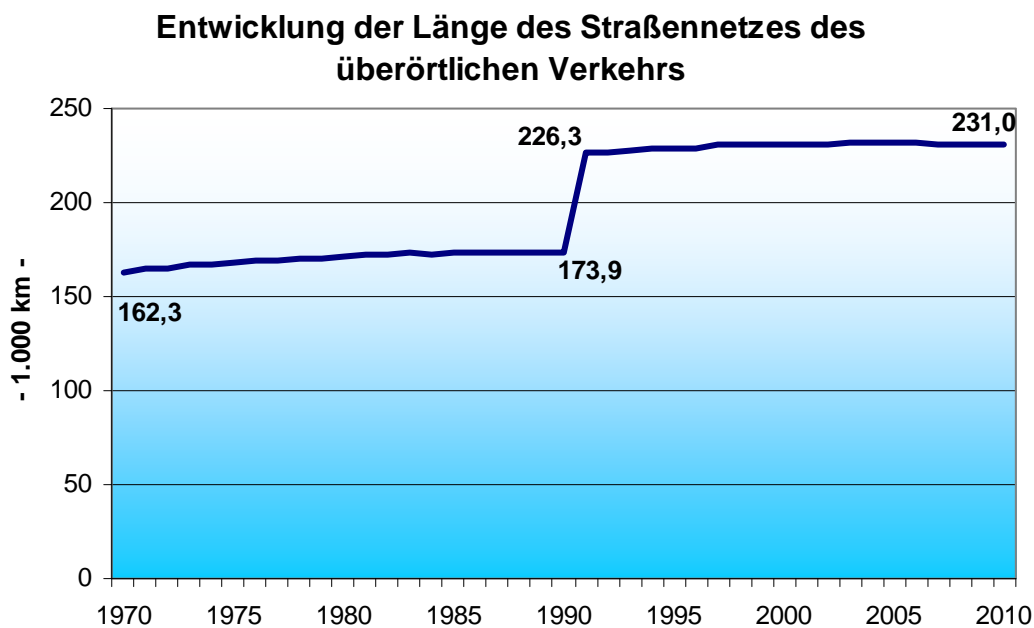


1.4 Verkehrswege

Grundlage der überregionalen individuellen Mobilität ist unser außerörtliches Straßennetz. Anders als die Zahl der Fahrzeuge und die von den Kfz zurückgelegten Kilometer hat sich dieses Netz in der Vergangenheit kaum vergrößert.

Die in der Grafik dargestellte sprunghafte Verlängerung des Straßennetzes des überörtlichen Verkehrs von 1990 auf 1991 resultiert aus der Wiedervereinigung der beiden deutschen Teilstaaten. Dem folgten in weit geringerem Ausmaß dringend notwendige Neubauten im überörtlichen Straßennetz auf dem Gebiet der neuen Länder, das von den Behörden der ehemaligen DDR nicht bedarfsgerecht erweitert wurde.



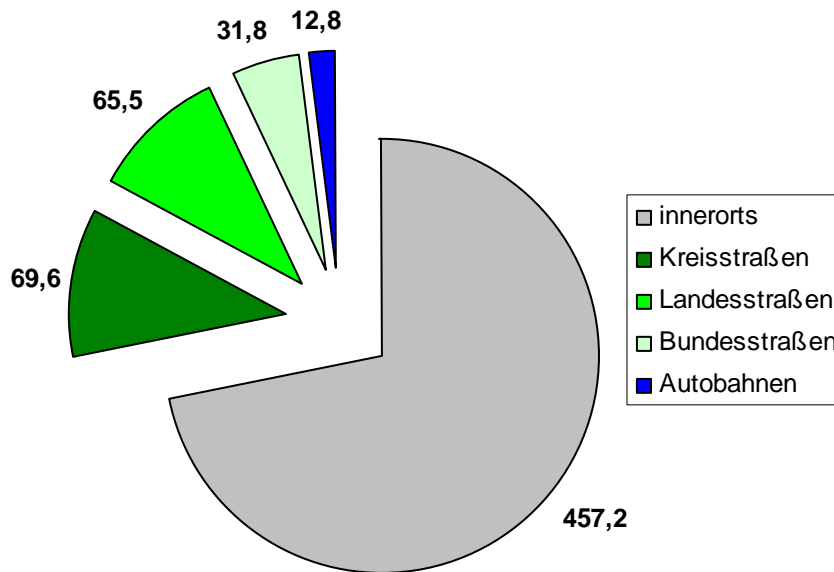
Quelle: DESTATIS

Neue Straßen wurden und werden hauptsächlich im Innerortsbereich gebaut. Dort erschließen sie mit einer Länge von heute etwa 457.000 Kilometern vor allem Wohn- und Gewerbegebiete. Anschlussfreie Neubauten (Häuser ohne direkte Erreichbarkeit über eine Zufahrtsstraße) hatten eher experimentellen Charakter – bewährt haben sie sich nicht.

Alle Autobahnen in Deutschland summierten sich im Jahr 2010 zu einer Länge von 12.813 Kilometern. Sie stellen damit lediglich 1,8 Prozent unseres gesamten Straßennetzes. Welch große Bedeutung sie allerdings für die Mobilität haben, zeigt die Tatsache, dass auf ihnen mehr als ein Drittel unseres gesamten Straßenverkehrs fließt.

Anteile der Straßenarten am Gesamtnetz

2010 (Länge in 1.000 km)



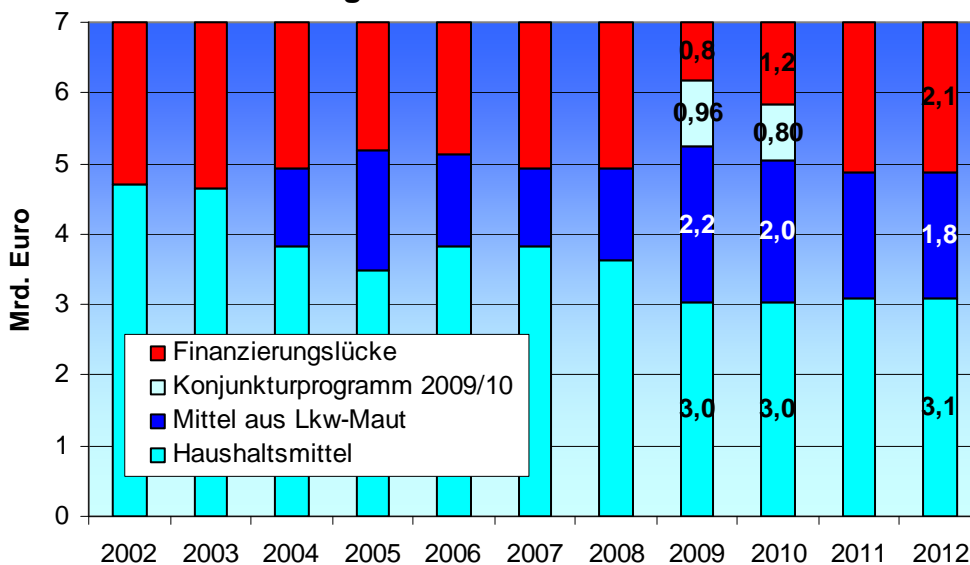
Quelle: DESTATIS, Elsner

Instandhaltung statt Ausbau

Deutschland benötigt eine funktionierende Infrastruktur. Dabei wird das Fernstraßennetz kaum ausgebaut. In erster Linie wird es durch Instandhaltungsmaßnahmen erhalten – obwohl auch Neubauten dringend erforderlich wären.

Die im Straßenbaubericht des Bundesverkehrsministeriums ausgewiesenen Mittel unterschreiten stets die vom ADAC geforderten Beträge. Auch die im Rahmen des Konjunkturprogramms zusätzlich für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung gestellten Mittel reichten längst nicht aus, die vorhandene Finanzierungslücke zu schließen.

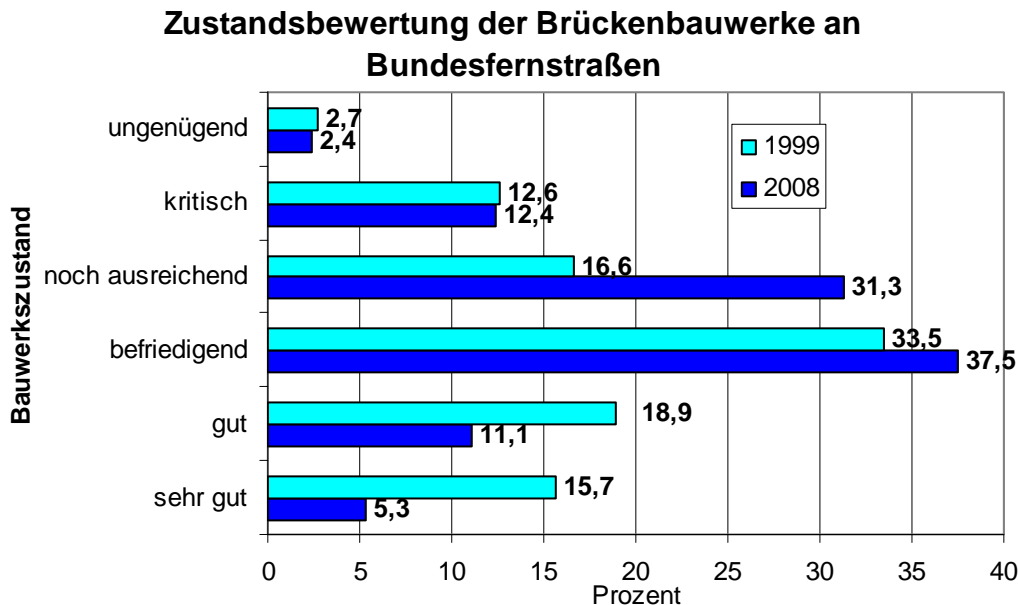
Nettoaussgaben des Bundes für Straßen



Quelle: Bundestag, Konjunkturprogramm 2009

Brücken sprechen Bände

Die Folgen der mangelhaften finanziellen Ausstattung zeigen sich deutlich an den bundesdeutschen Brücken. 1999 waren noch 15,7 Prozent der Brückenbauwerke an Bundesfernstraßen in einem „sehr guten“ Bauwerkszustand.



Quelle: BMVBS Straßenbaubericht

Neun Jahre später waren es nur noch 5,3 Prozent. Auch beim „guten Bauwerkszustand“ verringerte sich der Anteil von 18,9 auf nur 11,1 Prozent. Diese Zahlen bestärken unsere dringenden Forderungen nach mehr Mitteln für einen bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau unseres Straßennetzes.