

Dr. Manfred Stolpe

Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Dipl.-Ing. Ralf Jansen

Mitglied des Vorstands der
STRABAG AG, Köln

Klaus Wiesehegel

Bundesvorsitzender der
IG Bauern-Agrar-Umwelt

Dr.-Ing. Bernd Rohde

Präsident der Bundesvereini-
gung der Straßenbau- und
Verkehringenieure e. V.

Dr. Peter Fischer

Präsident der Pro Mobilität
Initiative für
Verkehrsinfrastruktur e.V.

Investitionen in das deutsche Schienen- und Straßennetz: Wie akut ist der Handlungsbedarf?

Bis 2008 wird das Volumen für Verkehrsinfrastruktur im Etat des Verkehrsministeriums bei rund 10 Milliarden Euro jährlich liegen. Diesen Platfond können wir erreichen, weil der Ertrag der Maut komplett in die Verkehrsinfrastruktur fließt. Mit dem erfolgreichen Start der Lkw-Maut haben wir ein neues Modell der Finanzierung von Verkehrswegen begonnen. Anders als bisher werden die gewerblichen Nutzer in erheblichem Maße in die Finanzierung eingebunden. Die Maut ermöglicht uns den Einstieg in Modelle der Public Private Partnership (PPP). In Zeiten knapper öffentlicher Kassen müssen wir uns nach alternativen Lösungen für die Finanzierung staatlicher Investitionen umsehen. PPP-Projekte leisten dazu einen Beitrag. Wir werden darauf achten, dass stärker als bisher privates Kapital zur Finanzierung öffentlicher Aufgaben genutzt wird.

Eine gut ausgebaute, funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist eine grundlegende Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft. Seit vielen Jahren wird die Bahn bei Verkehrsinvestitionen mit der Straße gleichgestellt beziehungsweise bevorzugt, mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung zur Schiene. Tatsächlich leistet die Straße im Güterverkehr fünfmal und im Personenverkehr zehnmal so viel wie die Schiene. Durch unzureichende Investitionen zeigt sich, dass bereits circa 5 000 Brücken und Tunnel sowie circa 2 000 Kilometer Fernstraßen grunderneuert werden müssen. Die Länderverkehrsmi-nister-Konferenz hat daher in 2004 zu Recht gefordert, jährlich Investitionsmittel von mindestens 5,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen, vier Milliarden Euro für Bundesschienenwege und 0,6 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen bereitzustellen, denn nur so kann die deutsche Verkehrsinfrastruktur vor dem Verfall bewahrt werden, um die Aufgaben als Mobilitäts-, Wirtschafts- und Standortfaktor zu leisten.

Einen regelrechten Einbruch um neun Milliarden Euro verzeichneten seit 1994 die kommunalen Infrastrukturinvestitionen auf mittlerweile unter 17 Milliarden Euro. Von diesem Rückgang sind insbesondere die Verkehrsinvestitionen am stärksten betroffen. Seit einigen Jahren wird nur noch rund ein Drittel des Bedarfs zum Erhalt beziehungsweise für notwendige Anpassungsmaßnahmen auch tatsächlich umgesetzt. Damit wird der mutige Grundsatz der Nachhaltigkeit sträflich missachtet. Leider wird die öffentliche Diskussion weit stärker zum Thema Neuverschuldung und dem drei Prozent-Kriterium geführt und dabei die besonderen Investitionsnotwendigkeiten und finanziellen Belastungen aufgrund der Deutschen Einheit vernachlässigt. Diese einseitige Diskussion überdeckt, dass aufgeschobene oder unterlassene Reparatur- und Erneuerungsmaßnahmen die öffentliche Hand und damit uns Steuerzahler letztlich erheblich teuer kommen.

Der Gesamtinvestitionsbedarf für die Schienen, Straßen und Wasserstraßen des Bundes wurde im Bundesverkehrswegeplan 2003 mit rund 140 Milliarden Euro beziffert. Die Finanzierung der Infrastruktur steht seit Mitte der 90er Jahre im Fokus der verkehrspolitischen Diskussion. Allerdings wurden die Empfehlungen bisher nur in Ansätzen beziehungsweise größtenteils nicht umgesetzt. Dabei ist bei Bundesfernstraßen relativ schnell eine weitgehende Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung möglich. Ebenso bietet sich die private Finanzierung mit Refinanzierung über Mautentnahmen und der Mitfinanzierung durch Dritte an. PPP-Modelle werden nur ungenügend genutzt. Dies sollte Anlass sein, weitere Vorschläge einzubringen. Danach muss die Umstellung von der Haushalt- auf die Nutzerfinanzierung einhergehen mit der Neuorganisation der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen.

Der Etat des Bundes von 4,6 Milliarden Euro in diesem Jahr für den Ausbau und Erhalt unserer Fernstraßen reicht hinten und vorne nicht. Eigentlich sollte die Investitionslücke aus den Einnahmen der Lkw-Maut geschlossen werden, doch trotz Maut wird 2005 weniger investiert als zuvor. Ohne Aufstockung der Mittel werden wir vor der Entscheidung stehen: Ausbau zu Lasten der Erhaltung oder mehr Erhaltung, aber dafür mehr Staus in Kauf nehmen. Das ist nicht nur ökologisch eine Katastrophe, sondern das führt auch zu erheblichen Kostenbelastungen und Produktionseinbußen für die Wirtschaft. Wir kommen nicht umhin, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierung vom Haushalt abzukoppeln. Die Zuständigkeit für Autobahnen und Bundesstraßen muss auf eine bundeseigene Fernstraßengesellschaft übergeben. Weitere Möglichkeiten ergeben sich durch PPP-Projekte sowie durch eine Planungsbeschleunigung.

Anzeige



Extras extra günstig.

Der Fiat Ducato als Sondermodell
Dynamic. Mit umfangreicher
Sonderausstattung.

Anzahlung
0,- €*

Monatsrate
219,- €*

Garantie
3 Jahre**

Extras

Beifahrerdoppelsitz, elektrische Fensterheber vorn,
Trennwand, Zentralverriegelung u. v. m.

Dieses und weitere attraktive Leasing- und Finanzierungsangebote für alle Fiat Transporter jetzt bei Ihrem kompetenten teilnehmenden Fiat Transporter Händler. Mehr Informationen unter **0180 20 20 920** (6 Cent/Anruf) sowie unter **www.fiat-transporter.de**.

DER FIAT DUCATO.
BESSER FÜR SIE.



Transporter

* Ein Leasingangebot der Fiat Bank GmbH zuzüglich MwSt. und Überführungskosten für den Fiat Ducato Kastenwagen 11 Dynamic (kurzer Radstand, 2.0 JTD). 48 Monate Laufzeit und 60 000 km Gesamtfahrleistung. Angebot gültig bis 31.03.2005.
** 2 Jahre Mängelbeseitigungsgarantie inklusive Mobilitätsgarantie und 1 Jahr Neuwagen-Anschlussgarantie Extension inklusive Mobilitätsgarantie gemäß den jeweiligen Garantiebedingungen. Angebot gültig bis 31.03.2005.