

Gerhard Hess: Bayerische Bauindustrie für Nutzerfinanzierung des deutschen Autobahnnetzes

München, 3. Februar 2006
1 / 06

(bbiv) München. „Langfristig führt in Deutschland kein Weg an der Pkw-Maut vorbei.“ sagte Gerhard Hess, Hauptgeschäftsführer des Bayerischen Bauindustrieverbandes, heute in München. „Auch in Deutschland muss künftig gelten: Straße finanziert Straße. Natürlich muss der Autofahrer dafür bei den Pkw-bezogenen Steuern entlastet werden.“ erläuterte Hess, denn: „Nicht der Fiskus soll von der Pkw-Vignette profitieren, sondern letztlich der Autofahrer: Über bessere Straßen, über ein leistungsfähigeres Fernstraßennetz und viele auch direkt über die geringeren Kosten, weil sie nur dann bezahlen müssen, wenn sie auch tatsächlich fahren.“

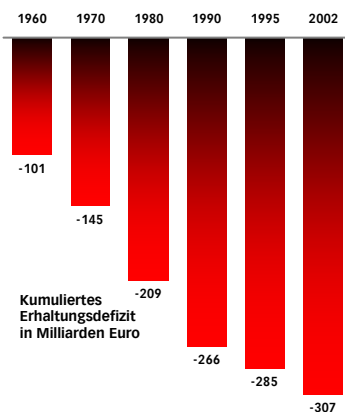
Lange seien die deutschen Autobahnen vorbildlich in der Welt gewesen, so Hess. Doch das ist Vergangenheit. Weil der Bund zu wenig für den Erhalt seiner wertvollen Verkehrsinfrastruktur ausgibt, sind viele unserer Autobahnen und Schnellstraßen verrottet. „Dafür gibt es sogar amtliche Zahlen, im Ausmaß erschreckend hoch“ stellt Hess mit Verweis auf ein vom Bundesverkehrsministerium bereitgestelltes und vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin ausgewertetes Datenmaterial über das Erhaltungsdefizit bei den Bundesverkehrswegen fest. „Sehr konservativ gerechnet, nämlich zu historischen Herstellungskosten, ergibt sich alleine aufgrund nicht getätigter Erhaltungsinvestitionen bei den Bundesverkehrswegen eine aufgelaufene Schadensumme von 307 Mrd. Euro“ beklagt Hess und ergänzt: „Tendenz steil nach oben, wenn nicht endlich etwas dagegen unternommen wird.“

**Auf Kosten der Substanz: Fast 1/3 Billion €
Erhaltungsdefizit bei Bundesverkehrswegen**

Quelle: Bundesministerium für Bau, Verkehr und Wohnungswesen

Auf 307 Mrd. € ist das Investitionsdefizit des Bundes im Substanzerhalt von Bundesfernstraßen, Schienenwegen, Wasserstraßen und Flughäfen aufgelaufen. Dazu kommt eine massive Unterdeckung im Neubau.

Differenz zwischen Brutto- und Netto-Anlagevermögen, Mrd. €, Preise von 1995



Doch diese erschreckend hohe Schadenssumme ist nur ein Teil des Mangels, so Hess. „Darin ist noch kein einziger Euro für den Ausbau unserer Verkehrsinfrastruktur für den künftigen Bedarf enthalten. Und wie soll Deutschland seinen Wohlstand sichern oder gar ausbauen können, wenn einer der wichtigsten Standortfaktoren, ein hochleistungsfähiges Fernstraßennetz, nur mangelhaft ist? fragt Hess, und fährt fort: „ Wir versündigen uns gewissermaßen an den kommenden Generationen. Wir verstoßen damit eklatant gegen das uns auferlegte Nachhaltigkeitsgebot.“ Die Auswirkungen spüren wir bereits jetzt, so Hess: „Wir haben unser Fernstraßennetz zur Wachstumsbremse verkommen lassen. Das kann noch teuer werden, wenn wir jetzt nichts unternehmen, um die andauernde Vernachlässigung eines unserer wertvollsten Vermögensgüter endlich und nachhaltig zu beenden.“

Hess: „Deutschland hat mit der EU-Osterweiterung eine Drehscheibenfunktion in Europa bekommen. Dafür müssen wir die Verkehrswege massiv ausbauen und zwar jetzt – nicht erst dann, wenn der Staat wieder dafür bereit ist.“ Hess ergänzt: „Österreich und andere europäische Länder zeigen uns doch seit Jahren und teilweise Jahrzehnten, wie man Autobahnen und Fernstraßen über Nutzergebühren finanziert. Deutschland muss jetzt folgen“.