



Deutscher Bundestag

Petition an den Bund vom 13.10.2011 zum Verkehrswesen
(wir sind im Bodenseekreis in guter Gesellschaft)

Kritische Prüfung aller Straßenbauprojekte

Alle Straßenprojekte des Bundes sind kritisch und ergebnisoffen auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen. Dazu ist zunächst ein **sofortiges Ausbau-Moratorium erforderlich, soweit nicht im Einzelfall rechtliche Gründe entgegenstehen. Freiwerdende Mittel werden in den Straßenunterhalt umgeschichtet. Es sind konkrete Vorschläge zur **Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße** zu erarbeiten und dazu, wie die Mittel für die **Unterhaltung des Fernstraßennetzes zukünftig effizienter eingesetzt werden können.****

Begründung :

Deutschland hat ein sehr dichtes Straßennetz, dessen Unterhaltung die öffentliche Hand erheblich überfordert. Straßen werden zunehmend nur noch gelegentlich geflickt, wo eine grundhafte Erneuerung notwendig wäre. Schwere Lkw sind Hauptverursacher des hohen Verschleißes. Ein 40-Tonner belastet die Straßendecke etwa 60.000mal stärker als ein Pkw. Im wesentlichen aus den 1960/80er Jahren stammenden westdeutschen Autobahnnetz besteht ein wachsender Bedarf. 2011 investiert der Bund 2 Mrd. € Notwendig wären jährlich 3 Mrd. € Ebensoviele müssten die Kommunen investieren, die nur die Hälfte aufbringen. **Ein gewaltiger Sanierungsstau ist aufgelaufen,** dessen Abarbeitung nicht absehbar ist. Ursache ist die öffentliche Überschuldung, die dieses Jahr 2 Billionen € erreicht hat. Ein Ende dieser finanziellen Notlage ist nicht absehbar.

Zugleich schrumpft Deutschlands Bevölkerung bis 2030 um etwa 6 % (neue Bundesländer 30 %), bis 2060 um bis zu 17 Mio. Einwohner (20 %). Selbst bei einem sofortigen Ausbaustopp würde die Netzdichte pro Kopf der Bevölkerung daher allein aufgrund des Bevölkerungsrückgangs bundesweit bis 2030 um 11 % steigen, in den neuen Bundesländern sogar um 20 %. Gleichzeitig sinkt der Anteil der im erwerbsfähigen Alter Stehenden allein bis 2030 um 15 % (7,5 Mio.). Das bedeutet, dass die Unterhaltungslast pro Kopf Erwerbsfähiger steigt, bundesweit allein bis 2030 um 18 % (im Osten um 37 %, wo Ausbauzustand erheblich besser und Straßendichte pro Kopf um fast 60 % über dem Bundesdurchschnitt sind).

Die Bedeutung des Autoverkehrs wird in Zukunft tendenziell abnehmen. Gründe sind neben der demografischen Entwicklung mit direkten Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen die Energiepreisentwicklung (der aktuelle Bundesverkehrswegeplan operiert mit einem extrem niedrigen Ölpreis von 60 Dollar je Barrel im Jahr 2025; aktuell bewegt er sich bei rund 100 Dollar). Dazu kommt ein wachsender Bedeutungsverlust des Pkw bei der jüngeren Generation, der sich eher verstärken wird.

Dennoch weist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1.900 km Autobahnen (Kosten: 15 Mrd. €), die Erweiterung von 2.200 km Autobahnen (13 Mrd. €) sowie den Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen (19 Mrd. €) aus.

Der Neubau von Bundesstraßen und Ortsumfahrungen geht dabei praktisch immer mit der Übertragung der alten Trassen aus der Trägerschaft des Bundes an die Landkreise und Kommunen einher, die künftig die Unterhaltungslast schultern müssen. Ebenfalls beginnen Landkreise weniger genutzte Landstraßen zu kommunalisieren.

Doch **schon heute reichen die zur Verfügung stehenden Gelder nicht mehr aus,** alle eigentlich notwendigen öffentlichen Ausgaben zu tätigen (Straßenunterhalt, Sozialausgaben, Kindergärten, Schulen, Theater, Schwimmbäder etc.). In absehbarer Zeit werden neben den Pflichtaufgaben keine freiwilligen Aufgaben mehr finanzierbar sein und später auch die Pflichtaufgaben selbst nicht mehr. **Die Unterhaltungslast der Straßen wird die öffentlichen Haushalte ersticken.**