

Fakten & Argumente kompakt

Zukunftssichere Fernstraßeninfrastruktur

- Mobilität prägt unsere Gesellschaft und Wirtschaft
- Bedarfsgerechte Infrastruktur ist der Schlüssel zur Mobilität
- Investitionen in die Straßeninfrastruktur sind Investitionen in die Zukunft

ADAC

Besser drin. Besser dran.

Bessere Straßen, schnellere Realisierung und weniger Kosten!

Die **Straßen** sind die wirtschaftlichen Lebensadern Deutschlands. Straßen verbinden Menschen und haben eine herausragende Bedeutung für unser gesellschaftliches Miteinander. Die Verbindung zwischen Verkehr, Wirtschaft und Gesellschaft sind untrennbar, da bei fast allen Aktivitäten – von der Produktion über Konsum bis zur Freizeitgestaltung – Verkehrsleistungen in Anspruch genommen werden. Durch die richtige Wahl einer Verkehrsverbindung, die neu gebaut oder erweitert wird, können Zeitersparnisse ermöglicht und Transportkosten im Privat- und Geschäftsbereich sowie Umweltbelastungen vermindert werden. Investitionen in die Straße sind Zukunftsinvestitionen!

Der ADAC fordert:
Klares Bekenntnis der Politik zur Straße!

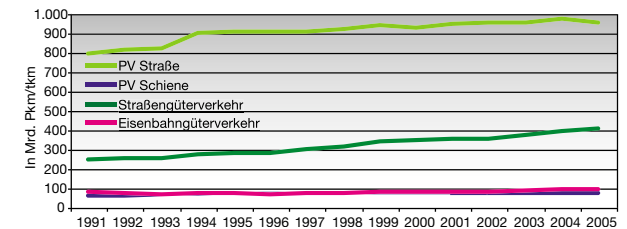
Steigende Verkehrsbelastung auf deutschen Fernstraßen

Das ist Fakt: Die Verkehrsbelastung auf der Straße wird auch in den nächsten Jahren stark zunehmen. So wird die Straße die für das Jahr 2015 im Bundesverkehrswegeplan von 2003 vorausgesagten Verkehrsmengen sowohl im Bereich des Güterverkehrs als auch beim Personenverkehr bis zum Jahr 2010 vorzeitig erreichen. Allein im Güterverkehr ist die Verkehrsleistung in den letzten zehn Jahren um 45% gestiegen. Durchschnittlich 50.000 Fahrzeuge, doppelt so viele wie 1975, rollen täglich auf einem Kilometer Autobahn. Der Modal Split des Individualverkehrs, also der Anteil des Pkw-Verkehrs an allen Personenverkehrsleistungen, hat die prognostizierten 77,3% mit über 80% weit übertroffen. Beim Modal Split im Güterverkehr stieg der Anteil der Straße auf rund 71% während der Anteil der Schiene seit einigen Jahren bei rund 15,5% stagniert. Diese Werte unterstreichen die Notwendigkeit der vom ADAC geforderten Investitionen in unsere Straßeninfrastruktur. Eine Alternative hierzu existiert nicht. Auch wenn die Schiene noch Potential besitzt, kann sie dieses Wachstum nicht abfangen und

wird auch in Zukunft die Straße nur ergänzen können. Die Politik muss sich dieser Realität stellen und beide Verkehrsträger – Straße und Schiene – nach ihrer Bedeutung für den Verkehr in Deutschland behandeln.

Der ADAC fordert:
Verkehrspolitik muss sich am Bedarf orientieren!

Personen- und Güterverkehr in Deutschland



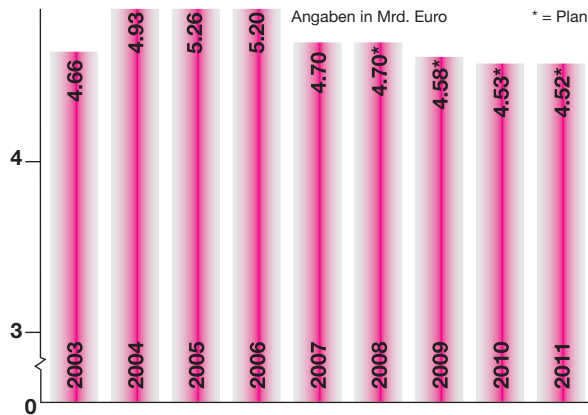
Erhaltung von Straßen und Brücken

Das ist das Problem: Die Situation unserer Straßen und Brücken verschlechtert sich aufgrund von unterlassenen Reparaturen und Erhaltungsmaßnahmen dramatisch. Der Zustand der Straßen wird mit dem sogenannten Modernitätsgrad gemessen. Dieser drückt aus, wie viel des anfänglich vorhandenen Vermögens zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch besteht. Lag der Modernitätsgrad 1980 noch bei 80%, liegt er heute nur noch bei knapp 69% und sinkt weiter, d.h. unsere Straßen werden immer schlechter. Ein erschreckendes Beispiel sind die Brücken, bei denen der finanzielle Aufwand gerade für Reparaturen besonders hoch ist. Durch zu langes Abwarten steigen die Reparaturkosten zusätzlich an. Zwar sind über 50% der Brücken in befriedigendem oder gutem Zustand. Bei rund 15% ist die Qualität jedoch ungenügend. Zudem muss ein Drittel der Brückenoberflächen mittelfristig saniert werden.

Der ADAC fordert:
Straßen und Brücken schneller reparieren!

Die Fernstraße ist unterfinanziert

Investitionen des Bundes in den Fernstraßenbau und Finanzplanung bis 2011



Das ist nötig: Um den tatsächlichen Bedarf zu realisieren müsste der Bund ca. 7 Mrd. Euro pro Jahr für die Fernstraßen zu Verfügung stellen. Tatsächlich sind in der Finanzplanung des Bundes bis 2011 deutlich weniger als 5 Mrd. Euro pro Jahr vorgesehen. Bis 2011 drohen die geplanten Investitionsmittel sogar unter das Niveau vor Einführung der Lkw-Maut im Jahr 2003 zu sinken, deren Einnahmen eigentlich zusätzlich für die Straße zur Verfügung stehen sollten. Hierdurch steigt die jährliche Unterfinanzierung der Fernstraßen bis 2011 auf rund 2,5 Mrd. Euro. Die bereitgestellten Finanzmittel reichen bereits heute nicht einmal aus, den ohnehin unterdimensionierten Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003 – 2015) zu finanzieren. Alleine im Vergleich zur Erfüllung der im BVWP vorgesehenen dringlichen Straßenbaumaßnahmen wird sich durch diese Finanzpolitik des Bundes eine Finanzierungslücke von über 6 Mrd. Euro bis 2015 aufbauen. Die Finanzlücke zum tatsächlichen Bedarf liegt noch weitaus höher.

Der ADAC fordert:
Endlich mehr Geld für die Straße!

Der Aus- und Neubaubedarf

Das muss getan werden: Unter Berücksichtigung der bis 2006 verwirklichten Ausbau- und Neubaumaßnahmen ergibt sich nach aktuellen Berechnungen des ADAC auch über den Bundesverkehrswegeplan von 2003 (BVWP) hinaus noch immer ein großer Mehrbedarf an Straßeninfrastruktur. Insgesamt müssen bis 2020 2.750 km Autobahnen ausgebaut und 1.600 km neu gebaut wer-



den. Täglich steht fast die Hälfte der Autofahrer im Stau. Die Staus verursachen pro Jahr gesamtwirtschaftliche Kosten in Milliardenhöhe. Neben dem Verlust von Arbeits- und Freizeit sind Staus auch umweltschädlich. Schätzungen gehen von einem Kraftstoffmeherverbrauch in Höhe von 12 Milliarden Litern aus, die pro Jahr in den täglichen Staus verpuffen. Aus- und Neubauprojekte müssen schneller realisiert werden, um den Druck von den Straßen zu nehmen. Zeiträume von bis zu 30 Jahren von der Planung bis zur Umsetzung neuer Strecken sind inakzeptabel, weil sie niemandem nutzen, viel Geld verschwenden und eine bedarfsgerechte Infrastruktur verhindern. Das neue Gesetz zur Planungsbeschleunigung ist nur ein erster Schritt, da es nur für wenige ausgesuchte Projekte den Rechtsweg verkürzt. Außerdem kann die Beschleunigung nicht helfen, wenn weiter zu wenig Mittel bereitgestellt werden.

Der ADAC fordert: Schluss mit den Staus – Aus- und Neubau beschleunigen!

Pkw-Maut und Vignette sind keine Lösung

Das ist der falsche Weg: Bereits heute bezahlen die Autofahrer rund 53 Milliarden Euro an den Fiskus. Davon fließen gerade einmal 17 Milliarden Euro an die Straße zurück. Der große Rest dient dem „Stopfen“ von Haushaltslöchern und der Subventionierung anderer Verkehrsträger. Neue Gebühren zur Überwindung der Unterfinanzierung sind ungeeignet und ungerecht, denn:

- **Neue Gebühren sind unwirtschaftlich:** Die Erhebungs- und Kontrollkosten einer neuen Gebühr lägen bei bis zu 20% der Einnahmen.
- **Neue Gebühren schaden der Verkehrssicherheit:** Sie führen zu einer Verkehrsverlagerung weg von den vergleichsweise sicheren Autobahnen hin zu den gefährlicheren Bundes- und Landstraßen.
- **Neue Gebühren bringen mehr Belastungen:** Um eine Zusatzbelastung zu vermeiden, müssten andere Autosteuern gesenkt werden. Angesichts allgemein leerer Kassen ist dieses Versprechen wohl eher unrealistisch.

- **Neue Gebühren sind nicht gerecht:** Neue Gebühren treffen alle Autofahrer, nicht nur die ausländischen. Die Gebühreneinnahmen ausländischer Pkw würden nicht einmal die deutschen Erhebungskosten decken. Außerdem müssen die meisten ausländischen Pkw tanken, wenn sie durch Deutschland fahren – anders als die Lkw mit viel größerem Tankvolumen. Bei jeder Tankfüllung fließen bei 50 l Benzin über 42 Euro Steuern an den Staat. Das ist ein Vielfaches der Straßenabnutzung.

Der ADAC fordert: Autofahren darf nicht teurer werden – Vorhandene Abgaben besser nutzen!

Lösung für die Fernstraßenfinanzierung: Das Prinzip „Auto finanziert Straße“

Der richtige Weg: Der Schlüssel zu einer sicheren und auskömmlichen Fernstraßenfinanzierung liegt nicht bei neuen Gebühren, sondern in der effizienten Verwendung lediglich eines Teils der bereits heute gezahlten 53 Milliarden Euro der Straßennutzer. Nötig ist die Einführung eines selbstfinanzierenden Systems, in dem die Straßeninvestitionen nicht von politischen Zufälligkeiten der Politik abhängen:

- **Erstens:** Aus der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft sollte eine Bundesfernstraßengesellschaft entwickelt werden.
- **Zweitens:** Alle Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen direkt der Bundesfernstraßengesellschaft zugewiesen werden und vollständig in Fernstraßeninvestitionen fließen.
- **Drittens:** Die Fernstraßengesellschaft erhält aus dem Bundeshaushalt durch Zweckbindung von Teilen der Mineralölsteuer einen festen Betrag, so dass insgesamt 7 Mrd. Euro jährlich für die Bundesfernstraßen zur Verfügung stehen.

Die Gesellschaft soll zu 100% im Besitz des Bundes verbleiben. Die Bereitstellung der Fernstraßen bleibt eine öffentliche Verantwortung.

Der ADAC fordert: Wechsel wagen – von der Haushalts- zur Nutzerfinanzierung!

Impressum

ADAC e.V., Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München
Fax (0 89) 76 76 45 67, E-Mail: verkehr.team@adac.de
www.adac.de/verkehrs-experten

Artikelnummer: 2831174

©2007 ADAC e.V., München