrd. Euro** steigen. Ein Teil des 5-Mrd.-Euro-Programms kompensiert frühere Sonderprogramme.
- Der **stufenweise Anstieg der Investitionslinie bis 2017** legt die Basis für ein höheres Niveau auch in der Zeit danach. Die Länder und die Infrastrukturwirtschaft erhalten dadurch mehr Planungssicherheit.
- Die Länder tragen große Teile der Kosten für Planung, die sich auf rund 18 Prozent des Projektbudgets belaufen. Sie müssen **Planungskapazitäten aufstocken**, damit höhere Investitionen umsetzbar sind.
- Das **neue Wegekostengutachten** macht niedrigere Lkw-Mautsätze und ein geringeres Aufkommen unausweichlich. Ursachen sind nicht Änderungen in der Nutzung oder bei Bau und Betrieb, sondern niedrigere kalkulatorische Zinsen für Kapitalbindung. Es ist sachgerecht, nicht die Investitionen zu kürzen.
- Die **Übertragbarkeit von Ausgabenresten** in Folgejahre ist ein guter Schritt zur besseren Abstimmung von Projektplanung und -finanzierung. Mittelfristig sollten mehrjährig wirtschaftende Fonds folgen.

**Pro Mobilität appelliert an die politischen Parteien, die Investitionen in die Verkehrswege in dieser Legislaturperiode stärker als bisher vorgesehen zu erhöhen.**

## Etatentwurf 2014 und Finanzplanung bis 2018

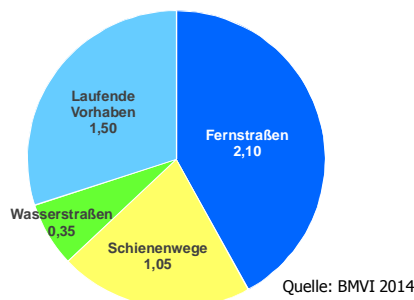
**Schrittweiser Anstieg der Investitionen auf höheren Sockel positiv**  
**Im Vergleich der Legislaturperioden 2,3 Mrd. Euro mehr für Verkehrswege geplant**

### Etatentwurf 2014 + Finanzplanung 2018 der Bundesregierung

in Mrd. Euro	Ist'13	Ø 10-13	Entw` 14	Eckw'15	Plan'16	Plan'17	Ø14-17	Plan'18
Gesamtausgaben	303,7	303,6	298,5	299,7	309,7	318,8	306,7	327,2
<b>Investitionen</b>								
Fernstraßen	5,43	5,37	5,09	*(4,76)	*(4,77)	*(4,77)		*(4,77)
Eisenbahnen	4,37	4,41	4,23	*(4,21)	*(4,33)	*(4,21)		*(4,21)
Wasserstraßen	0,75	0,88	1,01	*(0,91)	*(0,92)	*(0,92)		*(0,91)
<b>Verkehrswege**</b>	<b>10,60</b>	<b>10,72</b>	<b>10,46</b>	<b>11,02</b>	<b>11,56</b>	<b>12,12</b>	<b>11,29</b>	<b>11,67</b>

\* ohne 5-Mrd.-Euro-Progr., dessen Umlage auf die Jahre noch aussteht \*\* incl. Kombiniertes Verkehr. Quelle: BMF 2014, BMVBS

### 5-Mrd.-Euro-Programms 2014-2017



### Überjährigkeit/ Mehrjährigkeit

#### Status Quo:

- Ausgaben für Investitionen und jene aus zweckgebundenen Einnahmen sind übertragbar (§ 15 HGrG).
- Im nächsten Etat fordert § 45 BHO Ausgleich andernorts
- Bisher innerhalb Verkehr üblich, also keine Zusätzlichkeit

**Koalitionspläne:** Nicht verbrauchte Investitionsmittel stehen dem Verkehrsbereich überjährig und ungekürzt zur Verfügung

**Mehrjährig wirtschaftender Fonds** (Sondervermögen, ..): Mittelfristig optimierte Umsetzung eines parlamentarisch festgelegten Bauprogramms: + Abkehr von Projektstückelung + enge zeitliche Taktung von Planung, Finanzierung und Bau

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

## Mit Modernisierungskurs die Bundesfernstraßen wieder zum Standortvorteil machen!

### 1. Verkehrsnachfrage auf Wachstumspfad – Spiegel der wirtschaftlichen Entwicklung

#### Personenverkehrsleistung

Mrd. Pkm	2014	BVWP'03 2015	2017	2025
Pkw/ Zweirad	935	873	962	1.030
Bus/ U-/ Str.B.	76	86	79	79
Eisenbahn	92	98	97	91
Gesamt	1.068	1.057	1.085	1.200

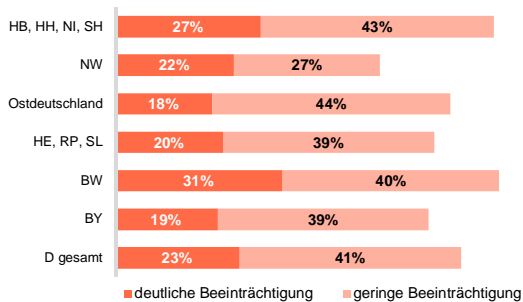
#### Güterverkehrsleistung

Mrd. tkm	2014	BVWP'03 2015	2017	2025
Lkw	466	*458	507	704
Güterbahn	115	148	125	152
Binnenschiff	61	86	62	80
Gesamt	642	692	694	936

\* BVWP-Daten nur Fernverkehr, hier plus Nahverkehr. Quellen: BVU/ifo/ITP/Planco 1999, BMVBW 2003, ITP/BVU 2007, ITP/Ratzenberger/BAG-Luft. 2014

### 2. Straßenzustand belastet Unternehmen

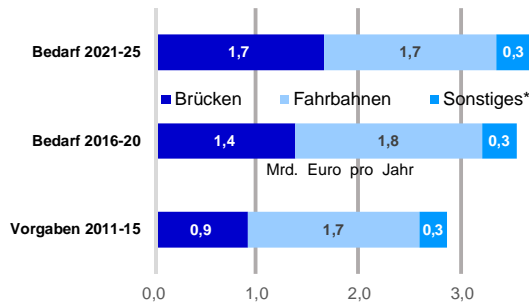
Regelmäßige Beeinträchtigung der Geschäftsabläufe  
von Unternehmen durch Mängel im Straßennetz



Quelle: IW Köln 2014

### Deshalb: 3. Mehr in Erhaltung investieren

BMVI-Erhaltungsbedarfsprognose  
Bundesfernstraßen bis 2025



\* Entwässerung, Unterbau, Ausstattung Quelle: Maerschalk/ Krause 2012

### 4. Mit Prioritäten und zusätzlichen Mitteln auf Stau bei Aus- und Neubau reagieren

Bis Ende 2013 nicht fertiggestellte Strecken im vordringlichen Bedarf des BVWP 2003 (Laufzeit 2001-15)

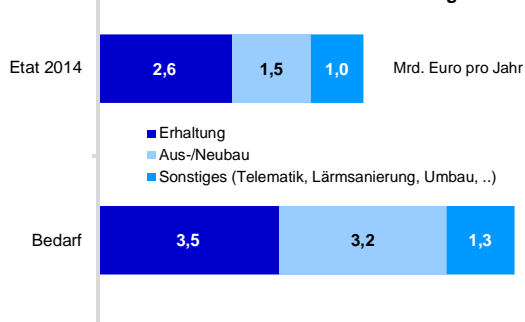
	Bund	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
BAB-Neubau	569	38	30	4	16	14	8	63	0	106	98	0	10	28	69	52	39
BAB-Ausbau	1082	204	250	5	61	9	14	90	-	98	165	48	4	0	0	114	20
Bundesstraßen	3655	305	390	1	526	7	-	219	185	314	520	168	34	249	398	87	252
	%	67	59	57	100	67	78	69	67	65	77	77	72	66	68	66	66

% = Anteil an der gesamten Streckenlänge des vordringlichen Bedarfs

Quellen: Deutscher Bundestag 2014, eigene Berechnungen

### 5. Investitionslücke bei Fernstraßen spürbar verringern

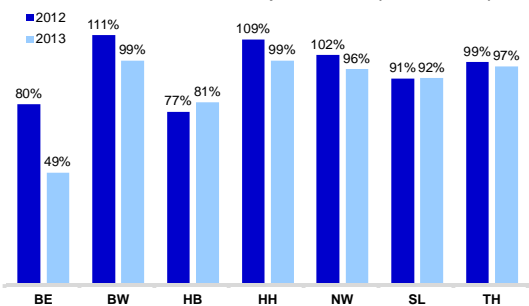
Investitionsbedarf und Finanzierung



Quellen: Dt. Bundestag 2014, eigene Berechnungen

### 6. Planungskapazitäten erhöhen, um zusätzliche Mittel umsetzen zu können

Länder, die Ausgabenrahmen für Bundesfernstraßen in 2012/2013 nicht ausschöpfen konnten (Bau + Betrieb)



Quellen: Dt. Bundestag 2014, eigene Berechnungen

ZAHLEN  
DATEN  
FAKTEN