



**BDI**



**Deutsches  
Verkehrsforum**

DER FLUGHAFENVERBAND



**B|T|W**

Bundesverband der  
Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.



**DIE BAHNINDUSTRIE.**

VDB VERBAND DER BAHNINDUSTRIE IN DEUTSCHLAND E.V.



DIE DEUTSCHE  
BAUINDUSTRIE



BUNDESVERBAND ÖFFENTLICHER BINNENHÄFEN e.V.



**VDA**

Verband der  
Automobilindustrie

**ZDS**

ZENTRALVERBAND DER  
DEUTSCHEN SEEHAFENBETRIEBE E.V.

## **Verkehrsinfrastruktur: Investitionen sichern, Effizienz verbessern, Wachstum stärken**

---

Gemeinsame Erklärung  
Berlin, September 2010

---

# Verkehrsinfrastruktur: Investitionen sichern, Effizienz verbessern, Wachstum stärken

## Gemeinsame Erklärung

---



Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.



Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V.



Deutsches Verkehrsforum e. V.



Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e. V.



Bundesverband der Deutschen Binnenschiffahrt e. V.



Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V.



Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V.



Deutsche Bahn AG



Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.



Pro Mobilität - Initiative für Verkehrsinfrastruktur e. V.



Verband der Automobilindustrie e. V.



Verband der Bahnindustrie in Deutschland e. V.



Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e. V.

**Verkehrsinfrastruktur:  
Investitionen sichern, Effizienz verbessern,  
Wachstum stärken**

---

Gemeinsame Erklärung  
Berlin, September 2010

---

## Verkehrsinfrastruktur: Rückgrat unserer Exportnation

---

**Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind Zukunftsinvestitionen. Gut ausgebaute und vernetzte Verkehrswege bilden das Rückgrat unserer Exportnation. Sie sind wesentliche Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand, Klimaschutz und Lebensqualität.**

---

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sind sehr gut angelegt. Denn sie sichern erfolgreiche Produktion und Logistik in Deutschland ebenso wie die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. Je investierte Milliarde Euro werden rund 20 000 Arbeitsplätze geschaffen beziehungsweise gesichert. Und mehr noch: Der bedarfsgerechte Neubau, Ausbau und Erhalt der Verkehrswege ist ein wichtiges Instrument für den Klimaschutz.

Doch seit Jahren bleiben die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur unter dem Bedarf. Im Zeitraum von 2001 bis 2008 hat der Bund jährlich weniger als 10 Milliarden Euro in seine Verkehrswege investiert. Auch die Einführung der Lkw-Maut hat nicht zu einer nachhaltigen Erhöhung der Investitionen in die Verkehrswege geführt, denn im Gegenzug wurden Haushaltsmittel gekürzt. Dabei hat die Regierungskommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (»Pällmann-Kommission«) schon vor einem Jahrzehnt einen Bedarf von mindestens 12 Milliarden Euro p. a. festgestellt. Mit den Konjunkturpaketen I und II hat die Bundesregierung dieses Investitionsniveau für die Jahre 2009 und 2010 erreicht. Dies ist ein wichtiges Bekenntnis von Parlament und Regierung zur Bedeutung der Infrastruktur, das wir begrüßen und von dem alle Verkehrsträger profitieren. Dennoch: Ab 2011 sollen die Investitionen erneut auf unter 10 Milliarden Euro sinken. Zudem sind sie mit Etatisrisiken behaftet. Das bedeutet: Für den Zeit-

raum nach 2010 sind – gemäß der aktuellen Finanzplanung – bedarfsgerechte Investitionen nicht vorgesehen. Darüber hinaus werden die knappen finanziellen Mittel nicht hinreichend effizient eingesetzt. Es mangelt an klaren Prioritäten nach Kriterien volkswirtschaftlicher Vorteilhaftigkeit.

Wir, die zentralen Repräsentanten der Verkehrswirtschaft, der produzierenden und verladenden Wirtschaft, sind gemeinsam in Sorge. Die Bedeutung der Verkehrsinfrastruktur wird unterschätzt. Schon heute zeigen sich die Folgen der Unterfinanzierung. Der Standort droht Schaden zu nehmen. Investitionen in unsere Infrastruktur sind Investitionen auch für unsere Kinder und Enkelkinder. Ihnen dürfen wir nicht zusätzliche Ausgaben aufbürden, die aus heutigen Versäumnissen resultieren. Je länger man Investitionen aufschiebt, desto teurer wird es.

Wir werben deshalb für ein verantwortungsvolles, qualitatives Sparen. Die Haushaltspolitik trägt hohe Verantwortung. Deutschland braucht Priorität für Investitionen, die Wachstum, Beschäftigung und damit auch Haushaltseinnahmen in Zukunft sichern. Dazu gehören Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Diese verkehrsträgerübergreifend gemeinsame Überzeugung teilen wir mit dem Bundesverkehrsminister und vielen Verkehrs- und Wirtschaftspolitikern.

## Deutschland lebt von der Substanz

Die Unterfinanzierung hat Folgen – bei allen Verkehrsträgern. Der Modernitätsgrad, das Verhältnis von Netto- zu Bruttoanlagevermögen, ist für die Gesamtheit aller Verkehrswege und Umschlagsanlagen von 1980 bis 2008 deutlich gesunken: von 78 auf 66 Prozent. Deutschland lebt zunehmend von der Substanz.

### Bundesfernstraßen

1 500 km Fahrstreifen von Bundesautobahnen und 3 500 km Fahrstreifen von Bundesstraßen sind als dringend erhaltungsbedürftig einzustufen. Die Beseitigung von Engpässen im Bundesautobahnnetz wird unzureichend realisiert. Der vordringliche Bedarf des Bundesverkehrswegeplans sieht von 2001 bis 2015 den Ausbau von 2 200 km bestehender Autobahn vor. Davon war bis Ende 2009 lediglich der Ausbau von 570 km umgesetzt.

Die Überlastung der Bundesautobahnen manifestiert sich auch in zahlreichen Staus: Allein 2009 wurden hier 140 000 Staus gemeldet. Sie belasten Menschen, Umwelt und Klima. Und sie bedeuten Wachstumsverluste. Auch die Verkehrsministerkonferenz weist darauf hin, dass bei den derzeit erkennbaren Finanzierungsperspektiven die Zukunftsfähigkeit der Bundesfernstraßen gefährdet ist.

Und: In Deutschland befinden sich viele der Ingenieurbauwerke von Bundesfernstraßen, hauptsächlich Brücken, in einem »kritischen Zustand«.

### Bundesschienenwege

Bei einer Fortführung der Bundeshaushaltlinie der vergangenen Jahre kann die vollständige Realisierung der Investitionsmaßnahmen für den Schienenverkehr erst deutlich später als 2030 abgeschlossen werden. Allein für die wichtigsten Neu- und Ausbaumaßnahmen müssen mindestens 1,8 Milliarden Euro p. a. zur Verfügung gestellt werden. So sind wichtige Vorhaben zum Ausbau der Hauptverkehrsachsen und zur Beseitigung von Engpässen nicht finanziert. Für die Schiene zählen hierzu zum Beispiel die Hinterlandanbindung der Seehäfen, die sogenannte Y-Trasse, und der insbesondere für den Güterverkehr bedeutende Ausbau der Rheintalschiene zwischen Karlsruhe und Basel.

Zudem bedarf es zusätzlicher Investitionen in europäisch initiierte Projekte. Dies gilt insbesondere für die auf EU-Ebene vereinbarte Ausstattung von europäischen Schienenverkehrskorridoren mit dem interoperablen

europäischen Betriebsleitsystem ERTMS und der dazugehörigen Stellwerkstechnik. Allein die Kosten für die Ausrüstung des Schienenkorridors A zwischen Emmerich und Basel mit ERTMS und Stellwerkstechnik belaufen sich auf 870 Millionen Euro.

### Bundeswasserstraßen

Vorrang muss die Beseitigung von Kapazitätsengpässen im bundesdeutschen Wasserstraßensystem haben. Der Gesamtinvestitionsbedarf für die verkehrliche Infrastruktur liegt bei rund 1,3 Milliarden Euro p. a., davon 550 Millionen Euro für den Ausbau und 450 Millionen Euro für den Ersatz. Der sonstige Investitionsbedarf liegt bei rund 270 Millionen Euro p. a. Leistungsbegrenzende Faktoren im 7 400 km umfassenden Wasserstraßennetz sind zu geringe Brückendurchfahrthöhen, zu geringe Schleusenkammerlängen und fehlende Abladetiefen.

Die Binnenschifffahrt kann einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung des wachsenden Güterverkehrs leisten, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden. Dazu sollte gemäß dem Leitbild des Nationalen Hafenkonzepts der Bundesregierung ein durchgehendes Profil des Wasserstraßennetzes für das Großmotorgüterschiff und den zwei- beziehungsweise dreilagigen Containerverkehr schnellstmöglich realisiert werden.

### Seehäfen und Binnenhäfen

Die exportorientierte deutsche Wirtschaft ist auf ein effizientes System von See- und Binnenhäfen angewiesen. Rund ein Drittel des deutschen Außenhandels wird über Seehäfen abgewickelt. Optimierte seewärtige Zufahrten und leistungsfähige Hafenhinterlandanbindungen – Schiene, Straße und Wasserstraße – sind entscheidend, um die steigenden Umschlagsmengen zu bewältigen.

Doch schon heute stoßen die vorhandenen Kapazitäten an Grenzen, Engpässe drohen den Güterverkehr zu blockieren. Das ist eine Folge der seit Jahren unzureichenden stra-

---

tegischen Priorisierung und Vernetzung hafenrelevanter Verkehrsinfrastruktur.

Die strategische Position und die Entwicklungsmöglichkeiten der Hafenstandorte als logistische Knoten müssen gesichert, die Infrastrukturen langfristig geschützt und erhalten werden. Das nationale Hafenkonzept sieht richtige Ansätze vor und sollte zügig umgesetzt werden.

### Luftverkehr

Die Kapazitätsgrenze der Flughafeninfrastruktur ist erreicht und teilweise überschritten. Strategische Ausbaumaßnahmen der Verkehrsflughäfen, insbesondere an den Flughäfen Frankfurt am Main, München, Berlin, Düsseldorf, Hamburg, Köln/Bonn und Stuttgart, sind unverzichtbar. Der Luftverkehr finanziert seine Infrastruktur dabei selbst.

Umso wichtiger ist es, zusätzliche Kapazitäten zeitnah bereitzustellen und die vorhandenen optimal nutzen zu können. Operationelle Beschränkungen gehören bei gleichberechtigter Abwägung der Interessen von Flughäfen, Fluggesellschaften, Passagieren sowie Unternehmen und Anwohnern auf den Prüfstand. Nur so kann der deutsche Luftverkehrsstandort auch zukünftig wettbewerbsfähig bleiben und mit dem Wachstum des internationalen Luftverkehrs im Passagier- und Frachtsektor Schritt halten. Kapazitätserweiterungen erfordern auch die Einführung flexibler und international wettbewerbsfähiger Betriebszeiten.

Zudem muss das Flugverkehrsmanagement im europäischen Luftverkehr dringend optimiert werden. Die Realisierung eines einheitlichen europäischen Luftraumes, des Single European Sky, mit einem gemeinsamen grenzüberschreitenden Flugverkehrsmanagement ermöglicht direktere Routen, weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen und weniger Kosten.

## Zukunftsinvestitionen sichern und Effizienz verbessern

Die Qualität der Verkehrswege entscheidet wesentlich mit über den Wohlstand von morgen. Ziel muss es sein, eine exzellente Verkehrsinfrastruktur für Deutschland zu sichern. Dafür bedarf es einer Doppelstrategie. Mehr Investitionen – also mehr Euro für die Verkehrswege. Und mehr Effizienz – also mehr Verkehrswege für den Euro. Beides ist unverzichtbar.

### 1. Investitionen nachhaltig sichern

Die Finanzierung der Bundesverkehrswege muss auf Haushaltsfinanzierung aus dem Bundeshaushalt und auf Gebührenfinanzierung durch leistungsabhängige Entgelte basieren. Das bedeutet:

- Deutschland braucht bedarfsgerechte Investitionsmittel. Der Bedarf liegt bei mindestens 12 Milliarden Euro p. a. Das muss mittelfristig der Maßstab sein für nachhaltiges Konsolidieren und wachstumsorientiertes Investieren.
- Die finanziellen Mittel müssen verstetigt werden, Schwankungen gefährden die Planungssicherheit.
- Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind unmittelbar der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) zuzuweisen und in voller Höhe für zusätzliche Investitionen einzusetzen. Stabile Finanzierungskreisläufe, in denen Nutzerentgelte zweckgebunden für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden und nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushalts auszugleichen, sind stufenweise herzustellen.
- Es darf keine weiteren staatlich administrierten monetären Belastungen von Mobilität geben. Insbesondere sind nationale Alleingänge, die Mobilität verteuern und den Wettbewerb verzerren, unvertretbar. Mobilität muss für die Bürgerinnen und Bürger ebenso wie für Unternehmen bezahlbar bleiben.

### 2. Effizienz rasch verbessern

Die Effizienz des Mitteleinsatzes bei Planung, Bau und Betrieb der Bundesverkehrswege muss erhöht werden. Wir bieten dafür unsere Unterstützung an. Mehr Effizienz ersetzt nicht bedarfsgerechte Investitionen – ermöglicht aber, diese besser zu nutzen. Hier lässt sich ansetzen:

- **Prioritäten setzen**  
Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen nach Nutzen-Kosten-Kriterien priorisiert und Engpässe rasch beseitigt werden. Volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, nicht Regionalproporz muss entscheiden. Auch die Verknüpfung nationaler Verkehrswege mit dem europäischen Netz muss forciert werden.
- **Transparenz erhöhen**  
Ein umfassender Verkehrsinfrastrukturbericht sollte regelmäßig die vorhandenen Informationen von Bund, Ländern und Kommunen zum Zustand aller Verkehrsträger zusammentragen. Dies würde die Leistungsfähigkeit dokumentieren, die Transparenz des Investitionsbedarfs erhöhen und einen effizienteren Mitteleinsatz ermöglichen.

- **Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nutzen**

Für die Bundesschienenwege wurde 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung als Instrument für das Bestandsnetz eingeführt. Damit wird der Erhalt der vorhandenen Schieneninfrastruktur garantiert und nicht mehr in jedem Jahr dem Finanzierungsrisiko im Bundeshaushalt ausgesetzt. Eine ähnliche überjährige Vereinbarung sollte auch für die Bundesfernstraßen geschlossen werden.

- **Öffentlich-Private Partnerschaften stärken**

ÖPP ermöglichen erheblich mehr Effizienz. Daher sollte die private Beschaffungsform bei Erhalt, Aus- und Neubau immer als Alternative geprüft werden. Eine Vereinfachung und Flexibilisierung sowie eine bessere Risikoverteilung bei den ÖPP-Rahmenbedingungen und geringere Transaktionskosten – darauf kommt es an.

- **VIFG weiterentwickeln**

Mit einer begrenzten Kreditfähigkeit der VIFG können Handlungsspielräume und Flexibilität deutlich erweitert werden.

- **Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen**

Mit Beschleunigungs- und Vereinfachungsgesetzen konnten schon wesentliche Erfolge erzielt werden. Doch es bestehen weiterhin Optimierungspotenziale, die Bund und Länder in gemeinsamer Verantwortung heben sollten. Unter anderem bei der Ausgestaltung und Umsetzung von Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren und dem Zusammenwirken von Bund und Ländern bei Planung, Bau, Finanzierung und Betrieb von Bundesfernstraßen.

- **Klare Kompetenzen schaffen**

Dringend notwendig ist die Perspektive einer grundlegenden Reform der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen. Die Reform muss eine klare Zuordnung von Aufgabe, Verantwortung und Kompetenz sicherstellen.

- **Intelligente Verkehrssysteme realisieren**

Dank intelligenter, standardisierter Verkehrsleit- und Informationssysteme kann Infrastruktur effizienter genutzt werden. Sie ermöglichen sauberere und sicherere Mobilität und Logistik. Solche intelligenten Verkehrssysteme sind flächendeckend auszubauen, bundesweit zu vernetzen und für alle Verkehrsträger zu stärken. So kann auch der Übergang zwischen den Verkehrsträgern verbessert werden. Eine länderübergreifende Vernetzung im Hinblick auf das Baustellen- und Störfallmanagement hilft, Behinderungen und Staus zu minimieren. Die deutsche Industrie gehört durch innovative Technologie zu den Vorreitern auf diesen Zukunftsmärkten. Diese Chance möchten wir gemeinsam mit der Politik nutzen.

## Wir appellieren an die Politik

Wir, die zentralen Repräsentanten der Verkehrswirtschaft, der produzierenden und verladenden Wirtschaft, sind gemeinsam in Sorge um die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Die Basis für den Wohlstand droht Schaden zu nehmen. Schon heute zeigen sich die Folgen der

Unterfinanzierung: Deutschland lebt zunehmend von der Substanz. Deshalb sind wir – verkehrsträgerübergreifend – überzeugt von einer Doppelstrategie. Wir appellieren an die Politik: Investitionen sichern und die Effizienz des Mitteleinsatzes verbessern. Darauf kommt es an:

- 1.** Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen höchste Priorität haben. Denn es sind Zukunftsinvestitionen: für Wachstum, Beschäftigung, Klimaschutz und Lebensqualität von morgen.
- 2.** Deutschland braucht bedarfsgerechte Verkehrsinvestitionen. Der Bedarf für die Verkehrswege des Bundes liegt bei mindestens 12 Milliarden Euro p. a. Das muss mittelfristig der Maßstab sein für nachhaltiges Konsolidieren und wachstumsorientiertes Investieren.
- 3.** Investitionsmittel müssen berechenbar und verlässlich sein. Sie dürfen sich nicht nach der jährlichen Kassenlage öffentlicher Haushalte richten.
- 4.** Die Einnahmen aus der Lkw-Maut sind unmittelbar der VIFG zuzuweisen und in voller Höhe für zusätzliche Investitionen einzusetzen. Stabile Finanzierungskreisläufe, in denen Nutzerentgelte zweckgebunden für Infrastrukturinvestitionen verwendet werden und nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushalts auszugleichen, sind stufenweise herzustellen.
- 5.** Mobilität muss bezahlbar bleiben. Es darf keine weiteren staatlich administrierten monetären Belastungen von Mobilität geben.
- 6.** Die knappen Mittel sind dringend effizienter einzusetzen: Prioritäten festlegen, Engpässe beseitigen, Verantwortung klarer zuordnen, Öffentlich-Private Partnerschaften besser nutzen, Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen, intelligente Verkehrssysteme realisieren. Es bedarf mehr Transparenz über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur – auch um deren Wert für die Bürgerinnen und Bürger noch sichtbarer zu machen.

Wir bekennen uns zur gemeinsamen Verantwortung für eine nachhaltige Mobilität: Ressourcen schonend, effizient, intermodal, sicher und bezahlbar. Dafür bildet eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur die unverzichtbare Basis.

Wir bieten der Politik unsere Unterstützung und Zusammenarbeit an.

Wir freuen uns auf den Dialog.

## Impressum

---

BDI-Drucksache Nr. 444

Stand: September 2010

ISSN-Nr. 0407-8977

**Herausgeber:**

Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. (BDI)

Abteilung Infrastruktur, Verkehr und Telekommunikation

Breite Straße 29

10178 Berlin

Telefon: 030 2028-0

*www.bdi.eu*

**Verlag:**

Industrie-Förderung GmbH, Berlin

**Gesamtredaktion:**

Fabienne Beez

Dr. Ben Möbius

**Realisation:**

Manja Korbella

**Layout und Druck:**

DCM Druck Center Meckenheim GmbH



