

Trotz des „5-Mrd.-Euro-Programms“ besteht kein Anlass zu Euphorie. Das Investitionsniveau der Verkehrswege liegt bis 2017 im Durchschnitt nur vier Prozent über dem der letzten Wahlperiode. Für die Straßen sieht es noch ungünstiger aus. Vor der Wahl unrealistisch hoch angesetzte Erwartungen an das Aufkommen der Lkw-Maut wurden in der Finanzplanung abgesenkt. Dadurch verringern sich die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen pro Jahr um mehr als 200 Mio. Euro. Der im Grunde positive stetige Anstieg der Gesamtheit der Verkehrsinvestitionen beinhaltet für die Straßen nicht den dringend benötigten stabilen (!) Aufwärtstrend:

- Die Verkehrsleistung wird weiter zunehmen, auf den Straßen bis 2030 beim Pkw um 10 Prozent und beim Lkw um 39 Prozent. Dies erfordert den gezielten Ausbau von Engpässen und mehr Erhalt.
- Doch nach 2014 sollen die Investitionen in Fernstraßen auch 2015 mit 5,15 Mrd. Euro unter dem Durchschnitt der vergangenen Wahlperiode von 5,37 Milliarden € bleiben.
- Die für 2016 und 2017 geplante Aufstockung der Mittel für Autobahnen und Bundesstraßen macht Mut. Ländern und Bauwirtschaft fehlt jedoch die notwendige Planungssicherheit, die den Aufbau zusätzlicher Kapazitäten für Planung und Bau lohnt, weil 2018 der Rückfall auf das Ausgangsniveau droht.
- Das 5-Mrd.-Euro-Programm bringt über die Legislaturperiode nur einen geringen Anstieg der Investitionen. Fernstraßen und Schienenwege legen im Vergleich zum Ist der Jahre 2010 bis 2013 um durchschnittlich 100 Mio. Euro jährlich zu, die Wasserstraßen um 150 Mio. Euro. Einschließlich des kombinierten Verkehrs bleibt für alle Bundeswege ein Plus von durchschnittlich 400 Mio. Euro pro Jahr.
- Die Annahmen der alten Finanzplanung zur Lkw-Maut waren von vornherein unrealistisch. Die Koalition sollte die deshalb erfolgten Kürzungen der mautfinanzierten Investitionen um 200 Mio. Euro pro Jahr aus dem Steueraufkommen ausgleichen. Die Zusage, aus der laufenden Gesetzgebung zur Anpassung der Lkw-Mautsätze (ABMG) keine weiteren Risiken entstehen zu lassen, bedarf der Umsetzung.

**Moderne Verkehrswege sind eine wichtige Basis für Wachstum, Beschäftigung und solide Staatsfinanzen von morgen. Schon 2015 mehr in Fernstraßen zu investieren, zahlt sich aus.**

## Etatentwurf 2015 und Finanzplanung bis 2018

### Fernstraßenetat 2014/15 nicht ausreichend, danach starker An- und Abstieg

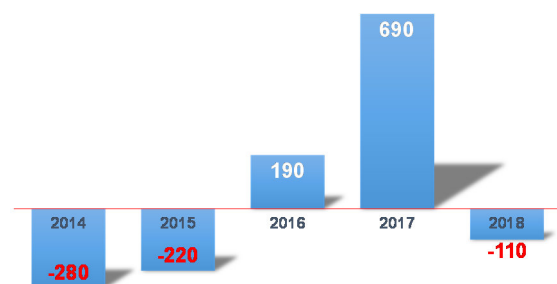
#### Etatentwurf 2015 + Finanzplanung 2018 der Bundesregierung

| in Mrd. Euro         | Ist'13       | Soll'14      | Entw'15      | Plan'16      | Plan'17      | Plan'18      | Ø10-13       | Ø14-17       |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Gesamtausgaben       | 303,7        | 296,5        | 299,5        | 310,6        | 319,9        | 329,3        | 303,6        | 306,6        |
| <b>Investitionen</b> |              |              |              |              |              |              |              |              |
| Fernstraßen          | <b>5,43</b>  | <b>5,09</b>  | <b>5,15</b>  | <b>5,56</b>  | <b>6,06</b>  | <b>5,26</b>  | <b>5,37</b>  | <b>5,47</b>  |
| Eisenbahnen          | 4,37         | 4,23         | 4,51         | 4,63         | 4,66         | 5,21         | 4,41         | 4,51         |
| Wasserstraßen        | 0,75         | 1,01         | 1,01         | 1,02         | 1,06         | 1,01         | 0,88         | 1,03         |
| <b>Verkehrswege*</b> | <b>10,60</b> | <b>10,46</b> | <b>10,81</b> | <b>11,35</b> | <b>11,91</b> | <b>11,61</b> | <b>10,72</b> | <b>11,13</b> |

\* incl. Kombiniertes Verkehr. Im Durchschnitt 2010-13 mit 0,06 Mrd. Euro, 2014-17 mit 0,13 Mrd. Euro; Quellen: BMVI 2014, HDB 2014

### Fernstraßen 2014/15 unter Ø 2010-13

Differenz der Fernstraßeninvestitionen (Mio. Euro) zum Ø der Jahre 2010-13 (5,37 Mrd. Euro)



### Mautkorrektur belastet Investitionen

#### Finanzplan 2014 kürzt Maut + Investitionen

| Lkw-Maut Mio. Euro | FinPI 2013 Aufk. | FinPI 2014 Aufk. | Inv. minus FStr. | Maut-lücke ABMG* |
|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| 2012 Ist           | 4.362            | 4.362            |                  |                  |
| 2013 Ist           | 4.391            | 4.391            |                  |                  |
| 2014 Soll          | 4.560            | 4.400            | -248             |                  |
| <b>2015 Soll</b>   | <b>4.612</b>     | <b>4.402</b>     | <b>-211</b>      | -177             |
| <b>2016 Pl.</b>    | <b>4.612</b>     | <b>4.400</b>     | <b>-212</b>      | -161             |
| <b>2017 Pl.</b>    | <b>4.612</b>     | <b>4.400</b>     | <b>-212</b>      | -123             |

\* Gesetzgebung läuft, noch nicht in Etat 2015 berücksichtigt

Quellen: BMF 2011-2013, Bundestag 2014, BMVI 2014

## Die Verkehrswege auf die Zukunft unserer mobilen Gesellschaft vorbereiten!

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

#### Personenverkehrsleistung - Prognosen

| Mrd. Pkm        | 2015  | BVWP'03<br>2015 | 2017  | BVWP'15<br>2030 |
|-----------------|-------|-----------------|-------|-----------------|
| Pkw/ Zweirad    | 946   | 873             | 962   | 992             |
| Bus/ U-/ Str.B. | 76    | 86              | 79    | 83              |
| Eisenbahn       | 90    | 98              | 97    | 100             |
| Gesamt          | 1.112 | 1.057           | 1.085 | 1.175           |

#### Güterverkehrsleistung - Prognosen

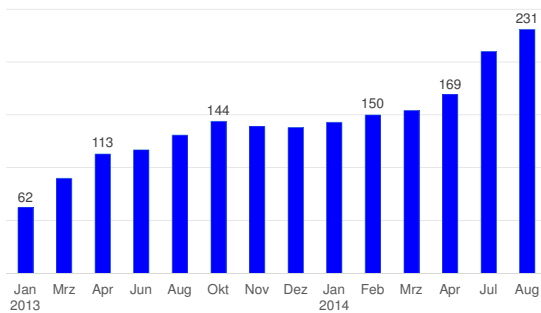
| Mrd. tkm     | 2015 | BVWP'03<br>2015 | 2017 | BVWP'15<br>2030 |
|--------------|------|-----------------|------|-----------------|
| Lkw          | 486  | *458            | 507  | 607             |
| Güterbahn    | 121  | 148             | 125  | 154             |
| Binnenschiff | 61   | 86              | 62   | 77              |
| Gesamt       | 668  | 692             | 694  | 838             |

\* BVWP-Daten nur Fernverkehr, hier plus Nahverkehr.

Quellen: BMVBW 2003, BVU/ITP/IVV/Planco 2014, ITP/Ratzenberger/BAG-Luft. 2014

### 2. Fernbus braucht gutes Straßennetz

Anzahl der Fernbuslinien in Deutschland



Linien ohne Flughafenzubringer

Quelle: IGES 2014

### 3. Für Unternehmen Standortfaktor Nr. 2

Bedeutung für Bewertung einer Wirtschaftsregion



Quelle: KfW 2014

### 4. Große Erwartungen an neuen Bundesverkehrswegeplan – ungewisse Finanzierung

#### Anmeldungen von 1.601 Aus-/Neubauprojekten an Fernstraßen für den Bundesverkehrswegeplan 2015

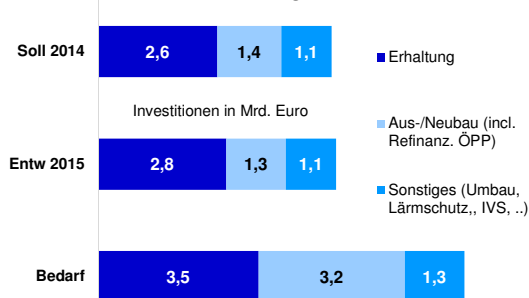
| Anzahl Vorhaben | Bund         | BW  | BY  | BE | BB | HB | HH | HE  | MV | NI  | NW  | RP | SL | SN | ST | SH | TH |
|-----------------|--------------|-----|-----|----|----|----|----|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|
| BAB-Neubau      | laufd. 26    | 1   | 1   | 1  | 1  | 2  | 1  | 5   | 1  | 2   | 5   | 1  | 0  | 1  | 2  | 1  | 1  |
| BAB-Neubau      | bewert. 28   | 3   | 1   | 0  | 1  | 1  | 1  | 0   | 0  | 4   | 6   | 3  | 1  | 0  | 2  | 5  | 0  |
| BAB-Ausbau      | laufd. 42    | 8   | 3   | 1  | 2  | 0  | 2  | 1   | 0  | 2   | 12  | 3  | 1  | 1  | 0  | 3  | 3  |
| BAB-Ausbau      | bewert. 169  | 18  | 25  | 1  | 4  | 2  | 3  | 21  | 0  | 13  | 64  | 11 | 1  | 1  | 1  | 3  | 1  |
| Bundesstraßen   | laufd. 82    | 11  | 11  | 0  | 6  | 0  | 0  | 7   | 4  | 10  | 8   | 9  | 0  | 5  | 4  | 3  | 4  |
| Bundesstraßen   | bewert. 1254 | 110 | 293 | 1  | 69 | 3  | 0  | 127 | 28 | 163 | 134 | 56 | 6  | 72 | 82 | 13 | 97 |

„laufd.“ = laufende Vorhaben ohne Neubewertung; „bewert.“ = Neu- oder Erstbewertung des Vorhabens vorgesehen

Quelle: BMVI 2014

### 5. Bedarfslücke weiterhin rd. 3 Mrd. Euro

Bedarf und Finanzierung Bundesfernstraßen



Quellen: Dt. Bundestag 2014, eigene Berechnungen

### 6. Weltbank: D sollte mehr investieren

Deutschland-Bericht der Weltbank  
Juli 2014 (Artikel IV Konsultation)

#### Politik-Empfehlung Nr. 1

*„Deutschland hat den finanziellen Spielraum, eine Erhöhung benötigter öffentlicher Investitionen zu finanzieren, insbesondere in Verkehrsinfrastruktur.“*

ZAHLEN  
DATEN  
FAKTTEN