

Raus aus dem Stau

2009 und 2010 sollen durch die von der Bundesregierung verabschiedeten Konjunkturpakete I und II zur Überwindung der Konjunkturschwäche insgesamt 1,8 Milliarden Euro zusätzlich zu den geplanten Mitteln in Neubau, Ausbau und Erhalt der Autobahnen und Bundesstraßen fließen.

Im Arbeitsmarktprogramm „Bauen und Verkehr“, das gerade jetzt notwendige Impulse für mehr Beschäftigung setzt, entfallen in diesen beiden Jahren 950 Millionen Euro auf den Verkehrsträger Straße. 850 Millionen Euro fließen aus dem zweiten Konjunkturpaket in Neubau, Ausbau und Erhalt verschiedener Bundesfernstraßen.

Beide Programme sorgen dafür, dass sich der Umsetzungsstau bei baureifen Vorhaben etwas abbaut. Grund für Euphorie besteht dennoch nicht. Vom Anspruch, durch ein international führendes Verkehrssystem die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Wirtschaft zu stärken, ist nicht viel geblieben. Um das zu ändern, reichen die Konjunkturprogramme nicht aus.

In den letzten Jahren führte das erfreuliche wirtschaftliche Wachstum zu hohem Zuwächsen im Straßengüterverkehr. Die Konjunkturkrise wird diese Entwicklung nur vorübergehend bremsen. Bis 2025 gehen die Prognosen der Bundesregierung von einer Zunahme des Lkw-Verkehrs um 79 Prozent aus. Von einer Entkopplung des Verkehrs vom Wirtschaftswachstum wird auch in der Zukunft keine Rede sein können: Der Güterverkehr wird weiterhin dreimal so stark wie das Bruttoinlandsprodukt zunehmen, weil Unternehmen bei uns und auch grenzüber-

schreitend auf Mobilität angewiesen sind.

Lange Mängelliste

Doch das Straßennetz stößt bereits an seine Grenzen. Die Folgen nachlässiger Infrastrukturpolitik bekommen Autofahrer und Transportunter-

nehmen tagtäglich vorzuführen: Staus sind an der Tagesordnung und die Parkplätze an Rastanlagen hoffnungslos überfüllt. Das ist mit erheblichen Verkehrssicherheitsrisiken verbunden. Der Ausbaubedarf, vor allem im Hafenhinterland, wird immer größer. Auch um die Substanz des Netzes ist es schlecht bestellt. Fahrbahnschäden, sanierungsfällige Brücken und fehlender Lärmschutz am Fernstraßennetz nagt der Zahn der Zeit.

Die Mängelliste wird immer länger. Fazit: Eine Verstärkung der Investitionen auf höherem Niveau ist für die Verkehrsadern der Wirtschaft lebensnotwendig. Eine langfristige Lösung wurde in dieser Legislaturperiode bisher nicht angepackt. Die müsste die Investitionen verstärken und Reformen einleiten, um vorhandene Mittel effizienter zu nutzen. Trotz der Maut einfüh-

rung im Jahr 2005 wurde nicht mehr investiert als in den vier Jahren davor. Auch aus der Anhebung der Lkw-Maut zum Jahreswechsel, die für das Güterkraftverkehrsgewerbe in der jetzigen Konjunktur besonders schwer zu verkraften ist, kommt

nur ein Teil als zusätzliche Investitionen bei Autobahnen und Bundesstraßen an. Das Investitionsjahr 2009 schönt die Bewertung nur wenig.

Im organisatorischen Rahmen hat sich, abgesehen von einigen Fortschritten bei PPP, nichts bewegt. Weder wurde eine Aufgabenentflechtung von Bund und Ländern durch die Föderalismuskommission beschlossen, noch gab es bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (VIFG) Neues. Und das Ergebnis des vom Verkehrsminister als Lösung angekündigten Masterplans Güterverkehr und Logistik ist mehr als dürftig.

Was ist zu tun?

Mittelfristig braucht die Straße sieben Milliarden Euro

jedes Jahr. Statt mehr ist jedoch ab 2011 ein Rückfall unter fünf Milliarden Euro geplant. Die Umsetzungslücke des Bundesverkehrswegeplans wächst somit weiter, obwohl die Nachfrage schon jetzt das erst für 2015 erwartete Niveau übersteigt. Deshalb ist es Zeit für einen eigenständigen Finanzierungskreislauf. Dazu müssen die Einnahmen aus der Lkw-Maut komplett zurück in die Straßen fließen. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft muss Nukleus einer Fernstraßengesellschaft sein. Vergleichbare Strukturen sind im Luftverkehr und bei den Eisenbahnen längst geschaffen. Das ist der Weg, um Investitio-

nen in die Verkehrswege unabhängiger vom Bundeshaushalt zu machen, denn der wird zunehmend von Sozialausgaben absorbiert.

Mobilität zu sichern bedeutet, alle Verkehrsträger zu stärken. Um die Straße einen Bogen zu machen, wäre ein verhängnisvoller Fehler, denn sie bleibt der Garant für Mobilität. Das erwartete Verkehrswachstum wird es nur geben, wenn heimische Unternehmen in der Lage sind, erfolgreich auf den Märkten zu sein. Diese Herausforderung sollten wir annehmen und die Voraussetzungen für künftige Wettbewerbsfähigkeit schaffen. Es ist Zeit zu handeln. Raus aus dem Entscheidungsstau!

DR. PETER FISCHER
DANIELA BREUER

