

Vertiefende Informationen



Die Studien

- „**Priorisierung der ADAC-Forderungen zum Ausbau des BAB-Netzes**“ (Artikel-Nr. 2830560) und
 - „**Nutzen des Straßenverkehrs**“ (Artikel-Nr. 2831135)
- können unter Angabe der Artikelnummern direkt beim ADAC e.V. bezogen werden.

Fax: (0 89) 76 76 45 67

E-Mail: verkehr.team@adac.de

Die Schutzgebühr beträgt 6,- Euro bzw. 8,- Euro, jeweils zuzüglich 1,73 Euro Versandgebühr.

ADAC-Mitglieder erhalten diese Broschüren bei Angabe ihrer ADAC-Mitgliedsnummer versandkostenfrei.

2830460/12.08/30*



Inhalt

Vorwort	3
Stau – ein Alltagsproblem	4
Auch in Zukunft nimmt der Verkehr weiter stark zu	5
Priorisierung der ADAC-Ausbauforderungen für das Autobahnnetz 2015	6
Erheblicher Ausbaubedarf der Autobahnen	7
Chronische Unterfinanzierung der Bundesfernstraßen	10
Das ADAC-Modell „Auto finanziert Straße“	11
Forderungen des ADAC	13
Vertiefende Informationen	16



Vorwort

Jeder von Ihnen hat es schon erlebt: Sie sitzen im Auto, die Verkehrsmeldungen wollen mal wieder nicht enden. Im Schnecken-tempo geht es über die Autobahn

und die Nerven sind zum Zerreißen gespannt. So quälen sich täglich tausende Autofahrer durch den Verkehr.

Ein Blick auf das Staugeschehen in Ost und West offenbart, wo die Versäumnisse der vergangenen Jahre liegen. Während wir im Osten überwiegend positive Entwicklungen beobachten können, bricht der Verkehr auf den überlasteten Autobahnen im Westen immer häufiger zusammen.

Wir wissen aber nicht erst seit heute, dass in den nächsten Jahren die Verkehrsleistungen insbesondere im Straßengüterverkehr in einem geradezu dramatischen Ausmaß weiter ansteigen werden.

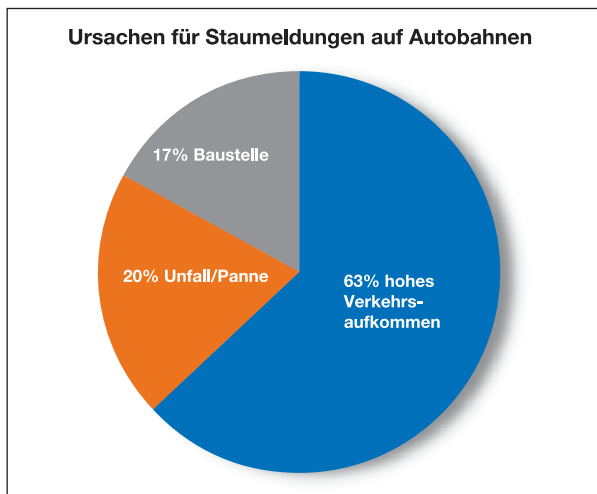
Deutschland kann es sich nicht leisten, bei den Verkehrswegen seine Spitzenposition in Europa zu verlieren! Deshalb plädieren wir dafür, dass der Bund einen Investitionsschwerpunkt auf den Ausbau der wichtigsten Verbindungen setzt. Wir brauchen ein Programm, in dem die Mittel wie bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit bedarfsgerecht und zweckgebunden vom Bund bereitgestellt werden. Zugleich brauchen wir eine Erhöhung und Verstärkung der Investitionsmittel für die Fernstraßeninfrastruktur.

Ulrich Klaus Becker
ADAC-Vizepräsident für Verkehr

Stau – ein Alltagsproblem

In Anbetracht täglicher Staus ist es offensichtlich, dass unser bestehendes Autobahnnetz den Anforderungen an ein bedarfsgerechtes Verkehrssystem nicht mehr genügt. Insbesondere die zahlreichen Kapazitätsengpässe führen zu negativen Folgen für die Nutzer. Ablesen lässt sich die Misere an zwei aktuellen Erhebungen:

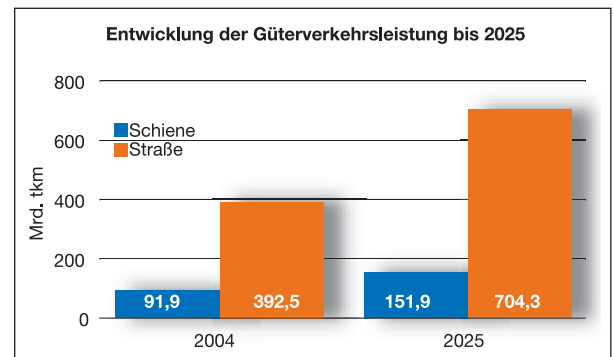
- Eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) vom Oktober 2007 zeigt bereits für das Jahr 2000 für die betroffenen Straßennutzer staubedingte Zeitverluste in Höhe von knapp 100 Mio. Stunden allein aufgrund infrastrukturentbedingter Kapazitätsengpässe auf. Die damit einhergehenden volkswirtschaftlichen Schäden werden auf 1.350 Mio. Euro geschätzt.
- Der ADAC erfasst und bündelt Verkehrsmeldungen, um diese für Verkehrsinformationen zur Verfügung zu stellen. Im Jahr 2006 wurden etwa 120.000 Staumeldungen registriert. Davon stammten rund 80 Prozent aus den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Baden-Württemberg und Niedersachsen. Über 60 Prozent der Meldungen kamen alleine aufgrund hohen Verkehrsaufkommens zustande. Die Gesamtdauer aller Staumeldungen betrug rund 167.000 Stunden (pro Tag ca. 450 Stunden). Die gesamte Staulänge summierte sich auf rund 360.000 km (pro Tag ca. 1.000 km).



Auch in Zukunft nimmt der Verkehr weiter stark zu

Die geographische Lage Deutschlands in der Mitte Europas mit Durchgangsverkehren von Ost nach West und von Nord nach Süd ist maßgeblich für die starken Verkehrszunahmen auf unseren Autobahnen verantwortlich. Parallel zu dieser Verkehrsentwicklung wächst das Straßennetz seit Jahren aber nicht entsprechend mit – ein Grund für den Dauerstau auf vielen Autobahnen.

Die Verkehrsmengen werden auch zukünftig weiter wachsen, da die Bedeutung von Mobilität im Stellenwert der Gesellschaft und als Voraussetzung für wirtschaftliche Prozesse weiter zunehmen wird. Bis zum Jahr 2025 ermitteln alle seriösen mittel- bis langfristigen Prognosen eine weiterhin starke Zunahme der Verkehrsleistung auf der Straße. Im motorisierten Individualverkehr ist ein Zuwachs von 16 Prozent und im Straßengüterverkehr eine Zunahme von 71 Prozent zu erwarten.



Eine ADAC-Studie zum „Nutzen des Straßenverkehrs“ aus dem Jahr 2008 belegt, dass in Deutschland 5,8 Mio. Arbeitsplätze vom Straßenverkehr abhängen, also jeder siebte Arbeitsplatz. Die Bruttowertschöpfung aus dem Straßenverkehr beträgt rund 380 Mrd. Euro pro Jahr. Dies entspricht einem Anteil von 18 Prozent an der gesamten Bruttowertschöpfung. Damit stellt die Straßeninfrastruktur einen sehr bedeutenden Faktor für die Entwicklung unserer Gesellschaft und das Wachstum unserer Wirtschaft dar.

Um mit der steigenden Nachfrage Schritt zu halten, ist ein zügiger Ausbau der Autobahnen zwingend erforderlich. Andernfalls werden die bereits heute zahlreich vorhandenen Engpässe und die damit verbundenen Staus, Zeitverluste und unnötigen Umweltbelastungen weiter zunehmen.

Priorisierung der ADAC-Ausbauforderungen für das Autobahnnetz 2015

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen soll in 2009 überprüft werden. Der ADAC hat deshalb seine anlässlich der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2003) formulierten Ausbauforderungen der Autobahnen für den Prognosehorizont 2015 überprüft und priorisiert (ADAC-Studie zur Mobilität „Priorisierung der ADAC-Forderungen zum Ausbau des BAB-Netzes“, August 2008).

Die Studie untersuchte die Wirkung der geforderten Ausbaumaßnahmen im Sinne einer Reduzierung von Verkehrsengpässen im anzunehmenden Autobahnnetz des Jahres 2015. Aus methodischen Gründen wurden nur Ausbaumaßnahmen (mehrestreifiger Ausbau bestehender Autobahnen) und keine Neubau- bzw. Lückenschlussforderungen untersucht. Ausbau- und Neubauprojekte sind hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit nicht direkt miteinander vergleichbar, da ganz anders als beim Ausbau bei der Beurteilung von Neubauprojekten vor allem auch raumordnerische Belange eine maßgebende Rolle spielen.

Maßgebendes Kriterium für die Prioritätensetzung der Ausbaumaßnahmen war die Frage, welche Qualitätsstufe auf dem betroffenen Autobahnabschnitt angesichts des zu erwartenden Belastungsniveaus im Jahr 2015 ohne Ausbau erzielt würde.

Je schlechter die zu erwartende Verkehrsqualität auf einem Autobahnabschnitt ist, umso dringlicher ist ein bedarfsgerechter Ausbau und umso höher damit die Priorität des Projekts.

Erheblicher Ausbaubedarf der Autobahnen

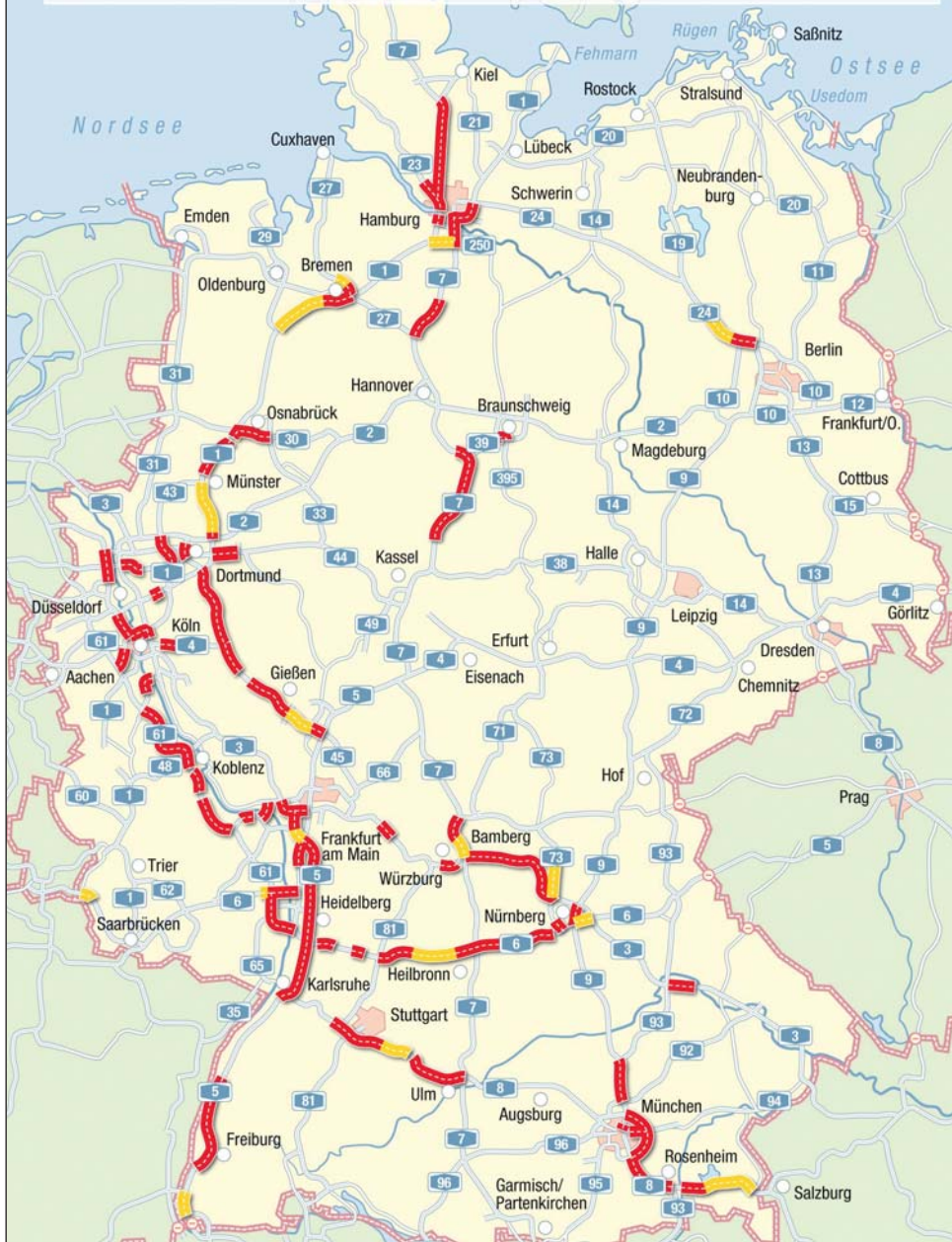
Die ADAC-Studie zeigt auf, dass im deutschen Autobahnnetz – zusätzlich zu den voraussichtlich bis 2015 realisierten Ausbaumaßnahmen – ein erheblicher Ausbaubedarf besteht, um die für 2015 prognostizierten Verkehrsmengen abwickeln zu können (in der Grafik auf Seite 8 rot dargestellt). Teilweise bestehen diese Engpässe bereits heute, so dass unmittelbarer Handlungsbedarf besteht. Nur wenige der untersuchten Projekte aus der Forderungsliste des ADAC (in der Grafik gelb dargestellt) werden im Jahr 2015 eine Verkehrsstärke haben, die eine Verschiebung des Ausbaus auf einen späteren Zeitpunkt akzeptabel erscheinen lässt.

Insgesamt werden bis 2015 voraussichtlich über 1000 Autobahnkilometer extrem überlastet sein. Diese müssten deshalb dringend zeitnah ausgebaut werden. Davon sind 430 km im Vordringlichen Bedarf, 440 km im Weiteren Bedarf und 150 km gar nicht im derzeit gültigen Bedarfsplan enthalten.

Darüber hinaus sind weitere etwa 645 km hoch belastete Autobahn zügig auszubauen. Von diesen sind 185 km im Vordringlichen Bedarf, 460 km sind lediglich im Weiteren Bedarf gelistet.

Die Untersuchung zeigt auch, dass ein Ausbauen „Stück für Stück“ in vielen Fällen nicht ausreichend ist. Probleme werden damit nur räumlich verlagert. Denn im Falle der Ertüchtigung nur eines Abschnittes, tritt der Verkehrsstau ein paar Kilometer weiter auf.

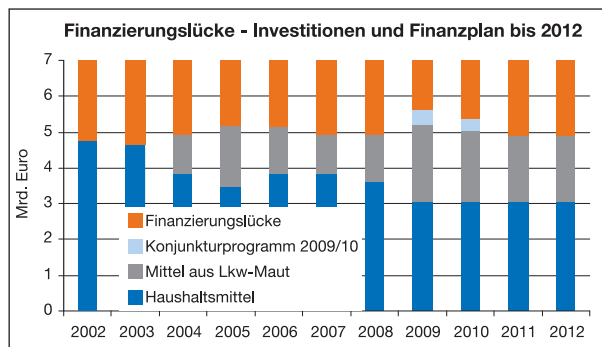
Um die künftigen Verkehrsmengen im Autobahnnetz 2015 zu bewältigen, müssen nach Ansicht des ADAC die **roten** Strecken mit höchster Priorität, **gelbe** mit hoher Priorität sechs- bzw. achtstreifig ausgebaut werden!



**Diese bestehenden
Autobahnen müssen
ausgebaut werden!**

Chronische Unterfinanzierung der Bundesfernstraßen

Neben der Verkehrszunahme ist die Hauptursache für die zunehmenden Defizite im Bundesfernstraßennetz die zu geringe und un-stetige Finanzierung durch den Bund. Die Unterfinanzierung führt auch zu wachsendem Substanzverzehr im Autobahnnetz, der die Folgen der Verkehrszunahme noch verstärkt. Um das Netz der Bundesfernstraßen bedarfsgerecht auszubauen und funktionsgerecht zu erhalten, werden rund 7 Mrd. Euro pro Jahr benötigt. Von den rund 53 Mrd. Euro, die jährlich die Straßennutzer an Steuern und Abgaben aufbringen, wurden in den letzten Jahren aber durchschnittlich nur rund 5 Mrd. Euro für Investitionen in die Bundesfernstraßen zur Verfügung gestellt. Auch die Einführung der Lkw-Maut führte, trotz stetig gestiegener Einnahmen, bislang zu keiner signifikanten Steigerung der investiven Mittel, da die Mauteinnahmen regelmäßig bei der Straße nur Haushaltsmittel ersetzen. Diese „Kannibalisierung“ der Investitionsmittel setzt sich auch in der aktuellen Finanzplanung des Bundes bis zum Jahr 2012 fort. Trotz einer deutlichen Anhebung der Mautsätze zum 01.01.2009 und dadurch entstehende Mehreinnahmen von durchschnittlich rund 1 Mrd. Euro ist mittelfristig sogar mit sinkenden Investitionen zu rechnen.



Die Investitionen reichen nicht einmal aus, um die bedeutendsten Bedarfsplanvorhaben des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2003) zu finanzieren. Wichtige Lückenschlüsse und Ausbaumaßnahmen zur Engpassbeseitigung sowie dringende Erhaltungsmaßnahmen werden so noch lange auf sich warten lassen. Allein der bedarfsgerechte Ausbau der drei großen Autobahnen in Bayern – A 3, A 6 und A 8 – würde rund drei Mrd. Euro erfordern. Bei der aktuellen Finanzplanung des Bundes würde es rund 20 Jahre dauern, diese dringenden Ausbaumaßnahmen vorzunehmen.

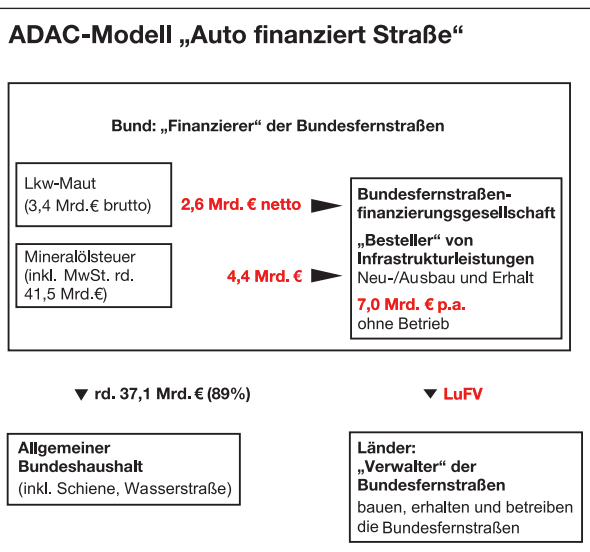
Mangelnde Planbarkeit durch un-stete Mittelbereitstellung, Kannibalisierung der Mittel, Quersubventionen zwischen den Verkehrsträgern und Minderinvestitionen belegen, dass eine „nachhaltige“ Verstetigung der Straßenbaumittel nur durch eine Neuordnung der Fernstraßeninfrastrukturfinanzierung zu gewährleisten ist.

Das ADAC-Modell „Auto finanziert Straße“

Eine Neuordnung der Fernstraßenfinanzierung ist aus ADAC-Sicht unumgänglich, um die benötigten Investitionsmittel für die Straße langfristig und auskömmlich zu sichern. Der ADAC zeigt mit dem Prinzip „Auto finanziert Straße“ einen Weg auf, wie eine weitergehende haushaltsrechtliche (und -politische) Verselbständigung der Fernstraßeninvestitionen umgesetzt werden kann.

Der Schlüssel liegt in einem Paradigmenwechsel von der Haushaltsfinanzierung hin zu einem nutzerbasierten Finanzierungskreislauf. Kern des Modells ist die gesetzliche Zweckbindung eines nur geringen Teils der bestehenden spezifischen Abgaben der Straßennutzer (ca. 53 Mrd. Euro pro Jahr) für die Bundesfernstraßen. Garant für das Gelingen ist die Gründung einer Bundesfernstraßeninfrastrukturfinanzierungsgesellschaft, die die effiziente Verwendung der zweckgebundenen Mittel steuert und damit einen geschlossenen Finanzierungskreislauf für die Bundesfernstraßen sicherstellt.

Der Haushaltsgesetzgeber muss dafür entsprechende Verpflichtungsmächtigungen festlegen, die mit Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit den Ländern kombiniert werden. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen nach dem im Eisenbahnwesen bekannten Modell stellen das Instrument dar, mit dem unter den gegebenen haushaltsverfassungsrechtlichen Bedingungen das größtmögliche Maß an „Verstetigung“ erreicht werden kann.



Forderungen des ADAC

Eine aktuelle ADAC-Studie zeigt, dass nach dem Aufbau Ost vor allem in den alten Bundesländern ein erheblicher Handlungs- und Nachholbedarf für einen mehrstreifigen Ausbau vorhandener Autobahnen besteht.

Über 1000 Autobahnkilometer müssen zusätzlich zu den voraussichtlich bis 2015 realisierten Maßnahmen dringend ausgebaut werden. Darüber hinaus sind weitere etwa 645 Kilometer hoch belastete Autobahn zügig auszubauen.

Unabhängig davon ist aber auch eine Erweiterung des Autobahnnetzes dringend erforderlich. So müssen beispielsweise Lücken der A 94 München – Passau geschlossen und Neubaumaßnahmen wie etwa der A 39 Wolfsburg – Lüneburg rasch angegangen werden. Zur Abwicklung der Hafenhinterlandverkehre ist eine leistungsfähige Infrastruktur zu schaffen.

Der ADAC fordert ein bedarfsgerechtes Autobahnnetz, auf dem die Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden können, nicht jedoch eine Infrastruktur, die für jede Sondersituation im Urlaubsreiseverkehr geschaffen wäre.

Die Erfolge bei der Realisierung der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ beweisen, dass sich bedarfsgerechte und zielgerichtete Investitionen in den Aus- und Neubau der Bundesfernstraßen auszahlen. Durch Engpassbeseitigung lassen sich dabei nicht nur Staus und damit verbundene Zeitverluste minimieren, sondern auch unnötiger Spritverbrauch vermeiden. Infrastrukturausbau ist deshalb auch aktiver Klimaschutz.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Verkehrsprognosen müssen die Bedarfspläne hinsichtlich des tatsächlichen Fernstraßenbedarfs und der Dringlichkeiten überprüft und angepasst werden. Der Bund sollte für die Bedarfsplanüberprüfung als klares Ziel die Engpassbeseitigung nennen, die sich in erster Linie an dem verkehrlichen Bedarf der Maßnahmen orientieren muss. Die Ergebnisse der Überprüfung müssen möglichst zeitnah, und nicht erst im Rahmen der nächsten Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung (nach 2015) berücksichtigt werden. Es gilt deshalb zu klären, wie die

Ergebnisse in rechtlich normierte und damit verbindliche Instrumente überführt werden können bzw. wie eine beschleunigte Neuaufgabe des BVWP vorzeitig erfolgen kann.

Eine Hauptursache für die zunehmenden Defizite bei der Straßeninfrastruktur ist die zu geringe und unetete Finanzierung durch den Bund. Die Unterfinanzierung führt zudem zu wachsendem Substanzverzehr im Autobahnnetz, der die Folgen der Verkehrszunahme noch verstärkt. Die Finanzierungsmittel für Investitionen in die Fernstraßeninfrastruktur müssen daher deutlich auf 7 Mrd. Euro pro Jahr aufgestockt werden. Mit dem Prinzip „Auto finanziert Straße“ zeigt der ADAC einen gangbaren Weg auf, wie eine bedarfsgerechte und zukunftsorientierte Finanzierung der Bundesfernstraßen unabhängig von den Zufälligkeiten des allgemeinen Haushalts umgesetzt werden kann.

Impressum

ADAC e.V., Ressort Verkehr, Am Westpark 8, 81373 München
Fax (0 89) 76 76 45 67, E-Mail: verkehr.team@adac.de
www.adac.de/verkehrs-experten

Artikelnummer: 2830460

©2008 ADAC e.V., München