

Die herkömmliche Straßenbaufinanzierung hat ausgedient



Dr.-Ing. H. Michael Bröhl

Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.
Stellvertretender Vorsitzender der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Diskussionen um die Form der Finanzierung von Erhalt und Ausbau der Straßeninfrastruktur in Deutschland, insbesondere der Bundesfernstraßen, haben eine lange Tradition. Grundsätzlich erfolgt die Finanzierung hierzulande bei den Bundesfernstraßen durch Haushaltsmittel des Bundes und seit 2005 teilweise durch die Lkw-Maut. Da letztere jedoch ebenfalls in den Bundeshaushalt fließt, sind die Mautmittel faktisch ebenfalls wie Haushaltsmittel zu betrachten. Man mag hier einwenden, dass die Maut-einnahmen schon einer gewissen Zweckbindung unterliegen. Das stimmt, jedoch sind diese zu keinem Zeitpunkt, wie ursprünglich zugesagt, zusätzlich, sondern bei Absenkung der Haushaltsmittel und nur teilweise in den Bundesfernstraßenhaushalt eingestellt worden.

Diese Finanzierungsbasis unterliegt jährlichen Verteilungskämpfen bei der Aufstellung der jeweiligen Haushaltspläne des Bundes. Der Straßenbau wird hierbei nicht bedarfsgerecht berücksichtigt. Dabei fehlt es bei den Verantwortlichen z.B. im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages nicht an der Erkenntnis, dass mehr getan werden müsste. Folge der unzureichenden Finanzierung: fortschreitender Substanzverzehr der Straßen und deutlich verzögerter Ausbau des Netzes.

Seit vielen Jahren wird daher immer wieder, teilweise auch mit neuen Modellvorschlägen, von verschiedenen Seiten ein Wechsel von der Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung auf eine Nutzerfinanzierung vorgeschlagen. Obwohl die öffentlichen Finanzen mit immensen Schulden belastet sind und das leider mit steigender Tendenz, ist es jedoch bis heute nicht gelungen, am Beispiel der Bundesfernstraßen oder vielleicht auch nur der Bundesautobahnen zu einer echten Nutzerfinanzierung – Straße finanziert Straße – zu kommen. Die neuerdings im Grundgesetz verankerte „Schuldenbremse“ setzt zusätzliche Hürden für Investitionen.

Mit Sorge darf daher die Frage erlaubt sein: „Worauf wartet die Politik hier eigentlich noch“? Der Haushaltsan-

satz 2011 und die Mittelfristplanung der Investitionen für die Bundesfernstraßen bis 2013 zeigen eine deutlich fallende Linie. Da ist es angesichts der angehäuften Staatsverschuldung m.E. wenig hilfreich, auf die reichlichen Einnahmen aus dem Straßenverkehr zu verweisen. Dieser Ruf hat in den vergangenen rund 50 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland nicht zur bedarfsgerechten Straßenbaufinanzierung geführt. Auch die grundsätzlich vorhandene Zweckbindung der Mineralölsteuer für den Straßenbau hat daran bisher nichts ändern können, das dürfte umso mehr auch für die Zukunft gelten.

Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. unterbreitete daher grundsätzliche Vorschläge für einen Wechsel von der Haushalts- bzw. Steuerfinanzierung im Straßenbau hin zu einer Nutzerfinanzierung unter Beteiligung aller Nutzer bei Entlastung im Pkw-Bereich¹⁾. Diese Vorschläge sollten von der Politik aufgegriffen und in die Tat umgesetzt werden.

Es gilt übrigens im vorgenannten Zusammenhang auch zu fragen, wie der Staat künftig bei der favorisierten stärkeren Hinwendung zur Elektromobilität, zu alternativen Kraftstoffen und Veränderung der Pkw-Flotte mit verbrauchsärmeren Fahrzeugen die vorauszu sehenden Einnahmeausfälle ausgleichen will. Geht es hier womöglich bei den Investitionen in die Verkehrswege noch weiter abwärts?

Es ist deshalb längst an der Zeit, den Wechsel von der Haushalts- hin zu einer Nutzerfinanzierung öffentlich und ehrlich zu diskutieren sowie diesen Wechsel nachhaltig und zügig herbeizuführen.

Der Deutsche Straßen- und Verkehrskongress 2010 in Mannheim bietet dazu eine gute Gelegenheit zur Erörterung.

¹⁾ Näheres siehe Seite 616 dieser Zeitschrift