

Verkehrsinfrastruktur | 27.09.2012 | Lesezeit 2 Min.

450.000 Kilometer Stau

Deutschland investiert seit langem zu wenig in seine Straßen. Trotz hoher Einnahmen durch Steuern und Abgaben aus dem Straßenverkehr wird die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren. Die Folgen sind nicht mehr zu übersehen.

In Deutschland laufen etwa 70 Prozent des Güterverkehrs und mehr als 80 Prozent des Personenverkehrs über die Straße. Dabei musste sich der Straßenverkehr seit 1990 quasi neu erfinden. Denn mit der Wiedervereinigung rückte Deutschland vom Rand in das Herz Europas und wurde zur Logistikdrehscheibe für den ganzen Kontinent. So wuchs beispielsweise der Lkw-Verkehr um mehr als 75 Prozent. Doch während die Nutzung des Straßennetzes zugenommen hat, ist der Ausbau weit zurückgeblieben.

Das gilt vor allem für die Bundesfernstraßen. Zwar ist das Autobahnnetz seit 1991 um 1.800 Kilometer gewachsen – zuletzt kam der Autobahnbau allerdings praktisch zum Stillstand:

Im Jahr 2011 wurden gerade mal 6 Kilometer
Autobahn neu gebaut.



Auch Landes- und Kreisstraßen wurden nur sehr verhalten ausgebaut, wobei ein Teil des Zuwachses rein rechnerisch ist, weil Bundesstraßen zu Landesstraßen umgewidmet wurden.

Das Hauptproblem ist, dass der Verkehrsminister schon lange nicht mehr das nötige Geld erhält. Im Jahr 2000 schätzte eine Kommission im Auftrag der Bundesregierung den jährlichen Finanzierungsbedarf auf 7 Milliarden Euro. Seitdem kam kein Straßenbauetat auch nur in die Nähe dieses Bedarfs. Der Durchschnitt lag eher bei 5 Milliarden Euro. Nicht eingerechnet in diese Zahlen sind zudem die gestiegenen Baukosten.

Bauleistungen, die im Jahr 2000 noch 7 Milliarden Euro kosteten, erforderten 2011 Ausgaben von 8,6 Milliarden Euro.

Real gerechnet fehlen für den Straßenbau seit dem Jahr 2000 insgesamt 31 Milliarden Euro - und die mittelfristige Finanzplanung verspricht keine Besserung.

Dabei nimmt der Bund genug Geld über Steuern und Abgaben der Autofahrer ein, um die nötigen Investitionen zu stemmen - allein 2010 waren es 46,5 Milliarden Euro.

Im Fernstraßenetat landete aber im Großen und Ganzen nur die Lkw-Maut, von den Steuern dagegen blieb kaum etwas für die Straße übrig, obwohl ein Teil der Mineralölsteuer eigentlich dafür vorgesehen ist. Ernüchternd ist zudem, dass die Einführung der Maut keineswegs zu mehr Investitionen geführt hat – die Politik hat die zusätzlichen Mittel einfach an anderer Stelle gekürzt.

Das Ergebnis dieser Sparpolitik sind kaputte Straßen und Staus:

- Bei 9 Prozent der Autobahnen und 21 Prozent der Bundesstraßen müsste eigentlich sofort der Bautruppp anrücken. Vor allem die Haupttrouten des Lkw-Verkehrs auf den Wegen von und zu den Seehäfen Hamburg, Rotterdam und Antwerpen sind betroffen.
- Im Jahr 2011 zählte der ADAC auf den Autobahnen fast 190.000 Staus, die zusammen 450.000 Kilometer lang waren. Über 44 Prozent der Staus entfielen dabei auf nur 20 Strecken.

Kernaussagen in Kürze:

- Deutschland investiert seit langem zu wenig in seine Straßen.
- Trotz hoher Einnahmen durch Steuern und Abgaben aus dem Straßenverkehr wird die Infrastruktur auf Verschleiß gefahren.
- Ernüchternd ist zudem, dass die Einführung der Maut keineswegs zu mehr Investitionen geführt hat.