

Halbzeitbilanz zum Bundesverkehrswegeplan

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) beschreibt den Investitionsbedarf der Bundesverkehrswege für den Zeitraum 2001 bis 2015. Seine Halbzeitbilanz fällt aus Sicht des ADAC enttäuschend aus. In Anbetracht täglicher Staus und wachsendem Substanzverzehr im Bundesfernstraßennetz ist es offensichtlich, dass dieses den gestiegenen Anforderungen an ein modernes Verkehrssystem nicht gewachsen ist:

1. Der BVWP ist aus dem Tritt.

Gemessen am Realisierungszeitraum 2001 bis 2015 ist nach Ablauf von mehr als der Hälfte der Zeit nur der häufig politisch mit besonderem Nachdruck verfolgte Neubau im Plan (rd. 1000 km von 2000 km). Ein Grund hierfür sind die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“, die überwiegend Neubauvorhaben darstellen. Dagegen wurden vom Ausbau – also im Bereich der wichtigen Engpassbeseitigung – nicht einmal $\frac{1}{4}$ der vordringlichen Maßnahmen umgesetzt (rd. 500 km von 2200 km).

Aus Sicht des ADAC ist der BVWP allerdings im Hinblick auf die im Vordringlichen Bedarf gelisteten und in der Finanzplanung gespiegelten Vorhaben von Anfang an unterdimensioniert gewesen. Eine aktuelle Studie von Intraplan im Auftrag des ADAC hat aufgezeigt, dass ein dringender Ausbaubedarf von rund 1000 km zusätzlich zu den bis 2015 voraussichtlich realisierten Vorhaben besteht. Von diesen zusätzlich erforderlichen Maßnahmen sind 430 km im Vordringlichen Bedarf und 440 km im Weiteren Bedarf des BVWP enthalten. 150 km finden sich gar nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan. Alleine hierfür würden etwa 6 Mrd. Euro zusätzlich benötigt.

2. Die Investitionen hinken dem Bedarf hinterher.

Die Investitionen in die Bundesfernstraßen betragen seit 2001 durchschnittlich nur rund 5 Mrd. Euro p. a. Dieser Wert wird zudem nur aufgrund der beiden Konjunkturpakete (insgesamt 1,8 Mrd. Euro 2009/10) und der Erhöhung der Lkw-Maut zum 01.01.2009 erreicht. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) wurde ohne Preiseffekte mit 5,2 Milliarden Euro p. a. kalkuliert. Allerdings hätte bereits dieser Betrag nicht ausgereicht, alle im Vordringlichen Bedarf (VB) gelisteten Vorhaben zu finanzieren.

Der starke Kostenanstieg im Straßenbau (+16% 2005-2008) bringt die Umsetzung des BVWP zusätzlich aus dem Tritt. 5,2 Milliarden Euro im Fernstraßenbau in 2009 entsprechen ca. 4,5 Milliarden Euro zum Preisstand 2001 des BVWP.

3. Bundesfernstraßen zehren von ihrer Substanz.

Eine große Zahl der Fernstraßen und Brücken wurden bereits in den 60er und 70er Jahren gebaut, so dass viele Abschnitte und Bauwerke zeitnah einer umfassenden Sanierung unterzogen werden müssen. Der Zustand der Straßen wird mit dem sogenannten Modernitätsgrad gemessen. Dieser drückt aus, wie viel des anfänglich vorhandenen Vermögens zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch vorhanden ist. Lag der Modernitätsgrad 1980 noch bei 80 %, liegt er heute nur noch bei knapp 68 %. Rund 40 Prozent des Bundesstraßennetzes und viele rechte Fahrstreifen der Autobahnen sind nicht mehr voll gebrauchsfähig. Fast die Hälfte der 38.000 Brücken an den Straßen des Bundes braucht in nächster Zeit eine Sanierung.

Der Etatentwurf 2009 weist erstmals 2 Mrd. Euro für Erhaltung aus. Investitionen in die Erhaltung unterliegen zwar einen steigenden "Trend", aber der im BVWP genannte Investitionsbedarf von 2,6 Mrd. Euro wurde bisher nicht annähernd erreicht. Der ADAC fordert, dass der Bund seine Investitionen in die Erhaltung und ein Sonderprogramm Brückensanierung auf rund drei Milliarden Euro pro Jahr aufstockt.

Forderungen des ADAC

- ∅ Die Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur müssen mindestens in Höhe von 7 Mrd. Euro p. a. versteigt werden, um den Investitionsstau bei den Bundesfernstraßen abzarbeiten.
- ∅ Bei der Auswahl künftiger Vorhaben müssen insbesondere die Engpassbeseitigung und der Lückenschluss im hoch belasteten Bundesautobahnnetz sowie bei wichtigen Bundesstraßen im Fordergrund stehen.
- ∅ Eine Neuordnung der Bundesfernstraßenfinanzierung auf Basis des Prinzips „Auto finanziert Straße“ ist zur Verstetigung der Investitionen zwingend erforderlich.