



Mehr Geld für die Verkehrswege

Straßenfinanzierung in Deutschland.
Ein Positionspapier.





Bestandsaufnahme

4,7 Milliarden Euro fehlen jährlich, um das deutsche Straßennetz zu sanieren und zu erhalten. Diese Zahl wurden von der Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ im Dezember 2012 veröffentlicht und ist durch die Verkehrsministerkonferenz anerkannte Diskussionsgrundlage. Da der Nachholbedarf mit jedem Jahr wächst, in dem zu wenig Geld zur Verfügung steht, werden es mit Stand 2014 fast 5 Milliarden Euro sein, die für ein gutes Straßennetz fehlen.

Dabei geht es nur um die Bestandssicherung und den Erhalt. Der Neubau, der zur Netzergänzung und zur Anpassung an die steigende Verkehrsbelastung in gewissem Maße auch noch nötig sein wird, ist hier noch gar nicht erfasst. Und auch die fehlenden 5 Mrd. sind eher eine Schätzung am unteren Rand des Bedarfs, denn welche Schäden an Autobahnbrücken tatsächlich vorhanden sind und welche Auswirkungen

hier auf die Baulasträger sonst zukommen, ist noch gar nicht abschließend erfasst.

Was wäre zu tun, um die deutschen Straßen wieder fit zu machen und zu erreichen, dass die aus Steuergeldern getätigten Investitionen bewahrt werden und nicht nach und nach zerbröckeln?

Die Kommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“, die so genannte Bodewig-Kommission, hat dazu im Oktober 2013 ihre Ideen vorgestellt, das Ergebnis wurde einstimmig von allen Bundesländern verabschiedet.



Jahresbilanz

Ein Jahr nach Vorlage der Ergebnissen der Bodewig-Kommission, aber besonders nachdem die Gelegenheit bestand, die Ergebnisse in einem Koalitionsvertrag umzusetzen, blickt der ACE Auto Club Europa e.V. darauf zurück, was seitdem passiert ist.

Zunächst waren die Erwartungen hoch. Bei der Diskussion um den Koalitionsvertrag kehrte Nüchternheit ein und ein Jahr später stellt man fest: Passiert ist eigentlich nichts.

Im Koalitionsvertrag sind zusätzliche Mittel versprochen: 1,25 Milliarden pro Jahr könnten es werden. Nicht viel mehr als der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein. Doch inzwischen debattiert man, selbst diese Gelder eher für Neubau als für Werterhaltung auszugeben. Ein neues Gutachten zur Berechnung der Lkw-Maut kommt zu dem Ergebnis, dass die Maut gesenkt werden muss. Ob das volkswirtschaftlich richtig ist, darüber streiten auch die Fachleute.

Für die Menschen auf der Straße wirkt es sehr seltsam, dass trotz der zunehmenden Schäden an Brücken die hauptsächlichen Verursacher plötzlich weniger zahlen sollen.

Statt eines Konzeptes zur Straßenfinanzierung gibt es in Deutschland die Diskussion um eine Pkw-Maut, die europapolitisch in die Sackgasse führt, kompliziert umzusetzen ist und kaum mehr Geld in die Kasse bringt. Die Lkw-Maut soll ausgeweitet werden, aber auch nicht im möglichen Umfang, sondern nur für Lkw ab 7,5 Tonnen.

Wenn das so käme, gäbe es dann eine Pkw-Maut auf allen Straßen, eine Lkw-Maut für größere Lkw und freie Fahrt auf allen Straßen für sämtliche Fahrzeuge dazwischen.

Stückwerk statt Konzept, das ist das Fazit, das sich ein Jahr nach dem einstimmigen Votum der Bodewig-Kommission zur nachhaltigen Infrastrukturfinanzierung aufdrängt.

Straßenfinanzierung in Deutschland

Unsere Thesen

Der ACE will mit seinen Thesen die guten Ergebnisse der Bodewig-Kommission aufgreifen und weiter zuspitzen, denn es ist zu befürchten, dass sonst wenig passiert und die Infrastruktur in Deutschland immer mehr verkommt.

„Damit Deutschland vorne bleibt“ nennt sich die auch vom ACE unterstützte Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur. Damit Deutschland vorne bleibt, muss schnell etwas passieren.

These 1 – Vermögen erhalten statt vernichten

Der Straßenbau wird mit Steuermitteln finanziert, die Straßen sind damit ein öffentliches Vermögen. Es ist eine politische Pflicht, diese Investitionen zu erhalten und nicht verfallen zu lassen.

These 2 – Straßenerhalt ist unpolitisch

Um Straßen- und Brückenschäden zu erfassen, braucht man Ingenieure, keine Politiker.





Wenn ausreichend Mittel bereitstehen, ist eine gute Erhaltung und Bewirtschaftung des Verkehrsnetzes möglich, ohne dass sich Politik und Ministerien mit Details beschäftigen müssen.

These 3 – Im Bundeshaushalt hat der Straßenerhalt keinen guten Stand

Verkehrsnutzer in Deutschland tragen durch die Mineralölsteuer erheblich zu den Einnahmen im Bundeshaushalt bei. Allerdings sind Steuereinnahmen nicht zweckgebunden und der Straßenerhalt steht in Finanzierungskonkurrenz zu anderen Politikfeldern.

„Bildung statt Beton“ – kann man dieses Konfliktfeld zusammenfassen, und fast immer verliert die Infrastruktur. Eine Finanzierung außerhalb des Bundeshaushaltes vermeidet dagegen sachfremde Diskussionen und sichert nachhaltig die Infrastruktur.

These 4 – Straßenschäden richten sich nicht nach Haushaltsjahren

Die Haushaltssystematik des Bundes wird den Bedürfnissen der Straßenerhaltung nicht gerecht. Die Haushaltsfinanzierung richtet sich nach Haushaltsjahren, sie richtet sich aber auch nach politischen Gegebenheiten. Sie ist nicht dazu geeignet, kontinuierliche Prozesse wie den Erhalt und den Betrieb des Straßennetzes zu befördern.

These 5 – Straßenerhalt außerhalb des Haushaltes – keine Option, sondern eine Notwendigkeit

Die Analyse zeigt: Effizienter Erhalt und Betrieb des Straßennetzes und politische Diskussionen passen nicht zusammen. Der Zustand der Straßen belegt, dass eilige „Notlösungen“ wie Konjunkturprogramme nicht helfen.



Die Finanzierung und Bewirtschaftung des Straßennetzes außerhalb von Politik und Ministerien ist keine Option mehr, sondern sie ist zwingend, um das Straßennetz zu retten.

These 6 – Effizientes Bewirtschaften und öffentliches Eigentum sinnvoll kombinieren

Öffentliches Vermögen muss öffentlich bleiben. Straßenerhalt außerhalb des Haushaltes bedeutet nicht, Straßen zu privatisieren, sondern mit einer staatlichen Gesellschaft betriebswirtschaftlich, sachgerecht und nicht renditeorientiert zu arbeiten. In Österreich zeigt die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (ASFINAG), wie ein funktionierendes Modell aussehen kann, das öffentliches Eigentum und die Vorteile einer privatrechtlichen Bewirtschaftung verbindet.

These 7 – Nutzerfinanzierung ja, aber richtig

Grundbedingung einer Nutzerfinanzierung ist, dass die Mittel ohne Einschränkungen und Diskussionen dafür verwendet werden, wofür sie bezahlt wurden. Eine wirtschaftlich organisierte Gesellschaft kann garantieren, dass eine Maut wirklich für den Straßenerhalt verwendet wird, und wäre somit ein Dienstleister für ihre Kunden. Nur auf dieser Basis wird eine mögliche Nutzerfinanzierung sinnvoll.

Fazit: Ganz – oder gar nicht

Die Straßen verfallen, das steht fest. Die öffentlichen Haushalte müssten ausreichend Mittel zur Verfügung stellen, dies gelingt aber nicht.



Ein chaotisches Nebeneinander von Haushaltsfinanzierung, ein bisschen Nutzerfinanzierung und ÖPP-Modellen kann keine Lösung sein. Wenn der Straßenerhalt in den jetzigen Strukturen seit Jahrzehnten nicht funktioniert, muss ein kompletter Neuanfang her.

Ein Umbau des deutschen Systems analog einer deutschen ASFINAG bedeutet viel Arbeit, aber er lohnt sich!

Damit Deutschland vorne bleibt.

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist der Motor für eine erfolgreiche Wirtschaft und bildet die Grundlage für Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand. Die Bestandssicherung der

Infrastruktur wird aber vernachlässigt: Dass es Sanierungs- und Ausbaubedarf gibt, bemerken wir meist erst dann, wenn wir im Alltag auf konkrete Probleme stoßen. Und brauchen dann Jahre, bis wir die Probleme konkret angehen.

Um das zu ändern, hat sich die Initiative „Damit Deutschland vorne bleibt“ als breite Allianz aus Verbänden und Unternehmen gegründet. Auch der ACE ist hier Partner. Unser Ziel ist es, einen Beitrag dafür zu leisten, dass die Bestandssicherung als wichtige politische Aufgabe wahrgenommen und auch entsprechend finanziert wird.

**DAMIT DEUTSCHLAND
VORNE BLEIBT.**

Initiative für eine zukunftsfähige Infrastruktur.

damit-deutschland-vorne-bleibt.de





ACE Auto Club Europa e.V.
Abt. Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Straße 227 | 70374 Stuttgart
ACE-Info-Service 0711 530 33 66 77
www.ace-online.de | E-Mail: ace@ace-online.de