

Das Netz der überörtlichen Straßen in Deutschland erfüllt nicht mehr die Anforderungen des ständig steigenden Verkehrs. Wegen der vielfältigen Verpflichtungen der öffentlichen Haushalte werden die Mittel für die Erhaltung und den dringend erforderlichen Ausbau der Straßen nicht mehr aufgebracht. Die mangelhafte Verkehrsinfrastruktur wird zunehmend zum Engpass für die arbeitsteilige Industriegesellschaft und gefährdet den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure (BSVI) e.V. fordert daher eine deutliche Verbesserung und dauerhafte Sicherung der Finanzierung der Straßeninfrastruktur, insbesondere für die überregionalen Hauptverkehrsachsen.

Alle bisher diskutierten Vorschläge wie

- Zweckbindung innerhalb der Haushalte
- Vorfinanzierungsmodelle
- Privatfinanzierungsmodelle

waren letztlich nicht zielführend. Aufgrund ihrer begrenzten Anwendbarkeit stellen sie allenfalls Übergangsmodelle dar, sind aber kein Weg zu einer umfassend neuen Konzeption. Auch nach der Einführung der LKW-Maut hat sich nichts geändert! Im Gegenteil: In der bisherigen Form bleibt es bei der Haushaltsfinanzierung und diese ist bekanntlich der tagespolitischen Entscheidung ausgeliefert. Der Bundesfinanzminister weist zwar der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (VIFG) die Mauteinnahmen zu – er reduziert aber im gleichen Umfang die Investitionsmittel im Verkehrshaushalt. So stehen derzeit für den Bundesfernstraßenbau effektiv nicht mehr Mittel zur Verfügung als vor der Einführung der Maut.



Leitsätze der BSVI

1. Erhaltung und Ausbau der Bundesfernstraßen sind – unabhängig von haushaltspolitischen Einschränkungen – aus den Einnahmen einer Finanzierungsgesellschaft sicherzustellen.

Dazu müssen die Einnahmen zweckgebunden und ausschließlich dieser Finanzierungsgesellschaft zur Verfügung stehen. Der Zustand des Straßennetzes erfordert dringend die Reform der Finanzierungsgrundlagen. Der Gesetzgeber muss unverzüglich die Weichen für eine Nutzerfinanzierung des Straßenbaus stellen.

2. Benutzergebühren auf Bundesautobahnen sind für alle Kraftfahrzeuge zu erheben.

Mit der Einführung der Maut für LKW ≥ 12 t auf Bundesautobahnen sind die Chancen der Umstellung von der Steuerfinanzierung zur Nutzerfinanzierung nur ansatzweise genutzt. Zur Sicherstellung einer unabhängigen und ausreichenden Mittelausstattung müssen alle Kraftfahrzeuge in die Erhebung einer Gebühr (Maut/Vignette) für die Benutzung der Bundesautobahnen einbezogen werden.

3. Nutzerfinanzierung ist mittelfristig auf das gesamte überörtliche Straßennetz auszuweiten.

Die Problematik des sich zunehmend verschlechternden Erhaltungszustandes betrifft nicht nur die Straßen des Bundes, sondern ebenso die der Länder und Kommunen. Die Entwicklung des Mautsystems in Deutschland eröffnet technologisch die Möglichkeit, Bau und Betrieb des überörtlichen Netzes ausschließlich aus streckenbezogenen Benutzergebühren zu finanzieren.

4. Verwaltungsstrukturen sind zu entflechten.

Der Bund konzentriert sich im Rahmen seiner Daseinsvorsorge auf die gesamtstaatliche Grundsatzverantwortung für die Bundesfernstraßen. Die Länder erhalten die alleinige Kompetenz für Planung, Bau und Betrieb des Bundesfernstraßennetzes. Die dafür notwendigen Mittel werden zweckgebunden von der Finanzierungsgesellschaft bereitgestellt.

Die zunehmende Vernetzung des Straßenverkehrs erfordert die gebündelte Steuerung über alle Straßenkategorien in den jeweiligen Regionen. Die Verkürzung der Entscheidungsprozesse und Optimierung der Schnittstellen zwischen dem Bund und den Ländern als Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen verbessern die Effizienz des Verwaltungshandelns. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Verwendung der Einnahmen aus den Straßennutzungsgebühren sind kurzfristig zu schaffen.

5. Privatkapital kann begleitend in Anspruch genommen werden.

Um bei der Finanzierung größerer Projekte Investitionsspitzen abdecken zu können, ist ergänzend privates Kapital einzusetzen. Hierzu ist die Kreditfähigkeit der Finanzierungsgesellschaft der Bundesfernstraßen herzustellen.

6. Straßenbaumittel des Bundes sind umzuschichten.

Die bisher im Bundeshaushalt für den Straßenbau eingeplanten Mittel werden für das nicht nutzerfinanzierte Straßennetz eingesetzt.

Im Bundeshaushalt sind derzeit 5,5 Mrd. € für den Straßenbau eingeplant. Durch die Nutzerfinanzierung des Bundesfernstraßennetzes wird der Bundeshaushalt im großen Stile entlastet. Die eingesparten Gelder sind für Ausbau und Betrieb des nicht nutzerfinanzierten Straßennetzes zweckgebunden einzusetzen.

Was ist zu tun?

Die Reform der Finanzierungsgrundlagen für den Straßenbau duldet keinen Aufschub.

Die Bundesvereinigung der Straßenbau- und Verkehringenieure (BSVI) e.V. zeigt einen Weg auf, der Möglichkeiten der Umstellung von der Haushalts- auf die Nutzerfinanzierung konsequent ausschöpft:



- Nutzerfinanzierung unabhängig von öffentlichen Haushalten.
- Einbeziehung von privatem Kapital zur Finanzierung von Straßenbauprojekten.
- Bund, Länder und Kommunen müssen ihre Infrastrukturverantwortung wahrnehmen und die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Umsetzung der Nutzerfinanzierung zügig schaffen.

Die BSVI fordert umgehend die notwendigen Schritte einzuleiten, um die Finanzausstattung für die Straßenverkehrsinfrastruktur wirksam zu verbessern und auf Dauer zu sichern. Der aufgezeigte Weg soll eine bezahlbare und sichere Mobilität ermöglichen.

Dr.-Ing. Bernd Rohde
Präsident der BSVI

BSVI-PREIS 2006

Die Sitzung des Preisgerichtes fand am 10./11. März 2006 in Dresden statt.

Insgesamt wurden 52 Projekte eingereicht.

Es wurden 3 Preisträger ermittelt. Zusätzlich werden 1 Sonderpreis, 4 Medaillen und 5 Belobigungen vergeben.

Informationen unter:
www.bsvi.de
Rubrik: Aktuelles

Stand: März 2006



Geschäftsstelle:
Eichstraße 19
30161 Hannover
Telefon (05 11) 31 26 04
Fax (05 11) 3 88 51 42
E-Mail: bsvi.hannover@t-online.de
Internet: www.bsvi.de

BSVI-AKTUELL

1/2006



BUNDESVEREINIGUNG
DER STRASSENBAU- UND
VERKEHRINGENIEURE e.V.



**NEUE WEGE
ZUR FINANZIERUNG
DES STRASSENBAUS
IN DEUTSCHLAND**