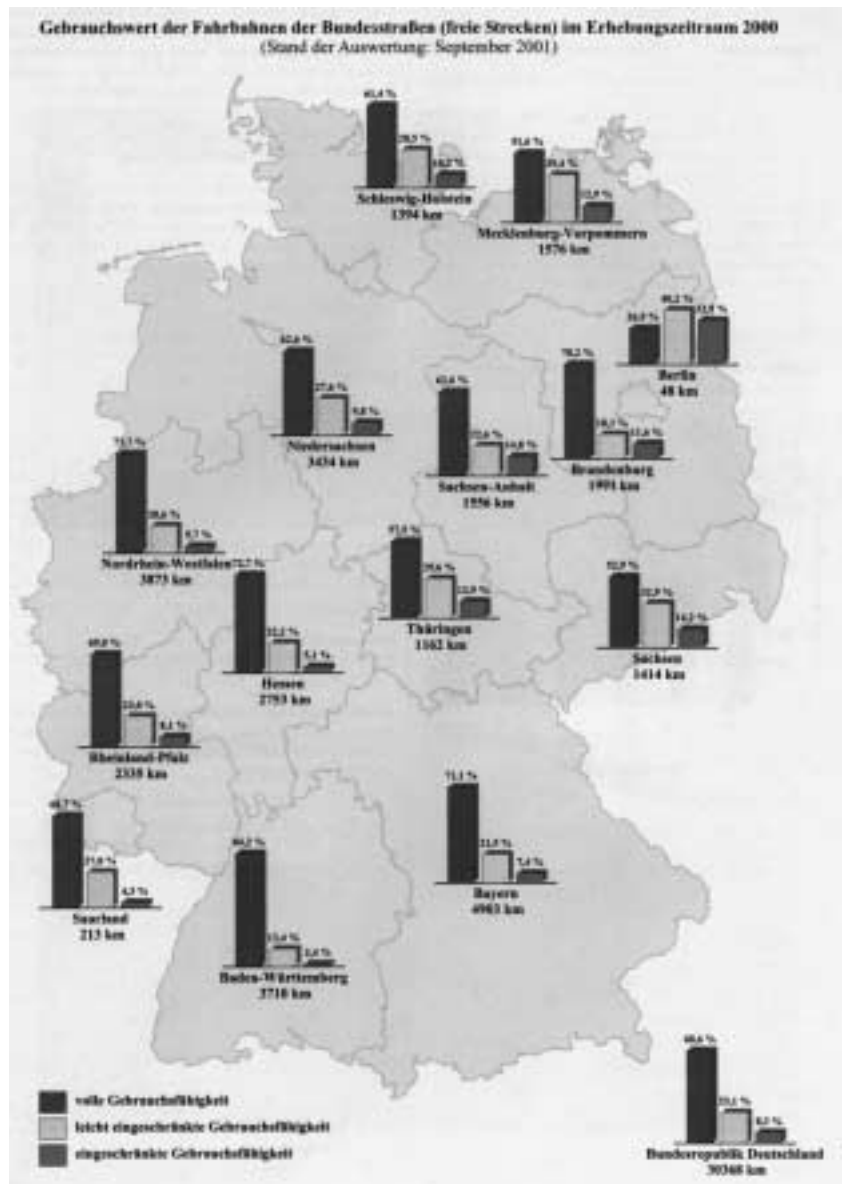


Zustand von Autobahnen und Bundesstraßen wird immer schlechter

Während bei der Deutschen Bahn AG in den letzten Jahren ein Umdenken eingesetzt hat, werden bestehende Straßen und Wasserstraßen immer noch auf Kosten eines ungebremsten Neu- und Ausbaus vernachlässigt. Die DB AG hat mit „Netz 21“ ein Konzept zum Schienennetz entwickelt, das den Schwerpunkt eindeutig auf den Erhalt des bestehenden Schienennetzes legt – ergänzt durch wenige, maßvolle Neu- und Ausbauten. Hintergrund von „Netz 21“ war die Erkenntnis, dass durch die Kostenexplosion bei den Neubauprojekten für den Erhalt der bestehenden Strecken immer weniger Mittel zur Verfügung standen. Die Folge war, dass auf dem immer maroder werdenden Schienennetz zeitweise mehr als 3.000 Langsamfahrstellen eingerichtet werden mussten. Diese werden jetzt nach und nach beseitigt, auch weil der Bund der DB AG gefolgt ist und verstärkt Mittel für den Erhalt des Netzes bereit stellt. So stellt die rot-grüne Bundesregierung seit 2001 eine Milliarde EURO jährlich zusätzlich ausschließlich für den Bestandserhalt zur Verfügung.

Ein Sonderprogramm für den Bestandserhalt ist aber auch für Autobahnen und Bundesstraßen dringend erforderlich. Untersuchungen des Bundesverkehrsministeriums¹ zeigen, dass bereits 22,9% des Gesamtnetzes der Autobahnen nicht mehr voll gebrauchsfähig sind und deshalb dringend saniert werden müssten! Bei den Bundesstraßen sind sogar 31,4% aller Fahrbahnen nur eingeschränkt und nicht mehr voll gebrauchsfähig (Abb. rechts²).

Eine weitere Untersuchung, durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen³ zeigt, wie es dazu kommen konnte. Danach müssten jährlich ca. 2,70 EURO pro Quadratmeter in bestehende Autobahntrassen investiert werden; für Bundesstraßen müssten ca. 1,90 EURO aufgewendet werden. Tatsächlich werden aber mit 1,71 statt 2,70 EURO durchschnittlich nur 63% der nötigen Investitionen bei Autobahnen getätigt. Bei den Bundesstraßen sind es sogar nur 54%, dort stehen statt der erforderlichen 1,90 nur 1,02 EURO pro Jahr und Quadratmeter für die Erhaltung zur Verfügung.



¹ Straßenbaubericht 2000

² Straßenbaubericht 2001, Seite 9, Bundestagsdrucksache: 14/8754

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1999): Erhaltungsbedarf für Bundesfernstraßen, Landesstraßen und Kommunalstraßen von Dipl.-Ing. G. Maerschalk; München.

Ursachen für den Verfall des Straßennetzes?

Spätestens zehn Jahre nach Inbetriebnahme muss eine Autobahn grundüberholt werden. Dieser Zeitraum wird immer kürzer, seit die Lkw-Lawine wächst und wächst. Denn ein 40-Tonner Lkw nutzt Straßen bis zu 160.000 Mal stärker ab als ein Pkw⁴ - auch ein Grund für die Einführung der Lkw-Maut 2003. Die Zahl der Lkw auf deutschen Straßen hat sich zwischen 1990 und heute verdoppelt. Eine weitere Steigerung um 50% bis 2015 ist wahrscheinlich – dies wäre dann mehr als das Dreifache der Menge, die noch 1990 auf den Straßen rollte!

Zusätzlich steigt mit jedem neuen Kilometer Autobahn und Bundesstraße mittelfristig der Bedarf für den Erhalt des Netzes. Die vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel sind aber nicht im gleichen Maße gestiegen. Vielmehr sind die für den Straßenbau zur Verfügung stehenden Summen über die letzten zehn Jahre betrachtet praktisch konstant geblieben und erst in den letzten beiden Jahren deutlich angestiegen.

Finanzbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen bis 2015/20

Als eine Grundlage für die Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes hat das Bundesverkehrsministerium das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) beauftragt, den für den Erhalt der Bundesverkehrswege notwendigen Finanzbedarf bis 2015/20 zu ermitteln. Dieser Ersatzinvestitionsbedarf beträgt nach den Ergebnissen des DIW⁵ von 1999 bis 2020 für Bundesfernstraßen insgesamt (in Mrd. EURO):

	Westdeutschland	Ostdeutschland	Gesamt
Bundesfernstraßen insgesamt	51,0	9,2	60,2
Bundesautobahnen	26,2	3,6	29,8
Bundesstraßen	24,8	5,6	30,4

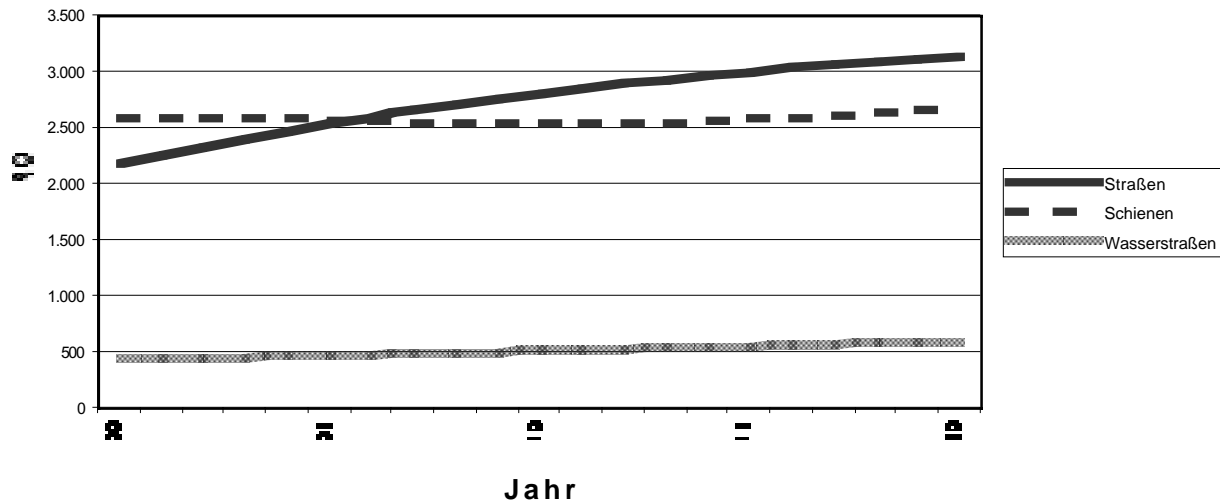
(Quelle: DIW, Angaben in Mrd. EURO zu Preisen von 1995)

Im Osten Deutschlands ist der Ersatzbedarf relativ betrachtet geringer als im Westen, weil in den Jahren nach der Wiedervereinigung dort umfangreiche Investitionen in den Erhalt von Bundesstraßen und Autobahnen (deutlich schlechter sieht es bei kommunalen Straßen aus!) getätigt wurden. Im Westen müsste – bei gleichbleibender Verteilung der Mittel nach festen Quoten für die einzelnen Bundesländer - zeitweise das gesamte zur Verfügung stehende Finanzvolumen in die Erhaltung fließen: Nach der langfristigen Finanzplanung des Bundes wären bei den Autobahnen im Westen 2015 bereits $\frac{1}{2}$ und im Jahr 2020 bereits gut 90% des insgesamt zur Verfügung stehenden Finanzvolumens für die Erhaltung aufzuwenden. Bei den Bundesstraßen im Westen wären es bereits zwischen 2005 und 2010 fast die gesamten Investitionsmittel. Denn nicht nur sind die notwendigen Ausgaben für den Erhalt der Straßen bereits sehr hoch, sie steigen im Laufe der Jahre auch an, wie die folgende Abbildung zeigt:

⁴ Nach dem AASHO-Road-Test ist die Straßenbeanspruchung proportional zur 3. bis 4. Potenz der Achslasten. Entsprechend (4. Potenz) schädigt ein einziger 40-Tonner die Straßen nach einer Studie der Universität Cambridge soviel wie 160.000 Pkw. Andere Berechnungen (3. Potenz) gehen von einem Verhältnis von 1:60.000 aus.

⁵ Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung DIW, Beiträge zur Strukturforschung Heft 187, 2001, Berlin: Prognose des Ersatzinvestitionsbedarfs für die Bundesverkehrswege bis zum Jahre 2020.

Erhaltungsbedarf Bundesverkehrswege (Quelle: DIW)



Politischer Hintergrund

Investitionen in den Erhalt des bestehenden Fernstraßennetzes des Bundes werden aus dem Haushalt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bezahlt. Aus dem gleichen Topf werden aber auch die Mittel für den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen sowie die Erweiterung der bestehenden Straßen finanziert. Da die Finanzmittel aber insgesamt begrenzt sind, hätten steigende Investitionen für den Erhalt sinkende Investitionen im Neu- und Ausbau zur Folge. Die Abwägung zwischen Neu- und Ausbau auf der einen Seite und dem Bestandserhalt auf der anderen fällt deshalb meist zu Lasten des Erhalts aus. Denn leider bringt die Einweihung einer neuen Strecke in der Öffentlichkeit mehr Resonanz als die reine Sanierung einer bestehenden Trasse.

Diese Haltung spiegelt sich auch darin wieder, dass Länder und Kommunen für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ca. 1.800 neue Straßenbauprojekte mit einem Investitionsbedarf von insgesamt 100 Mrd. EURO angemeldet haben! Die Realisierung aller dieser Maßnahmen und das Fertigstellen aller bereits in Bau befindlicher Projekte würde bei unveränderten Investitionsmitteln über 40 Jahre dauern – der neue BVWP wird aber nur bis 2015 gelten.

Seitens des Bund scheint sich aber zumindest langsam die Einsicht durchzusetzen, dass der Erhalt der Bundesfernstraßen nicht länger auf Kosten des Neu- und Ausbaus weiterer Bundesfernstraßen vernachlässigt werden kann. So wurde bereits für den Frühsommer 2001 ein Abschlussbericht einer Untersuchung des Bundesverkehrsministeriums über den finanziellen Bedarf für Erhaltungsmaßnahmen im Straßenbau angekündigt. Anders als beim Gutachten des DIW, das nur globale Abschätzungen vornehmen konnte, wird dabei detailliert der Zustand der einzelnen Strecken berücksichtigt. Der Bund hat einen Entwurf des Berichts bereits 2001 den Ländern zur Stellungnahme übersandt. Dass der Bericht bis heute nicht veröffentlicht wurde, zeigt, wie umstritten die Aussagen zwischen Bund und Ländern anscheinend sind!

Ursachen für die Vernachlässigung des Bestandserhalts

Der Konflikt zwischen Bund und Ländern bezüglich der Bestandsinvestitionen erklärt sich aus den rechtlichen und politischen Verantwortlichkeiten. Autobahnen und Bundesstraßen stehen in der Baulast des Bundes, d.h. dass dieser Bau und Unterhalt vollständig finanzieren muss.⁶ Daraus aber ergibt sich fast zwangsläufig die Tendenz, dass die Länder so viele Investitionen des Bundes in ihrem Land fordern wie möglich. Politisch können sie sich damit gegenüber ihren Landeskindern profilieren, dass sie „Investitionen ins Land geholt“ haben und ihnen endlich zur Ortsumfahrung

⁶ Anmerkung: Die konkreten Planungen führen die Länder in Auftragsverwaltung für den Bund durch. Dieser hat im Rahmen des Bundeshaushaltes Einfluss auf die Projektauswahl und bei der Linienbestimmung auf die Trassenführung. Bei den Planungskosten sind die Länder anteilig an der Finanzierung beteiligt, da sie dafür vom Bund nur pauschal 3% der Bausumme überwiesen bekommen, während die tatsächlichen Planungskosten bei bis zu 10% der Bausumme liegen.

oder der langersehnten Autobahn verholten haben. Um so viel Geld wie möglich in die Region bzw. das Land zu holen, fordern die Ländern dabei aus verkehrlichen Gründen oft eigentlich unnötige oder überdimensionierte Straßen. So sprechen z.B. sowohl die aktuellen, als auch die prognostizierten Verkehrszahlen bei der sog. Südharzautobahn A38 oder der Thüringer Wald-Autobahn A71/73 dafür, dass ein – wesentlich billigerer - Ausbau bestehender Bundesstraßen völlig ausreichen würde. Je größer aber eine Maßnahme dimensioniert ist, desto größer werden langfristig auch die Erhaltungskosten – ein Teufelskreis! Außerdem können verkehrlich sinnvolle Maßnahmen nicht finanziert werden, wenn die knappen Finanzen in wenigen Großprojekten gebunden sind. Die Deutsche Bahn AG ist mit der Neubaustrecke Frankfurt/Köln und dem Lehrter Bahnhof in Berlin ein mahnendes Beispiel!

Wenn es aber nicht mit allen gewünschten neuen Projekten klappt (was bei deren Anzahl zum Glück äußerst wahrscheinlich ist), können die Länder den schwarzen Peter dafür schön an den Bund weitergeben. Ebenso verhält es sich mit maroden Straßen: Die Verantwortung trägt der Bund, weswegen sich die Kritik am schlechten Straßenzustand immer an ihm entzündet. Auch wenn es eigentlich die Länder sind, die durch ihren politischen Druck auf mehr Neubaumaßnahmen höhere Bestandsinvestitionen verhindern!

Forderungen des BUND

Statt immer neuer Spatenstichprogramme sollte sich der Verkehrsminister über Erhaltungsprogramme profilieren, die z.B. aus den Einnahmen der Lkw-Maut finanziert werden könnten. Mit diesem Erhaltungsprogramm sollten kurzfristig die dringendsten Reparaturen durchgeführt werden. Erhaltung sollte dabei aber weiter gefasst werden und über die reine Asphaltdecke hinausgehen. Teil der Erhaltungsinvestitionen sollte eine umfassende Lärmsanierung z.B. über Flüsterasphalt oder Lärmschutzwände sein. Auch die Beseitigung von Gefahrenpunkten mit der möglichen Verengung oder Verbreiterung bestehender Strecken, sowie die Einführung elektronischer Leittechnik kann darunter gefasst werden.

Der schlechte Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen bestätigt die Notwendigkeit einer Verkehrswende auch aus haushaltspolitischer Sicht. Statt wie die Bundesregierung verzweifelt nach zusätzlichen Mitteln für Verkehrsprojekte zu suchen, setzen wir uns für eine effizientere Verwendung der vorhandenen Mittel ein. Wie sich der BUND sein Programm zur Sanierung des Bundeshaushaltes im Detail vorstellt, haben wir in den „BUND-Eckpunkten für eine zukunftsfähige Verkehrsinvestitionspolitik“ aufgezeigt.

Gerrit Schrammen, BUND-Verkehrsreferat