

Petition Straßenbaumoratorium

Petition für ein dauerhaft funktionsfähiges und bezahlbares Straßennetz

Eingereicht als öffentliche Petition
beim Petitionsschuss des Deutschen Bundestags
am 13.10.2011
(Petition 20526)

Bürgerinitiative Straßenbaumoratorium

c/o Wolfram Günther,
Bernhard-Göring-Straße 152,
04277 Leipzig

www.strassenbaumoratorium.de

Email: strassenpetition@freenet.de

Petition 20526

vom 13.10.2011

Persönliche Daten des Petenten

Name: Wolfram Günther
Anschrift: Bernhard-Göring-Straße 152, 04277 Leipzig
Land/Bundesland: Deutschland/Sachsen
Email: info@anwaltskanzlei-guenther.de
Tel.: 0341/3065160

Wortlaut der Petition/Was möchten Sie mit Ihrer Petition konkret erreichen? Über welche Entscheidung/welche Maßnahme/welchen Sachverhalt wollen Sie sich beschweren? (Kurze Umschreibung des Gegenstands Ihrer Petition - 500 Zeichen zulässig)

Alle Straßenprojekte des Bundes sind kritisch und ergebnisoffen auf ihre Notwendigkeit zu überprüfen. Dazu ist zunächst ein sofortiges Ausbau-Moratorium erforderlich, soweit nicht im Einzelfall rechtliche Gründe entgegenstehen. Freiwerdende Mittel werden in den Straßenunterhalt umgeschichtet. Es sind konkrete Vorschläge zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße zu erarbeiten und dazu, wie die Mittel für die Unterhaltung des Fernstraßennetzes zukünftig effizienter eingesetzt werden können.

Bitte begründen Sie Ihre Petition! (3000 Zeichen zulässig)

Deutschland hat ein sehr dichtes Straßennetz, dessen Unterhaltung die öffentliche Hand erheblich überfordert. Straßen werden zunehmend nur noch gelegentlich geflickt, wo eine grundhafte Erneuerung notwendig wäre. Schwere Lkw sind Hauptverursacher des hohen Verschleißes. Ein 40-Tonner belastet die Straßendecke etwa 60.000mal stärker als ein Pkw. Im wesentlich aus den 1960/80er Jahren stammenden westdeutschen Autobahnnetz besteht ein wachsender Bedarf. 2011 investiert der Bund 2 Mrd €. Notwendig wären jährlich 3 Mrd €. Ebensoviele müssten die Kommunen investieren, die nur die Hälfte

aufbringen. Ein gewaltiger Sanierungsstau ist aufgelaufen, dessen Abarbeitung nicht absehbar ist. Ursache ist die öffentliche Überschuldung, die dieses Jahr 2 Billionen € erreicht hat. Ein Ende dieser finanziellen Notlage ist nicht absehbar.

Zugleich schrumpft Deutschlands Bevölkerung bis 2030 um etwa 6 % (neue Bundesländer 30 %), bis 2060 um bis zu 17 Mio Einwohner (20 %). Selbst bei einem sofortigen Ausbaustopp würde die Netzdichte pro Kopf der Bevölkerung daher allein aufgrund des Bevölkerungsrückgangs bundesweit bis 2030 um 11 % steigen, in den neuen Bundesländern sogar um 20 %. Gleichzeitig sinkt der Anteil der im erwerbsfähigen Alter Stehenden allein bis 2030 um 15 % (7,5 Mio). Das bedeutet, dass die Unterhaltungslast pro Kopf Erwerbsfähiger steigt, bundesweit allein bis 2030 um 18 % (im Osten um 37 %, wo Ausbauzustand erheblich besser und Straßendichte pro Kopf um fast 60 % über dem Bundesdurchschnitt sind).

Die Bedeutung des Autoverkehrs wird in Zukunft tendenziell abnehmen. Gründe sind neben der demografischen Entwicklung mit direkten Auswirkungen auf das Gesamtverkehrsaufkommen die Energiepreisentwicklung (der aktuelle Bundesverkehrswegeplan operiert mit einem extrem niedrigen Ölpreis von 60 Dollar je Barrel im Jahr 2025; aktuell bewegt er sich bei rund 100 Dollar). Dazu kommt ein wachsender Bedeutungsverlust des Pkw bei der jüngeren Generation, der sich eher verstärken wird.

Dennoch weist der aktuelle Bundesverkehrswegeplan den Bau weiterer 1.900 km Autobahnen (Kosten: 15 Mrd. €), die Erweiterung von 2.200 km Autobahnen (13 Mrd. €) sowie den Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen (19 Mrd. €) aus.

Der Neubau von Bundesstraßen und Ortsumfahrungen geht dabei praktisch immer mit der Übertragung der alten Trassen aus der Trägerschaft des Bundes an die Landkreise und Kommunen einher, die künftig die Unterhaltungslast schultern müssen. Ebenfalls beginnen Landkreise weniger genutzte Landstraßen zu kommunalisieren.

Doch schon heute reichen die zur Verfügung stehenden Gelder nicht mehr aus, alle eigentlich notwendigen öffentlichen Ausgaben zu tätigen (Straßenunterhalt, Sozialausgaben, Kindergärten, Schulen, Theater, Schwimmbäder etc.). In absehbarer Zeit werden neben den Pflichtaufgaben keine freiwilligen Aufgaben mehr finanzierbar sein und später auch die Pflichtaufgaben selbst nicht mehr. Die Unterhaltungslast der Straßen wird die öffentlichen Haushalte ersticken.

Wenn Sie Anregungen (z.B. Stichworte oder Fragen) für die Online-Diskussion geben wollen, können dieses Feld nutzen. (1000 Zeichen zulässig)

Angesichts der nicht finanzierbaren Straßenunterhaltung drohen neue Steuern und Pkw-Maut. Doch an der Abgabenschraube wird nicht endlos zu drehen sein. Wenn künftig von immer weniger Menschen mit immer weniger zur Verfügung stehendem Geld eine umgerechnet pro Kopf immer größer werdende Straßeninfrastruktur unterhalten werden muss, ist absehbar, dass diese Rechnung nicht aufgehen kann. Zugleich müssen aber nicht nur immer weniger Menschen die wachsende Straßeninfrastruktur bezahlen, sondern es nutzen sie aufgrund des demographischen Wandels tatsächlich auch immer weniger Menschen. Hier öffnen sich Spielräume und zugleich die Pflicht für eine sofortige Anpassung der laufenden Straßenbauprogramme und überdies auch des bestehenden Straßennetzes. Dazu gehört auch, dass endlich Ernst gemacht wird mit der schon lange allseits - insbesondere durch die EU und die Bundesregierung formulierten Zielsetzung einer signifikanten Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Ausführliche Begründung

1. Bestehendes Straßennetz und Wirtschaftskraft

Deutschland verfügt bereits heute mit 230.969 km Straßen allein für den überörtlichen Verkehr über ein dichtes Straßennetz. Die Netzdichte in Straßenkilometer pro Einwohner liegt dabei in den neuen Bundesländern um 57 % über dem Bundesdurchschnitt. Mit einem Bevölkerungsanteil von 16 Prozent erwirtschaften die neuen Bundesländer einen Anteil von 12 Prozent am bundesdeutschen Bruttoinlandsprodukt. Die Einzelheiten ergeben sich aus Tabelle 1.

Tabelle 1 Bestehendes Straßennetz, Unterhaltungskosten und Wirtschaftskraft in den Ländern

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

Land	Fläche ¹ in km ²	Einwohner zum 31.12.2009 ²	Bruttoinlands- produkt (BIP) 2010 in Mrd. € ³	Straßennetz überörtlicher Verkehr zum 01.01.2010 in km Länge ⁴	Anteil Bundesstraßen in km Länge Bundesfernstraßen (BFS); Bundesautobahnen (BAB) ⁵	Netzdichte Straßen in km/Km ² zum 01.01.201 0	Netzdichte in km / Einwohner zum 01.01.2010	Jährliche Unterhaltungs- last Bundesstraßen geschätzt (Ø 10 T€/pro km und Jahr ⁶ ; nur Flächen- länder) in Mio € Stand 2010	Jährliche Unterhaltungs- last Bundesstraßen pro Kopf Einwohner (nur Flächen- länder) in € Stand 2010	Verhältnis BIP in Mio € zu Straßennetz überörtlicher Verkehr in km (nur Flächen- länder) Stand 2010
<i>Alte Bundesländer</i>	247.361	62.986.068	1.999,44	173.632	BFS: 25.429 BAB: 9.797	0,70	0,0028	~ 352	~ 5,59	11,5
Baden- Württemberg	35.751	10.744.921	361,75	27.424	BFS: 4.410 ⁷ BAB: 1.046	0,77	0,0026	~ 55	~ 5,10	13,2
Bayern	70.550	12.510.331	442,39	41.884	BFS: 6.549 ⁸ BAB: 2.503	0,59	0,0033	~ 91	~ 7,30	10,6
Hessen	21.115	6.061.951	224,98	16.154	BFS: 3.454 ⁹ BAB: 972	0,77	0,0027	~ 44	~ 7,30	13,9
Niedersachsen	47.635	7.928.815	213,97	28.234	BFS: 1.400 ¹⁰ BAB: 1.431	0,59	0,0036	~ 28	~ 3,50	7,6
Nordrhein- Westfalen	34.088	17.872.763	543,03	29.552	BFS: 4.768 ¹¹ BAB: 2.200	0,87	0,0017	~ 70	~ 8,80	18,4
Rheinland- Pfalz	19.853	4.012.675	107,63	18.439	BFS: 2.955 ¹² BAB: 872	0,93	0,0046	~ 38	~ 9,50	5,8
Saarland	2.569	1.022.585	30,06	2.045	BFS: 333 ¹³ BAB: 240	0,80	0,0020	~ 6	~ 5,90	14,7
Schleswig- Holstein	15.800	2.832.027	75,63	9.900	BFS: 1.560 ¹⁴ BAB: 533	0,63	0,0035	~ 21	~ 7,40	7,6

Land	Fläche in km ²	Einwohner zum 31.12.2009	Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2010 in Mrd. €	Straßennetz überörtlicher Verkehr zum 01.01.2010 in km Länge	Anteil Bundesstraßen in km Länge Bundesfernstraßen (BFS); Bundesautobahnen (BAB)	Netzdichte Straßen in km/Km ² zum 01.01.2010	Netzdichte in km / Einwohner zum 01.01.2010	Jährliche Unterhaltungslast Bundesstraßen geschätzt (Ø 10 T€/pro km und Jahr; nur Flächenländer) in Mio € Stand 2010	Jährliche Unterhaltungslast Bundesstraßen pro Kopf Einwohner (nur Flächenländer) in € Stand 2010	Verhältnis BIP in Mio € zu Straßennetz überörtlicher Verkehr in km (nur Flächenländer) Stand 2010
<i>Neue Bundesländer</i>	107.712	12.937.574	288,62	56.772	BFS: 11.139 BAB: 2.783	0,53	0,0044	~ 139	~ 10,76	5,1
Brandenburg	29.482	2.511.525	55,82	12.391	BFS: 2.800 ¹⁵ BAB: 795	0,42	0,0049	~ 36	~ 14,30	4,5
Mecklenburg-Vorpommern	23.189	1.651.216	35,78	9.999	BFS: 1.985 ¹⁶ BAB: 552	0,43	0,0061	~ 25	~ 15,10	3,6
Sachsen	18.420	4.168.732	94,99	13.565	BFS: 2.431 ¹⁷ BAB: 531	0,74	0,0033	~ 30	~ 7,20	7,0
Sachsen-Anhalt	20.449	2.356.219	52,16	10.955	BFS: 2.232 ¹⁸ BAB: 407	0,53	0,0046	~ 26	~ 11,00	4,8
Thüringen	16172	2.249.882	49,87	9.862	BFS: 1.691 ¹⁹ BAB: 498	0,61	0,0044	~ 22	~ 9,80	5,1
<i>Stadtstaaten</i>	-	-	--	-	-	-	-	-	-	-
Berlin	892	3.442.675	94,72	246	BAB: 77	0,28	0,0001	-	-	-
Bremen	404	661.716	27,73	119	BAB: 75	0,29	0,0002	-	-	-
Hamburg	755	1.774.224	88,31	201	BAB: 81	0,27	0,0001	-	-	-
<i>Deutschland insgesamt</i>	357.124	81.802.257	2.498,80	230.969	BFS: 52.400 BAB: 12.600 (davon über 3.000 km sechs oder mehr Fahrstreifen ²⁰)	0,65	0,0028	~ 650	~ 7,90	10,82

Tabelle 1 (Seite 2) Bestehendes Straßennetz, Unterhaltungskosten und Wirtschaftskraft in den Ländern

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

2. Künftiger Bedarf für Straßenbau

2.1 Rückgang der Bevölkerung in Deutschland

„Seit fast vier Jahrzehnten reicht die Zahl der geborenen Kinder nicht aus, um die Elterngeneration zu ersetzen. Es sterben mehr Menschen, als Kinder geboren werden. Ohne Zuwanderung aus dem Ausland würde Deutschlands Bevölkerung bereits seit langem rapide schrumpfen. In den letzten Jahren war der Wanderungsgewinn jedoch zurückgegangen und reichte nicht mehr aus, um den Überschuss der Sterbefälle über die Geburten auszugleichen. Deshalb geht die Bevölkerung seit 2003 kontinuierlich zurück. Langfristig wird die immer weiter aufgehende Schere zwischen der Zahl der Geborenen und Gestorbenen nicht durch Zuwanderung zu schließen sein; dazu wären weit höhere Wanderungsüberschüsse nötig als in der Vergangenheit. Zum anderen hat der demografische Wandel bereits jetzt starke Spuren am Altersaufbau der Bevölkerung hinterlassen: Auf die geburtenstarken Jahrgänge der 1950er und 1960er folgen weit geringer besetzte jüngere Jahrgänge. Mit dem fortschreitenden Alter der ‚Baby-Boomer‘ wird deshalb auch die Bevölkerung Deutschlands stärker als bisher ‚altern‘. Dieser Effekt wird durch die zunehmende Lebenserwartung der Älteren noch verstärkt²¹“.

Nach den vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in Zusammenarbeit mit den Statistischen Landesämtern der Bundesländer veröffentlichten Zahlen ging allein im Zeitraum 2002-2008 die Bevölkerung in den ländlichen Regionen in den östlichen Bundesländern im Mittel bereits um 5,7 % zurück, in den verstädterten Räumen um 4,8%²² .

Bis 2060 wird ein Rückgang der Bevölkerung in der gesamten Bundesrepublik von aktuell 82 Mio um bis zu 17 Millionen Einwohner prognostiziert. Das entspricht einem Rückgang um 20,7 % bzw. ein Fünftel der Gesamtbevölkerung.

„Die Bevölkerungsentwicklung in Deutschland in den kommenden Jahrzehnten ist weitgehend vorgezeichnet. Im Jahr 2030 werden in Deutschland voraussichtlich nur noch rund 77 Millionen Einwohner leben. Dies entspricht einem Rückgang der Einwohnerzahl gegenüber dem Jahr 2008 um fast fünf Millionen Personen (– 5,7 %)“²³.

„Die Bevölkerungszahl in Deutschland, die bereits seit 2003 rückläufig ist, wird demzufolge weiter abnehmen. Bei der Fortsetzung der aktuellen demografischen Entwicklung wird die Einwohnerzahl von circa 82 Millionen am Ende des Jahres 2008 auf etwa 65 (Untergrenze der „mittleren“ Bevölkerung) beziehungsweise 70 Millionen (Obergrenze der „mittleren“ Bevölkerung) im Jahr 2060 abnehmen“²⁴.

Der demografische Wandel, also der signifikante Rückgang der Bevölkerung insgesamt, erfolgt mit starken regionalen Unterschieden.

„Die hier für Deutschland insgesamt dargestellte Entwicklung wird in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich ausfallen. Sowohl im Geburten- als auch im Sterblichkeitsniveau unterscheiden sich die Länder voneinander. Die Binnenwanderung vor allem in Richtung Süddeutschland und in die Stadtstaaten mildert zudem einerseits dort den Bevölkerungsrückgang, verstärkt aber andererseits die Alterung und den Bevölkerungsrückgang in den „Auswanderungsländern“, also vor allem in den ostdeutschen Bundesländern“²⁵.

„Die Binnenwanderungen sind im vereinigten Deutschland vor allem durch eine beständige Abwanderung aus den neuen in die alten Bundesländer geprägt. Im gesamten Zeitraum von 1991 bis 2008 haben per Saldo gut 1,1 Millionen Einwohner die neuen Länder in Richtung früheres Bundesgebiet verlassen. (...) Da die besonders mobile junge Bevölkerung in den neuen Ländern zahlenmäßig stark abnimmt und sich somit das Abwanderungspotenzial reduziert, wird auch die Ost-West-Wanderung geringer ausfallen. Die Nettoabwanderung aus

den neuen in die alten Länder wird demnach von rund 48.000 im Ausgangszeitraum auf 14.000 im Jahr 2020 zurückgehen. Die Abschwächung der Ost-West-Wanderung würde für die alten Länder einen geringeren Zustrom an Menschen im erwerbsfähigen Alter bedeuten. Insbesondere sind davon Länder betroffen, die bisher von der Zuwanderung aus dem Osten Deutschlands stark profitiert haben. Im Basiszeitraum hatten vor allem Bayern, Niedersachsen, Baden Württemberg, Schleswig-Holstein und Hamburg einen hohen Anteil von Zuzügen aus den neuen Ländern²⁶.

Allein aufgrund des Bevölkerungsrückgangs wird sich die Straßennetzdichte pro Kopf der Bevölkerung bezogen auf das heutige Straßennetz - also unter Annahme eines sofortigen Ausbaustopps - bundesweit schon bis 2030 um elf Prozent erhöht haben, in den neuen Bundesländern sogar um zwanzig Prozent. Bei fortgesetztem Ausbau wird diese Erhöhung entsprechend größer ausfallen.

Die Einzelheiten ergeben sich aus Tabelle 2.

Tabelle 2 Veränderungen der Bevölkerung und der Straßennetzdichte 2030 gegenüber 2008

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

Land	Bevölkerungs- veränderung 2030 ggü, 2008 ²⁷			Altenquotient (65-Jährige und Ältere je 100 im Alter von 20 bis unter 65 Jahren) ²⁸		Straßennetz überörtlicher Verkehr bei 2030 bei sofortigem Ausbaumora- torium Länge in km	Netzdichte in km / Einwohner zum 01.01.2010	Netzdichte in km / Einwohner 2030 bei sofortigem Ausbaumora- torium	Veränderung Netzdichte in km / Einwohner 2030 ggü 2010 bei sofortigem Ausbaumora- torium in Prozent
	Bevölkerungs- veränderung in Tausend	Einwohner 2030 (gerundet auf Tausend)	Bevölkerungs- veränderung in Prozent	2008	2030				
<i>Alte Bundesländer</i>	-2.640	60.297	-4,4	-	-	177.000	0,00276	0,00294	+6,1
Baden- Württemberg	-223	10.522.000	-2,1	32	51	28.000	0,0026	0,0027	+3,8
Bayern	-51	12.459.000	-0,4	32	49	42.000	0,0033	0,0034	+3,0
Hessen	-268	5.794.000	-4,4	33	51	17.000	0,0027	0,0029	+7,4
Niedersachsen	-551	7.378.000	-6,9	35	54	29.000	0,0036	0,0039	+8,3
Nordrhein- Westfalen	-1.101	16.772.000	-6,1	34	50	30.000	0,0017	0,0018	+5,9
Rheinland- Pfalz	-188	3.825.000	-4,7	34	53	19.000	0,0046	0,0050	+8,7
Saarland	-142	881.000	-13,8	37	59	2.000	0,0020	0,0023	+15,0
Schleswig- Holstein	-116	2.716.000	-4,1	36	54	10.000	0,0035	0,0037	+5,8
<i>Neue Bundesländer</i>	-2.004	10.934	-18,3	-	-	60.000	0,0044	0,0055	+20,0
Brandenburg	-264	2.248.000	-10,5	35	70	13.000	0,0049	0,0058	+18,4
Mecklenburg- Vorpommern	-252	1.399.000	-15,2	35	70	11.000	0,0061	0,0079	+29,6
Sachsen	-557	3.612.000	-13,3	40	65	14.000	0,0033	0,0039	+18,2

Land	Bevölkerungsveränderung 2030 gegenüber 2008			Altenquotient (65-Jährige und Ältere je 100 im Alter von 20 bis unter 65 Jahren)		Straßennetz überörtlicher Verkehr 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium Länge in km	Netzdichte in km / Einwohner zum 01.01.2010	Netzdichte in km / Einwohner 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium	Veränderung Netzdichte in km / Einwohner 2030 ggü 2010 bei sofortigem Ausbaumoratorium in Prozent
	Bevölkerungsveränderung in Tausend	Einwohner 2030 (gerundet auf Tausend)	Bevölkerungsveränderung in Prozent	2008	2030				
Sachsen-Anhalt	-506	1.850.000	-21,2	39	71	12.000	0,0046	0,0065	+41,3
Thüringen	-425	1.825.000	-18,7	36	70	10.000	0,0044	0,0055	+25,0
<i>Stadtstaaten</i>	-								
Berlin	-103	3.340.000	-3,0	29	46	300	0,0001	0,0001	0
Bremen	-24	638.000	-3,6	35	46	100	0,0002	0,0002	0
Hamburg	+82	1.856.000	+4,6	29	38	200	0,0001	0,0001	0
<i>Deutschland insgesamt</i>	-4.689		-5,7	34	50	238.000	0,0028	0,0031	+10,7

Tabelle 2 (Seite 2) Veränderungen der Bevölkerung und der Straßennetzdichte 2030 gegenüber 2008

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

2.2 Rückgang der Erwerbspersonen

„Der Rückgang der Einwohnerzahl geht einher mit einer spürbaren strukturellen Veränderung in der Zusammensetzung der Bevölkerung. Die Bevölkerungsschrumpfung zeigt sich am deutlichsten in der Gruppe der unter 20-Jährigen: Im Jahr 2030 werden voraussichtlich 17 % weniger Kinder und Jugendliche in Deutschland leben als heute. Statt 15,6 Millionen heute werden es nur noch 12,9 Millionen unter 20-Jährige sein. Die Personen im erwerbsfähigen Alter – heute üblicherweise zwischen 20 und 65 Jahren – werden um ca. 15% beziehungsweise 7,5 Millionen Menschen zurückgehen. Die Altersgruppe der 65-Jährigen und Älteren wird hingegen um rund ein Drittel (33 %) von 16,7 Millionen im Jahr 2008 auf 22,3 Millionen Personen im Jahr 2030 ansteigen²⁹“.

Bis 2050 wird der Anteil der über 60jährigen an der Gesamtbevölkerung von heute 25,6 % auf 36,7 % ansteigen. 1950 betrug er noch 14,6 %³⁰.

„Das Altern der heute stark besetzten mittleren Jahrgänge führt zu gravierenden Verschiebungen in der Altersstruktur. Im Ausgangsjahr 2008 bestand die Bevölkerung zu 19% aus Kindern und jungen Menschen unter 20 Jahren, zu 61% aus 20- bis unter 65-Jährigen und zu 20% aus 65-Jährigen und Älteren. Im Jahr 2060 wird bereits jeder Dritte (34%) mindestens 65 Lebensjahre durchlebt haben und es werden doppelt so viele 70-Jährige leben, wie Kinder geboren werden³¹.“

"In Hinblick auf regionale Besonderheiten ist augenfällig, dass die Bevölkerung in den alten Flächenländern und in den Stadtstaaten jünger ist als in den neuen Ländern: Der Anteil der Personen im Alter bis unter 40 Jahren lag im Jahr 2008 in den alten Flächenländern bei 44 %, in den Stadtstaaten bei 46 %, in den neuen Ländern dagegen lediglich bei 39 %. Bei den unter 20-Jährigen wurde in den alten Flächenländern mit 20 % der höchste Anteil gemessen, bei den 20- bis unter 40-Jährigen lag der Anteil in den Stadtstaaten vorn (29 %) und bei den 40- bis unter 65-Jährigen sowie den 65-Jährigen und Älteren galt dies für die neuen Länder (38 % und 23 %) ³²“.

„Ähnlich wie die Bevölkerung insgesamt wird auch die Bevölkerung im Erwerbsalter (hier: von 20 bis 65 Jahren) deutlich altern und schließlich schrumpfen. Heute gehören knapp 50 Millionen Menschen dieser Altersgruppe an. Ihre Zahl wird erst nach 2020 deutlich zurückgehen und 2035 etwa 39 bis 41 Millionen betragen. 2060 werden dann etwa 36 Millionen Menschen im Erwerbsalter sein (-27%), falls der Saldo der Zu- und Fortzüge jährlich etwa 200 000 Personen betragen wird. Fällt die Nettozuwanderung nur halb so hoch aus, gibt es 2060 ein noch kleineres Erwerbspersonenpotenzial: knapp 33 Millionen oder – 34% gegenüber 2008.

Die Abnahme der Zahl der 20- bis 65-Jährigen insgesamt geht mit einer Verschiebung hin zu den Älteren im Erwerbsalter einher. Zurzeit gehören 20% der Menschen im erwerbsfähigen Alter zur jüngeren Gruppe der 20- bis unter 30-Jährigen, 49% zur mittleren Altersgruppe von 30 bis unter 50 Jahren und 31% zur älteren von 50 bis unter 65 Jahren. Eine besonders einschneidende Veränderung der Altersstruktur erwartet die deutsche Wirtschaft zum ersten Mal bereits in zehn Jahren, zwischen 2017 und 2024. In diesem Zeitraum wird das Erwerbspersonenpotenzial jeweils zu 40% aus 30- bis unter 50-Jährigen und 50- bis unter 65-Jährigen bestehen³³.“

„Der Bevölkerung im Erwerbsalter werden künftig immer mehr Seniorinnen und Senioren gegenüberstehen. Im Jahr 2008 entfielen auf 100 Personen im Erwerbsalter (20 bis unter 65 Jahre) 34 Ältere (65 oder mehr Jahre). Bis Ende der 2030er Jahre wird dieser so genannte Altenquotient besonders schnell, um über 80%, ansteigen. Im Jahr 2060 werden dann je nach Ausmaß der Zuwanderung 63 oder 67 potenziellen Rentenbeziehern 100 Personen im

Erwerbsalter gegenüber stehen. Auch bei einer Heraufsetzung des Renteneintrittsalters wird der Altenquotient für 67-Jährige und Ältere 2060 deutlich höher sein, als es heute der Altenquotient für 65-Jährige und Ältere ist³⁴."

„Im Zuge dieser Veränderungen verschiebt sich das Verhältnis zwischen der Bevölkerung im Erwerbsalter (20 Jahre bis unter 65 Jahre) und der Bevölkerung im Rentenalter (65 Jahre und älter), abgebildet durch den sogenannten Altenquotienten. Der Altenquotient wird hier vor allem als vergleichender Indikator der Alterung in den Ländern herangezogen.

Im Jahr 1991 entfielen 24 Personen der Altersgruppe 65-Jährige und Ältere auf 100 Personen im Erwerbsalter, im Jahr 2008 waren es bereits 34 Personen, bis zum Jahr 2030 werden es nach der hier dargestellten Vorausberechnungsvariante 53 Personen sein. Somit werden im Jahr 2030 nicht einmal zwei Menschen im Erwerbsalter einem potenziellen Rentenbezieher gegenüberstehen, während im Jahr 2008 noch knapp drei Personen im Erwerbsalter für einen Rentner aufkommen konnten.

In den Ländern war der Altenquotient im Jahr 2008 in Berlin und Hamburg (je 29) am niedrigsten (siehe Abbildung 12). Am höchsten lag er in Sachsen (40), in Sachsen-Anhalt (39) und dem Saarland (37). Im Jahr 2030 werden Hamburg mit 38 sowie Berlin und auch Bremen mit 46 zwar ein höheres, jedoch immer noch relativ günstiges Zahlenverhältnis zwischen den Personen im Erwerbs- und Ruhestandsalter haben. Ein besonders hoher Altenquotient ist dann in allen neuen Ländern (65 - 71), aber auch im Saarland (59) zu erwarten³⁵."

„Im Jahr 2005 gab es bundesweit 42,6 Mill. Erwerbspersonen. Aufgrund der in der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung getroffenen Annahmen und der Altersstruktur der Bevölkerung wird diese Zahl bei konstanter Erwerbsbeteiligung (Status-Quo-Variante) bereits bis zum Jahr 2020 um ca. 3,1 Mill. Erwerbspersonen oder 7 % zurückgehen; zwischen 2020 und 2030 könnte die Erwerbspersonenzahl bundesweit nochmals um 4,5 Mill. auf dann nur noch 35 Mill. absinken.

Die Entwicklung der Erwerbspersonenzahl wird rein demografisch bedingt - das heißt aufgrund der Altersstruktur der Bevölkerung sowie aufgrund der Annahmen der 11. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung - in den Bundesländern sehr unterschiedlich verlaufen: Bis zum Jahr 2020 wird nach der Status-Quo-Variante, bei der von einer Konstanz der Erwerbsquoten im gesamten Vorausberechnungszeitraum ausgegangen wird, nur noch Hamburg mit einem Zuwachs an Erwerbspersonen rechnen können (+2 %). Sehr stark werden dagegen die Rückgänge bereits bis 2020 in den neuen Bundesländern ausfallen, am stärksten in Sachsen-Anhalt mit -25 %³⁶."

"Geburtenrückgang, Alterung und schrumpfende Bevölkerung sind in den letzten Jahren zu Recht in das Zentrum der öffentlichen Diskussion gerückt. Diskutiert werden dabei vor allem die Folgen für die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands und die Zukunft der sozialen Sicherungssysteme. Die sinkende Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter und die gleichzeitig steigende Zahl älterer Menschen verschieben den demografischen Rahmen in bisher nicht gekannter Art und Weise. Zwar hat sich die Zahl und Struktur der Einwohner in Deutschland auch in den letzten Jahrzehnten schon deutlich verändert, dieser als schleichend empfundene Strukturbruch wird sich in den nächsten Jahren jedoch deutlich beschleunigen. So kamen im Jahr 2009 auf 100 Personen im Erwerbsalter (20 bis unter 65 Jahre) 34 Personen im Rentenalter (ab 65 Jahre); 2030 dürften es mehr als 50 sein. 1970 lag dieser sogenannte Altenquotient noch bei 25³⁷."

Das bedeutet, dass sich in Zukunft der Anteil der Unterhaltungslast für Straßen pro Kopf der erwerbsfähigen Bevölkerung erheblich erhöhen wird. Bundesweit steigt diese allein bis 2030 um 18 Prozent, in den neuen Bundesländern um 37 Prozent.

Die Einzelheiten ergeben sich aus Tabelle 3.

Tabelle 3 Überblick: Voraussichtliche Entwicklung der Straßennetzdichte pro Kopf Erwerbsfähige bis 2030³⁸

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

Bundesland	Erwerbsfähige			Straßennetz überörtlicher Verkehr 2005 etwa in km Länge (gerundet)	Straßennetz überörtlicher Verkehr 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium Länge in km	Netzdichte in km / Erwerbsfähige 2010 (gerundet)	Netzdichte in km / Erwerbsfähige 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium	Veränderung Netzdichte in km/Erwerbsfähige 2030 ggü 2010 bei sofortigem Ausbaumoratorium in %
	Basisjahr 2005	2030	2030					
	Anzahl in Tausend	Anzahl in Tausend	Veränderung zu 2005 in Prozent					
<i>Alte Bundesländer</i>	32.305	29.674	-8,1	170.000	177.000	0,0053	0,0060	+11,7
Baden-Württemberg	5.702	5.421	-4,9	27.000	28.000	0,0047	0,0052	+9,6
Bayern	6.632	6.288	-5,2	41.000	42.000	0,0062	0,0067	+7,5
Hessen	3.149	2.821	-10,4	16.000	17.000	0,0051	0,0060	+15,0
Niedersachsen	3.948	3.500	-11,4	28.000	29.000	0,0071	0,0083	+14,5
Nordrhein-Westfalen	8.863	8.067	-9,0	29.000	30.000	0,0033	0,0037	+10,8
Rheinland-Pfalz	2.056	1.838	-10,6	18.000	19.000	0,0088	0,0103	+14,6
Saarland	508	422	-16,9	2.000	2.000	0,0039	0,0047	+17,0
Schleswig-Holstein	1.447	1.317	-9,0	9.000	10.000	0,0062	0,0076	+18,4
<i>Neue Bundesländer</i>	7.245	5.153	-28,9	53.000	60.000	0,0073	0,0116	+37,1
Brandenburg	1.419	1.020	-28,1	12.000	13.000	0,0085	0,0127	+33,1
Mecklenburg-Vorpommern	944	664	-29,7	9.000	11.000	0,0095	0,0166	+42,8
Sachsen	2.293	1.710	-25,4	13.000	14.000	0,0057	0,0082	+30,5

Petition Straßenbaumoratorium 2011 Seite 13 von 32

Bundesland	Erwerbsfähige			Straßennetz überörtlicher Verkehr 2005 etwa in km Länge (gerundet)	Straßennetz überörtlicher Verkehr 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium Länge in km	Netzdichte in km / Erwerbsfähige 2010 (gerundet)	Netzdichte in km / Erwerbsfähige 2030 bei sofortigem Ausbaumoratorium	Veränderung Netzdichte in km / Erwerbsfähige 2030 ggü 2010 bei sofortigem Ausbaumoratorium in Prozent
	Basisjahr 2005	2030	2030					
	Anzahl in Tausend	Anzahl in Tausend	Veränderung zu 2005 in Prozent					
Sachsen-Anhalt	1.322	886	-33,0	10.000	12.000	0,0076	0,0135	+43,7
Thüringen	1.267	873	-31,1	9.000	10.000	0,0071	0,0115	+38,3
<i>Stadtstaaten</i>	<i>3.077</i>	<i>2.876</i>	<i>-6,5</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Berlin	1.812	1.604	-11,5	240	300	-	-	-
Bremen	330	327	-0,9	110	100	-	-	-
Hamburg	935	945	+1,0	200	200	-	-	-
<i>Deutschland insgesamt</i>	<i>42.627</i>	<i>37.702</i>	<i>-11,6</i>	<i>224.000</i>	<i>238.000</i>	<i>0,0052</i>	<i>0,0063</i>	<i>+17,5</i>

Tabelle 3 (Seite 2) Überblick: Voraussichtliche Voraussichtliche Entwicklung der Straßennetzdichte pro Kopf Erwerbsfähige bis 2030³⁹

über dem Bundesdurchschnitt
 etwa im Bundesdurchschnitt
 unter dem Bundesdurchschnitt

2.3 Zukünftige Nachfrage nach Straßen - Mobilitätsentwicklung

Die aktuellen Entwicklungen der Mobilität in Deutschland sind Gegenstand von in regelmäßigen Abständen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erstellten Studien „Mobilität in Deutschland“.

Die Kernbotschaften der aktuellen MiD 2008 sind:

- „Im Vergleich zu den Ergebnissen des Jahres 2002 wächst Die Zahl der täglichen Wege leicht von 272 auf 281 Mio.
- Der Modal Split verändert sich geringfügig zugunsten des Öffentlichen Verkehrs und des Fahrrads.
- Das bei etwa gleichbleibender Bevölkerung etwas wachsende Verkehrsaufkommen ist wesentlich auf eine ausgeprägtere Mobilität der heutigen Senioren zurückzuführen. Sie sind aktiver als frühere Generationen in diesem Alter und nutzen, nicht zuletzt aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation, häufiger das Auto.
- Anders die junge Bevölkerung, insbesondere im urbanen Raum: Ihre Vertreter verlassen sich noch mehr als früher auf den Öffentlichen Verkehr oder das eigene Fahrrad. Dies geht mit erstmalig sinkenden Führerscheinquoten in dieser Gruppe einher.
- Die Ergebnisse lassen also auch eine Trendwende vermuten, deren Fortgang sich aber in den kommenden Jahren erst noch erweisen muss.
- Freizeit und Einkaufen sind die häufigsten Gründe, um aus dem Haus zu gehen; zusammen sind dies über 50 Prozent der Wegezwecke. Gleichzeitig geht die Bedeutung von Arbeitswegen und dienstlichen Wegen weiter zurück⁴⁰“.

Für die Zukunft ist jedoch von einer dramatischen Reduzierung der täglichen Wege, insbesondere der mit dem Auto auszugehen:

Bis 2030 wird ein Rückgang der Bevölkerung in der gesamten Bundesrepublik von aktuell 82 Millionen Personen um fast fünf Millionen (– 5,7 %) prognostiziert, bis 2060 um bis zu 17 Millionen (– 20,7 %). Das bedeutet, dass in den kommenden Jahren die Anzahl der Pkw-Halter und Nutzer um mehrere Millionen zurück gehen wird und damit auch die Summe der Fahrkilometer.

Überdies ist von einer weiteren erhebliche Verteuerung von Energie (inklusive Rohöl und Benzin auszugehen⁴¹; der aktuelle Bundesverkehrswegeplan operiert mit einem extrem niedrigen Ölpreis von 60 Dollar je Barrel im Jahr 2025; aktuell bewegt er sich bei rund 100 Dollar) und damit eine weiteren Verteuerung der Kosten von Mobilität und dabei im Verhältnis besonders des motorisierten Individualverkehrs. An diesem Befund würde auch ein wachsender Anteil von Elektroantrieben nichts ändern, da auch diese Energiekosten aller Voraussicht nach weiter steigen werden. Die Ursachen dieser Kostensteigerung liegen unter anderem in der Endlichkeit der Ressourcen und der wachsenden, weltweiten Nachfrage bedingt etwa durch den wirtschaftlichen Aufstieg großer Schwellenländer wie China und Indien.

Unter den Trendforschern besteht große Einigkeit, dass die Dominanz des Autos im Verkehr erodiert. Zu den Änderungen im Mobilitätsverhalten heißt es in einem aktuellen Beitrag im Wirtschaftsteil der Frankfurter Allgemeinen Zeitung⁴²: „Auf ganz lange Sicht muss sich die Autoindustrie (...) um den Status ihrer Wagen sorgen. Wer jung ist und in den Städten der Industrieländer lebt, drückt seinen sozialen Rang längst nicht mehr über das Auto aus. Diese Rolle haben elektronische Geräte wie iPad und Smartphone übernommen - oder kostspielige Urlaubsreisen in ferne Länder. Die Käufer eines Neuwagens sind in Deutschland mittlerweile durchschnittlich 52 Jahre alt. In manchen Städten haben überhaupt nur noch die Hälfte der Zwanzigjährigen einen Führerschein. Einem Teil der Jüngeren genügt es,

gelegentlich ein Auto zu nutzen - sie wollen es nicht mehr unbedingt besitzen. Deshalb entstehen Geschäftsmodelle, die verschiedenste Verkehrsmittel miteinander verknüpfen. (...) Die Idee der individuellen Mobilität verliert dadurch zwar nicht an Anziehungskraft - aber sie verändert sich.“

Zugleich steigt in Deutschland der Anteil der Senioren. Standen im Jahr 2008 100 Personen im Erwerbsalter (20 bis unter 65 Jahre) 34 Ältere (65 oder mehr Jahre) gegenüber, werden es bis Ende der 2030er Jahre 61 sein und im Jahr 2060 je nach Ausmaß der Zuwanderung 63 oder 67. Das bedeutet, dass die Altersklassen, die hohe Aktivitätsraten aufweisen und im Erwerbsprozess stehen, ständig abnehmen. Mit der unterschiedlichen Mobilität nach Bevölkerungsgruppen hat sich im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung, Forschung und Technologie die Projektgruppe INVERMO beschäftigt⁴³. Danach besteht ein deutlicher Rückgang der Aktivitäten hinsichtlich der Reisetätigkeit in der Altersklasse der über 60-Jährigen, der bei Männern stärker ausgeprägt ist als bei Frauen. Die private Mobilität (Privat- und Berufsverkehr) durchläuft eine Entwicklung im biographischen Zyklus der Person. In der Alterskohorte der unter Sechzigjährigen kann von einem konstant hohen Niveau der Mobilität ausgegangen werden, ab dem sechzigsten Lebensjahr ist ein stetiger Rückgang zu verzeichnen. Dies betrifft sowohl den täglichen Verkehr, der sich vorwiegend im Nah- und Regionalbereich abspielt, als auch den Fernverkehr. Fernverkehr hat dabei nur einen Anteil von 1,3 % an allen täglichen Wegen.

Auch wenn die heutigen Senioren aktiver als frühere Generationen in diesem Alter sind und aufgrund ihrer bisherigen Verkehrssozialisation häufiger das Auto nutzen, kann dies den aufgrund des Bevölkerungsrückgangs absehbaren erheblichen Rückgang des Autoverkehrs zwar gegenwärtig noch etwas mildern, aber keinesfalls ausgleichen. Dazu müssten die Senioren nicht nur ihre persönliche Auto-Mobilität auf dem selben Niveau erhalten, wie zu Zeiten ihres Erwerbslebens, was nicht der Fall ist. Sie müssten ihre Auto-Mobilität weiter sogar noch wesentlich erhöhen, um den gravierenden Rückgang der Bevölkerung insgesamt und überdies auch noch die tendenziell zurückgehende Auto-Mobilität der nachrückenden Generationen auszugleichen. Dazu müssten die Senioren ihre täglichen Wege mit dem Auto vervielfachen. Dieses Szenario ist auszuschließen.

Überdies kann die starke Nutzung des Autos durch die heutigen Senioren als Phänomen nicht auf die kommenden Seniorengenerationen übertragen werden. Zunächst gibt es Tendenzen, dass diese nachrückenden Generationen das Auto weniger nutzen. Vor allem ist die heutige starke Nutzung des Autos durch Rentner aber ein Ergebnis des insgesamt hohen Wohlstands und hoher Rentenansprüche, der künftigen Senioren nicht zur Verfügung stehen wird:

„Altersarmut – ein Problem der Zukunft. Gibt es Altersarmut als Massenphänomen in Deutschland? Diese Frage verneinten die Rentenexperten und Sozialpolitiker, die beim Treffpunkt Tagesspiegel im Hotel Intercontinental auf dem Podium saßen. Aber mit dieser ersten Einschätzung war das Problem nicht vom Tisch. Wer übers Rentensystem spricht, muss lange Perspektiven im Blick haben. Und mittel- wie langfristig könnte Altersarmut den Experten zufolge durchaus zum Problem werden. (...) Nach den Worten von Bert Rürup, Chef des Wirtschafts-Sachverständigenrates, sind derzeit 371 000 Bürger im Alter armutsgefährdet. Das entspreche 2,3 Prozent aller über 65-Jährigen. Bert Rürup nannte das eine geringe Quote im internationalen Vergleich. (...) Aber die Problemgruppen sind schon heute zu definieren: Langzeitarbeitslose, Menschen mit gebrochenen Erwerbsbiografien, die von einem gering bezahlten Job zum nächsten wechseln und dazwischen arbeitslos werden, Bezieher von Hartz IV sowie kleine Selbstständige, die nicht unter die Beitragspflicht fallen. Das sind zurzeit 4,5 Millionen Menschen. Die meisten legen nichts fürs Alter zurück - obwohl

sie schon mit monatlich fünf Euro den Einstieg in eine Riester-Rente schaffen würden, wie deren Namensgeber, Ex-Arbeitsminister Walter Riester (SPD), betonte⁴⁴.

"Ein Drittel der Arbeitnehmer erwartet ab 2030 eine Rente unter Hartz-IV-Niveau, so der Sozialverband Deutschland. Er fordert mehr Mindestsicherung. (...) Gut jeder dritte Arbeitnehmer steuert nach Schätzung des Sozialverbandes auf Armut im Rentenalter ab 2030 zu. Nach den Rentenreformen der letzten Jahre, die teilweise erst für die heute unter 45-Jährigen greifen, werde es Geringverdienern auch mit 45 Beitragsjahren nicht gelingen, eine "armutsvermeidende Rente" zu erzielen, erklärte gestern Verbandspräsident Adolf Bauer. Dies beträfe 35 Prozent der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten. Die Grenze für diese Rente bezifferte der Verband auf 650 Euro im Monat. Aber auch für Durchschnittsverdiener bestehe eine Gerechtigkeitslücke, so Bauer. Ein Durchschnittsverdiener, der im Jahr 2030 in Ruhestand gehe, müsse rund 37 Beitragsjahre aufweisen, um eine armutsvermeidende Rente zu erzielen, die unterhalb oder nur knapp über dem Grundsicherungsniveau liege⁴⁵.

3. Straßenunterhaltung - „Die doppelten Löcher“

Für die Erhaltung von Deutschlands bestehendem Straßennetz müssen jährlich Milliarden Euro aufgebracht werden. Allein der Bund, als auch die Städte und Gemeinden müssten jeweils drei Milliarden investieren. Dazu kommen die Ländern und Landkreise. Der Bund bringt jedoch nur zwei Drittel der notwendigen Summe auf, die Städte und Gemeinden nur die Hälfte.

Die alljährlichen Meldungen (besondere nach dem Winter) aus den Kommunen und Landkreisen, dass das Geld fehlt, alle bestehenden Straßenschäden zu beheben, häufen sich. In dieser Not werden Prioritäten benannt, nach denen ganze Straßenzüge auf unabsehbare Zeit nicht mehr oder nur noch gelegentlich notdürftig instand gesetzt werden sollen. Zu diesem Stau von gebotenen grundhaften Sanierungen von Straßen kommen immer mehr überfällige Sanierungen von Brücken. Zahlreiche Brücken können nur noch eingeschränkt befahren werden. Gleichzeitig steigt die Anzahl der Straßenbrücken in Deutschland durch Neubauten stetig weiter an.

Das Deutsche Institut für Urbanistik stellt bezüglich der Situation in den Kommunen dazu in einer Studie von 2010 fest⁴⁶: „Insgesamt werden im Jahr 2010 von den Städten und Gemeinden voraussichtlich 35,5 Mrd. Euro in die Infrastruktur investiert, 2011 - nach Auslaufen des Konjunkturpakets II - planen die befragten Kommunen mit 31,1 Mrd. Euro etwas weniger zu investieren. 40 Prozent des gesamten Investitionsvolumens entfallen dabei auf die Schwerpunktbereiche Straßen- und Verkehrsinfrastruktur sowie Kinderbetreuung/Schulen. Die Bereiche mit dem größten Investitionsvolumen sind auch gleichzeitig jene mit dem höchsten Investitionsstau, der eher noch zunehmen wird.“

Zu den jährlichen Unterhaltungskosten einer Bundesstraße teilt das Bundesverkehrsministerium mit: „Kosten für Betrieb, Wartung und Unterhaltung von Bundesstraßen. Die Mittel für die Leistungen des Betriebsdienstes der Bundesstraßen werden den Ländern entsprechend ihrem Anteil am Straßennetz zugeteilt. Für konkrete Streckenabschnitte liegen keine Informationen vor. Überschlägig kann von rund 10.000 Euro pro km Bundesstraße ausgegangen werden⁴⁷“.

Die Bundesrepublik hat aktuell ein Netz von 52.400 Kilometern Bundesfernstraßen und 12.600 Kilometern Bundesautobahnen (davon über 3.000 km sechs oder mehr Fahrstreifen) zu unterhalten⁴⁸.

Folgende Beträge wurden seit 2001 für die Unterhaltungslast für Bundesfernstraßen aufgewendet bzw. sind aufgrund der Erhaltungsbedarfsprognose, die dem Bundesverkehrswegeplan 2003 zugrunde lag bis 2014 eingeplant⁴⁹:

Jahr	2001	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Mrd. Euro	1,66	1,49	1,32	1,49	1,83	2,05	2,03	2,07	3,06
Jahr	2010	2011	2012	2013	2014				
Mrd. Euro	2,60	2,64	2,53	2,44	2,47				

Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer schreibt in einem Beitrag für die Frankfurter Allgemeine Zeitung dazu⁵⁰:

„Gut ausgebaute und leistungsfähige Verkehrswege stärken den Wirtschaftsstandort Deutschland. Sie tragen dazu bei, dass sich deutsche Unternehmen im globalen Wettbewerb behaupten können. (...) Sie begünstigen Standortentscheidungen ausländischer Investoren. Sie ermöglichen es, dem ausgeprägten und berechtigten Wunsch der Menschen in Deutschland nach mehr und besserer Mobilität gerecht zu werden. Die Bundesregierung ist angetreten, ein leistungsfähiges Verkehrsnetz zu sichern. Die Herausforderung ist groß. (...) Und auf den Wunschzetteln, die aus den Regionen kommen, stehen viele Projekte (...). Hinzu kommt der große Investitionsbedarf für Erhalt und Modernisierung - zum Beispiel für Brücken. Hier ist in der Vergangenheit viel zu wenig investiert worden. Im Klartext: Es ist am falschen Ende gespart worden. Das Versäumte muss dringend nachgeholt werden. Gleichzeitig stehen und nur begrenzt öffentliche Haushaltsmittel zur Verfügung.“

Zu den erforderlichen Unterhaltungskosten und dem Zustand der deutschen Straßen äußert sich der ADAC in seinem Mitgliedermagazin⁵¹:

„Jede zweite innerstädtische Straße ist nach diesem Winter kaputt (...). ‚Der Zustand des Straßennetzes ist die Visitenkarte eines Landes‘, sagt Ulrich Klaus Becker, ADAC Vizepräsident für Verkehr. ‚Marode Rüttelpisten geben aber nicht nur ein denkbar schlechtes Bild ab, sie sind auch gefährlich und volkswirtschaftlich schädlich.‘ Unfälle mit Toten und Verletzten, Schäden und erhöhter Verschleiß an Fahrzeugen, Verzögerungen im Verkehrsfluss - die hieraus resultierenden Kosten gehen in die Milliarden und betragen bereits mehr als vier Prozent des deutschen Bruttoinlandsprodukts, hat der ADAC errechnet. Krater-Alarm herrscht nicht mehr nur in den Städten und Gemeinden, die drei Viertel des deutschen Straßennetzes zu unterhalten haben. Auch auf Autobahnen und Fernstraßen sind Verkehrsteilnehmer nicht mehr vor unschönen Überraschungen und handfesten Gefahren sicher (...). Stolz hat Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer angekündigt, er könne dieses Jahr 2,2 Milliarden Euro zum Erhalt der Bundesfernstraßen ausschütten. ‚Das sind gerade mal 100 Millionen Euro mehr als im letzten Haushalt‘, relativiert ADAC Verkehrsexperte Wolfgang Kugele die Zahlen. ‚Mit anderen Worten: Die Flickschusterei, die der Minister eigentlich verhindern wollte, wird weitergehen.‘ Für eine sachgemäße Instandhaltung seiner Fernstraßen müsse der Bund drei Milliarden Euro in die Hand nehmen. Und zwar jährlich. Drei Milliarden Euro - mindestens so viel müssten auch Deutschlands Städte und Gemeinden aufwenden, um die diesjährigen Winterschäden auf ihren Straßen halbwegs zu beheben. Das 430.000 Kilometer umfassende kommunale Netz ist ein einem erbärmlichen Zustand. ‚Wir müssen damit rechnen, dass jede zweite Straße nach dem heftigen Winter kaputt ist‘, sagt ADAC Straßenbauexpertin Wiebke Thormann. Und das ist kein Wunder, wenn man betrachtet, wie sehr die Kommunen ihre Ausgaben für den Straßenunterhalt heruntergefahren haben. Seit Jahren sind die Investitionen stark rückläufig (...). Nicht mal 70 Cent je Quadratmeter Straße wenden Deutschlands Kommunen jährlich für den Erhalt ihrer Infrastruktur auf. Nach gängiger Expertenmeinung müsste es doppelt so viel sein. Offen haben kürzlich sieben von zehn Kommunen in einer groß angelegten Befragung zu, viel zu

wenig Geld in ihre Straßen zu investieren. Das Resultat solcher Nachlässigkeit lässt sich allerorten buchstäblich erfahren: Flickwerk statt intakter Fahrbahnen, Tempo-20-Schüttelstrecken statt Verkehrsverflüssigung. Und Straßen, die immer anfälliger für Frostaufbrüche werden (...). Mehr Geld einnehmen können die Gemeinden weder vom Steuerzahler noch vom Staat, also ist ihr bundesweites Defizit beharrlich auf die Rekordmarke von knapp zehn Milliarden Euro gestiegen. Besserung ist nicht in Sicht. Leidtragende sind die Bürger. Sie werden immer häufiger mit ruinös hohen ‚Straßenausbaubeiträgen‘ zur Kasse gebeten, weil wegen mangelnder Straßenpflege am Ende nur noch eine Komplett-Erneuerung hilft.“

Über den Landkreis Leipziger Land berichtet die Lokalpresse⁵²:

„Die doppelten Löcher. Der Straßenbau im Landkreis entwickelt sich zum Sorgenkind - wenn er nicht schon eines ist. Denn die Löcher auf den Fahrbahnen und die Löcher im Haushalt passen nicht zusammen (...). Im Zusammenhang mit der Haushaltsplanung äußerte der Landkreis-Beigeordnete Klaus-Jürgen Linke: ‚Ich mache mir Sorgen um unsere 580 Kilometer Kreisstraße.‘ Die Gründe dafür liefert ihm das Zahlenwerk. Ein Kilometer Straße koste etwa 750.000 Euro, so Linke, und man gehe davon aus, dass die Haltbarkeit 20 Jahre betrage. ‚Legt man eine Straßenhaltbarkeit von 25 Jahren zu Grunde, wären etwa 17 Millionen Euro im Jahr für ein intaktes Straßennetz nötig‘, so der Finanz-Beigeordnete. Schon 2010 hätten aber lediglich acht Millionen Euro zur Verfügung gestanden, was bedeute, dass eine Haltbarkeit von 50 Jahren Voraussetzung für einwandfrei nutzbare Fahrbahnen wäre. Nach den an den Haushaltslöchern orientierten Planungen für 2011 ließen sich Löcher auf den Straßen nur dann vermeiden, wenn die Fahrpisten eine Haltbarkeit von 100 Jahren hätten.“

KFZ-Verband sieht steigende Gefahr durch Schlaglöcher⁵³:

„Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) warnt Autofahrer davor, nach dem Ende des Winters die Gefahr durch Schlaglöcher zu unterschätzen. Die Krater auf zahlreichen Straßen könnten Achsen, Reifen und Lenkung empfindlich treffen, sagte Manfred Steinbrecher vom ZDK. ‚Diese erbärmlichen Zustände auf Fern-, Bundes und Kreisstraßen machen unseren Autos mächtig zu schaffen. Da kann es durchaus zu Achsbrüchen kommen.‘ Die Situation auf den deutschen Straßen gebe viel Anlass zur Sorge, punktuelles Löcherstopfen helfe wenig. ‚Falls die Behörden das Schlagloch-Problem nicht in den Griff bekommen sollten, drohe ein Anstieg der tödlichen Verkehrsunfälle.‘“

„Schlaglöcher: Erste Straße gesperrt. Wegen tiefer Schlaglöcher und Frostschäden hat der Landkreis Ostvorpommern am Freitag die landesweit erste Kreisstraße gesperrt. Die Sperrung des rund 1,5 Kilometer langen Stücks der K2 zwischen Neuenkirchen und Leist II soll solange andauern, bis die Straße provisorisch saniert wird, sagte Hardy Rieck von der Anklamer Kreisstraßenmeisterei am Freitag. Die von der Sperrung betroffenen Anwohner der Ortschaften Leist und Wampen müssen nun einen mehr als vier Kilometer langen Umweg in Kauf nehmen. Allerdings ist nur eine überschaubare Anzahl von Anwohnern betroffen, da die Gegend dünn besiedelt ist⁵⁴.“

Dabei ist hervorzuheben, dass die Unterhaltungskosten zu ganz wesentlichen Anteilen auf den Schwerlastverkehr zurückzuführen sind. Dazu teilt das Bundesverkehrsministerium mit: "Insbesondere schwere Lkw verursachen hohe Kosten für den Erhalt und Betrieb von Autobahnen. Ein "40-Tonner" belastet die Straßendecke etwa 60.000 mal stärker als ein Pkw⁵⁵"

4. Öffentliche Verschuldung

Die notwendige Straßenunterhaltung scheitert am chronischen Geldmangel der öffentlichen Hand. Eine Änderung dieses Zustandes ist nicht absehbar.

Dazu der Bund der Steuerzahler⁵⁶: „Die Schulden des Bundes, der Länder und der Gemeinden wachsen und wachsen. Die Schuldenuhr des Bundes der Steuerzahler beweist dies eindrucksvoll. Die Kreditmarktschulden sowie die staatlichen ‚Bad Bank‘-Schulden der Ersten Abwicklungsanstalt (‚Bad Bank‘ der WestLB) und der FMS Wertmanagement (‚Bad Bank‘ der HRE) werden am Ende des Jahres 2011 die Höhe von rund 1.998 Milliarden Euro, knapp 2 Billionen Euro, erreichen. Nimmt man noch die kurzfristigen Kassenkredite der öffentlichen Hand hinzu, werden es rund 2.070 Milliarden Euro Staatsschulden sein. Zur Veranschaulichung dieser Zahl kann folgendes Beispiel dienen: ‚Würden ab sofort keine Schulden mehr aufgenommen und würde die öffentliche Hand gesetzlich verpflichtet, neben allen anderen Ausgaben für Personal, Investitionen, Sozialleistungen, Zinsen etc. jeden Monat auch eine Milliarde Euro an Schulden zu tilgen, so würde dieser Prozess 173 Jahre lang andauern müssen, um den Schuldenberg vollständig abzutragen.‘ Am höchsten ist der Bund verschuldet; auf ihn entfallen 64 Prozent der Staatsschulden. Danach folgen die Länder mit 30 Prozent und die Schulden der Gemeinden schlagen mit 6 Prozent zu Buche.“

Die Verschuldung pro Kopf der Bevölkerung wird in Deutschland zum 31.12.2011 24.894 € betragen. 1990 waren es noch 8.480 €⁵⁷. Die Zinsausgaben der öffentlichen Haushalte in Deutschland betragen 2011 62 Mrd. €⁵⁸.

Auf die Folgen dieses Geldmangels etwa für die Kommunen hat erst kürzlich der Deutsche Städtetag hingewiesen⁵⁹:

„Die Städte erhöhen Steuern und Gebühren. Ausgaben werden gekappt / Kommunen reagieren auf das Rekorddefizit.

Die Städte kürzen ihre Ausgaben, führen neue Steuern ein und erhöhen ihre Gebührensätze. Sie reagieren auf das größte kommunale Defizit in der Geschichte der Bundesrepublik. Sie führen eine Zweitwohnungssteuer ein wie Stuttgart, Heilbronn und Bad Kreuznach. Sie kürzen ihre Investitionsausgaben wie Augsburg. Sie deckeln wie Heidelberg den Aufwand für den Unterhalt von kommunalen Straßen, Bauten und Grünanlagen oder erhöhen Hundesteuer, Vergnügungssteuer und Grundsteuer wie Bielefeld. Andere Kommunen setzen Gebühren herauf wie Düsseldorf seine für Friedhof und Krematorien. Plauen steigert die Elternbeiträge für Kitas und langt mit den Parkgebühren kräftiger zu. Wuppertal spart in den Bereichen Personal, Jugend und Soziales.

Die Übersicht, die der Deutsche Städtetag am Montag veröffentlichte, ist im Original deutlich länger. Viele Kommunen planen eine Kombination aus diversen Maßnahmen zur Ausgabenkürzung und Einnahmenverbesserung. Die Bürger müssen sich also auf Ungemach einstellen. Sie müssen für weniger Leistungen mehr Steuern und Gebühren zahlen. Das Schlagloch ist nur ein besonders sichtbares Zeichen. Auch der Zustand vieler Schulen hat schon die Eltern alarmiert.

Wie der kommunale Spitzenverband hervorhub, hat der wirtschaftliche Aufschwung den finanziellen Absturz der Kommunen nicht aufhalten können. ‚2010 war finanziell ein schwarzes Jahr für die Kommunen. Sie sind so tief in die roten Zahlen gerutscht wie noch nie seit Bestehen der Bundesrepublik‘, berichtete die Präsidentin des Deutschen Städtetages, Frankfurts Oberbürgermeisterin Petra Roth. Das Defizit von fast 10 Milliarden Euro müsse die Politiker im Bund und in den Ländern aufrütteln. (...) Die Kassenkredite der Kommunen addieren sich nunmehr auf 40,5 Milliarden Euro. Man kann sie mit Dispo-Krediten für Privatkunden vergleichen. 2010 stiegen die Kassenkredite der Kommunen um 6,6 Milliarden Euro. Dies zeige, dass eine große Zahl von Kommunen keine Einsparmöglichkeiten mehr besitze und schlichtweg auf Pump leben müsse, hob der

Städtetag hervor. (...) Die gesamten kommunalen Einnahmen erreichten im vergangenen Jahr 173 Milliarden Euro. Für 2011 wird ein Anstieg auf 174 Milliarden Euro erwartet. Dem standen 2010 Ausgaben von insgesamt 183 Milliarden Euro gegenüber. 2011 wird hier mit 183,7 Milliarden Euro gerechnet (...).“

Das Deutsche Institut für Urbanistik führte 2010 im Auftrag der KfW Bankengruppe eine Untersuchung zur finanziellen Situation der Kommunen, Investitionsbedarf, Investitionsfähigkeit und Finanzierungsmöglichkeiten durch, mit folgendem Ergebnis⁶⁰:

„Das Jahr 2010 endet für die Kommunen mit einem Finanzierungsdefizit in zweistelliger Milliardenhöhe. (...) Trotz der spürbaren Anzeichen eines konjunkturellen Aufschwungs mit wieder steigenden Gewerbesteuererträgen zeigen ein erheblicher Investitionsstau und das starke Anwachsen der Kassenkredite, dass viele Gemeinden derzeit finanziell kaum noch handlungsfähig sind. (...) Über die Hälfte aller befragten Kommunen (53 Prozent) - und damit mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr - schätzt die eigene Finanzlage als mangelhaft ein. Selbst eine überdurchschnittliche Finanzkraft führt oft nicht dazu, dass eine Kommune ihre Ausgaben finanzieren kann - dies gilt besonders für die größeren Städte und Gemeinden. Im Vergleich zur Befragung 2009 hat sich die Stimmungslage stark eingetrübt. Die Talsohle ist nach Einschätzung der Städte und Gemeinden jedoch noch nicht erreicht. Fast jede dritte Kommune geht davon aus, dass sich ihre Finanzlage weiter deutlich verschlechtert.“

Diese Situation dürfte sich ganz generell bezüglich aller öffentlichen Haushalte in Bund, Ländern und Kommunen in Zukunft eher noch verschärfen. Kurz-, mittel- und langfristig ist von in erheblichem Ausmaß schrumpfenden öffentlichen Haushalten auszugehen. Gründe sind der demografische Wandel (= weniger Steuerzahler), der Schuldenabbau verbunden mit dem Verbot von Neuverschuldung (Schuldenbremse im Grundgesetz) und nicht zuletzt der Rückstufung der EU-Förderung ab 2014. Damit stehen künftig immer weniger Gelder für den Ausbau sowie den Unterhalt von Straßen zur Verfügung.

Bezüglich der besonderen Situation in den neuen Bundesländern stellt das Deutsche Institut für Urbanistik in der genannten Studie von 2010 fest⁶¹:

„In den nächsten Jahren stellt sich grundsätzlich das Problem der ausreichenden Finanzierung und/oder Organisation von Infrastruktur, die von den demografischen Veränderungen besonders betroffen ist. Durch den Rückgang der Zuweisungen aus dem Solidarpakt II gehen die Mittel der neuen Länder (unter Berücksichtigung des Länderfinanzausgleichs) von derzeit etwa 46 Mrd. Euro bis 2020 voraussichtlich auf etwa 39 Mrd. Euro zurück. Nimmt man die Verpflichtungen aus der Schuldenbremse hinzu, bedeutet dies einen jährlichen Budgetrückgang in den neuen Ländern um nominal 1,5 Prozent, das sind real etwa 2,8 Prozent. (...) Hinzu kommt das Auslaufen der EU-Strukturförderungsmittel für Ziel-1-Regionen. Dem Rückgang auf der Einnahmenseite stehen in den nächsten Jahren jedoch stark wachsende Sozialausgaben gegenüber, vor allem durch die überproportional steigende Grundsicherung im Alter, u.a. wegen vieler ‚gebrochener‘ Erwerbsbiografien in den neuen Ländern mit in der Folge sehr niedrigen Rentenansprüchen. (...) Insbesondere bei der technischen Infrastruktur bedeuten zurückgehende Nutzzahlen in vielen Bereichen einen geringeren Bedarf bei tendenziell gleichen Normen und beschränkte Möglichkeiten, die Infrastrukturen kurzfristig der geringeren Nachfrage anzupassen, (...). Damit verbunden sind höhere Kosten für die verbleibenden Nutzerinnen und Nutzer oder die Steuerzahler (Kostenremanenz). (...) Die Attraktivität von ohnehin demografisch benachteiligten Kommunen speziell in den neuen Bundesländern wird dadurch jedoch weiter reduziert.“

5. Aktuelle Planungs- und Bauvorhaben für Bundesstraßen

Aktuell gilt der mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz beschlossene Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2004⁶². Dieser Bedarfsplan weist mit einem Planungshorizont bis zum Jahr 2015 einschließlich Planungsreserve ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 80 Milliarden Euro aus.

Die Projekte in der Kategorie "Vordringlicher Bedarf" beinhalten nach Auskunft des Bundesverkehrsministeriums insbesondere folgende Bauziele:

- rund 15 Milliarden Euro für den Neubau von 1.900 km Autobahnen,
- rund 13 Milliarden Euro für den Ausbau von 2.200 km Autobahnen und
- fast 19 Milliarden Euro für Aus- und Neubau von 5.500 km Bundesstraßen; davon allein rund 11 Milliarden Euro für rund 850 Ortsumgehungen.

Die Vorhaben liegen dabei überproportional in den neuen Bundesländern.

Volumen und Baulängen im "Vordringlicher Bedarf" Bundesfernstraßen bis 2015⁶³:

- Bundesautobahnen
 - Neubau: Länge 1.730 km (NBL: 810 km = 47%),
Kosten 14,8 Mrd. € (NBL: 5,6 Mrd. € = 38%)
 - Erweiterung: Länge 2.162 km (NBL: 469 km = 21%),
Kosten 13,2 Mrd. € (NBL: 2,8 Mrd. € = 21%)
- Bundesstraßen: Länge 4.893 km (NBL 2.114 km = 43%),
Kosten 18,1 Mrd. € (NBL: 6,1 Mrd. € = 34%)

Von den Maßnahmen betreffen 33 Prozent die neuen Bundesländer, die aber nur einen Bevölkerungsanteil von 16 Prozent sowie einen Anteil am bundesdeutschen Bruttoinlandsprodukt von 12 Prozent haben und in denen die Bevölkerung fünfmal stärker schrumpft, als im Bundesdurchschnitt. Die Pro-Kopf-Netzdichte überörtlicher Straßen liegt in den neuen Bundesländern heute schon um fast sechzig Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Gleichzeitig liegt das Verhältnis von erwirtschaftetem Bruttoinlandsprodukt zum vorhandenen Straßennetz in den neuen Bundesländern fünfzig Prozent unter dem Bundesdurchschnitt (vgl. Tabelle 1).

Im Bundesverkehrswegeplan von 1992 betrug der Anteil der der Neuen Bundesländer mit 15,8 Mrd. € an insgesamt 49,5 Mrd. € im "Vordringlicher Bedarf" 35,4 %.

Zum im Vergleich zu den alten Bundesländern wesentlich besseren Zustand der Straßen in den neuen Bundesländern hat sich die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Zustandsnoten der Straßenbrücken geäußert: "Den besten Zustand weisen die Brücken in den Ländern Thüringen, Brandenburg und Sachsen auf. Dies liegt daran, dass ein bedeutender Anteil der Bauwerke in den neuen Ländern überwiegend nach 1990 gebaut oder instandgesetzt wurde. In den alten Bundesländern wurde ein erheblicher Anteil der Brücken in den 1960er und 1970er Jahren im Rahmen großer Neubaumaßnahmen von Autobahnen errichtet. Deshalb weisen insbesondere Länder wie Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz tendenziell einen schlechteren Bauwerkszustand auf⁶⁴". In einer aktuellen Mitteilung spricht Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer davon, dass „ein großer Teil der 39.000 Brücken“ „dringend saniert werden muss“⁶⁵.

6. Verschiebungen der Straßenbaulasten

Mit der Anlage von Ortsumgehungen oder völligen Neutrassierungen von Bundesstraßen können die alten Trassen wegen des örtlichen Ziel- und Quellverkehrs in der Regel nicht zurückgebaut werden. Sie wechseln dazu aus der Trägerschaft des Bundes in die der Landkreise oder Kommunen, die dafür nun zusätzlich die Unterhaltungslast zu tragen haben. Ebenfalls beginnen der Bund, die Länder und die Landkreise damit, aufgrund des demographischen Wandels weniger genutzte Straßen nach unten zu übertragen.

Derzeit laufen Überlegungen der massiven Abstufung von Straßen. In Übereinstimmung mit den geltenden Gesetzen (BFernStrG § 1 Abs. 1⁶⁶ und § 2 Abs. 4⁶⁷) für die Bundesfernstraßen wird der Bund in den nächsten Jahren Bundes- zu Landesstraßen umstufen (müssen). Es ist absehbar, dass die Länder ihrerseits Landesstraßen an die Kreise weitergeben, und diese geben einen Teil der Kreisstraßen an die Gemeinden. Diese können dann Straßen ggf. sperren oder Tempolimits verhängen. - Das ist konsequente Anwendung geltenden Rechts und Verwaltungshandeln nach den allgemein anerkannten Grundsätzen.

Knackpunkt für die finanziellen Folgen bei den "Beschenkten" ist: In welchem Zustand werden die Straßen übergeben? Antwort: Es reicht aus, wenn die bisherige Bundesstraße im Landesstraßen-Standard übergeben wird usw. Weitere Frage: Werden Mittel übergeben, um den Unterhalt zu sichern? A: Eher nein, es handelt sich hier nicht um Konnexitätsprinzip (d.h. "Überhelfen" neuer Aufgaben), sondern um die (Wieder-)Herstellung der rechtlich gebotenen Zustände. Der Träger der Straßenbaulast ist für den Unterhalt "seiner" Straßen ohne Wenn und Aber selbst verantwortlich.

Um die Bedeutung einer bisherigen Bundesfernstraße für den Fernverkehr zu bestimmen, reicht eine Auswertung der Verkehrsteilnehmer aus: Wie groß ist die durchschnittliche Fahrtstrecke? Wenn sich herausstellt, dass dort kaum echter Fernverkehr läuft, liegt eine Abstufung nahe. Analog für Landes- und Kreisstraßen. Einen weiteren Anhaltspunkt bietet die RIN (Richtlinie integrierte Netzplanung). Parallele Verkehrswege mit gleicher Verkehrsbedeutung sind Unsinn, d.h. logischerweise wird eine parallel zu einer neuen Autobahn verlaufende alte Bundesstraße abgestuft (Bsp.: B96 nördlich von Neubrandenburg parallel zur A20).

In Thüringen werden insgesamt 600 km Landesstraßen an die Kommunen übergeben. Entgegen der ursprünglichen Ankündigungen wird das Land diese Straßen unsaniert übergeben⁶⁸.

Dazu eine Meldung aus Mecklenburg-Vorpommern⁶⁹:

„Sparmodell: Eine Straße als Geschenk. Schwerin/Anklam. - Wird Vorpommern zur Teststrecke für neue Sparmodelle zu Lasten der Gemeinden? Auf Empfehlung des Innenministeriums plant jetzt der Landkreis Ostvorpommern, bisherige Kreisstraßen an Gemeinden beziehungsweise das Land zu übertragen. Insgesamt rechnet man mit einer jährlichen Einsparung in Höhe von 500.000 Euro, sagte auf Nachfrage unserer Redaktion Kreissprecher Christoph Krohn. Vorgesehen sei, an die Gemeinden 112,5 Kilometer und an das Land 52,7 Kilometer zu übertragen. Abwarten wolle man aber erst noch ein entsprechendes Votum des Kreistages zur Aufnahme von Verhandlungen mit Gemeinden und Land.

Das Innenministerium bestätigte, dass es einen solchen Plan gibt: ‚Diese Thematik wurde auch als Maßnahme in die zwischen dem Innenministerium und dem Landkreis im Jahr 2009 abgeschlossene Konsolidierungsvereinbarung zur Gewährung von Fehlbetragszuweisungen aufgenommen‘, sagte ein Sprecher. Für andere Landkreise sei ein solcher Vorschlag allerdings nicht gemacht worden.

Auf große Skepsis stößt das schicke neue Straßensparmodell beim Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern. So genannte Herab- oder Heraufstufungen seien nur zulässig, wenn die entsprechenden Straßen nicht richtig gewidmet seien. Für die Haushaltskonsolidierung seien solche Schritte aber nicht gerechtfertigt, sagte Geschäftsführer Michael Thomalla. ‚Das ist kein Ansatz zum Sparen und unakzeptabel. So ein Verschiebebahnhof von einer Ebene zur anderen löst die Probleme auch nicht - schließlich leben sowohl die Gemeinden als auch die Kreise und das Land alle von Steuern‘, meinte er. Das Innenministerium verteidigte seine Empfehlung und wechselte die Spur: ‚Zur Entlastung des Kreisshaushaltes wurde von Seiten des Ministeriums nicht einfach die Umwidmung von Kreisstraßen vorgeschlagen‘, sagte der Ressortsprecher. Stattdessen sei im Zuge einer Beratung zum Etat des Landkreises auch der Aufwand im Bereich der Straßenunterhaltung untersucht worden. Dabei sei festgestellt, worden, dass Ostvorpommern vergleichsweise viele Kreisstraßen-Kilometer aufweise, was zu entsprechend höheren Straßenunterhaltungskosten führt. Dem Landkreis sei insoweit empfohlen worden, die Straßenbaulast des Landkreises anhand der rechtlichen Vorgaben des Straßen- und Wegegesetzes kritisch zu überprüfen und gegebenenfalls Auf- oder Abstufungen von Kreisstraßen zu veranlassen. Laut Kreis-Sprecher Krohn liegt Ostvorpommern landesweit allerdings nicht an der Spitze mit den zu betreuenden 484 Kreisstraßenkilometern - Ludwigslust müsse sogar für 567 aufkommen."

7. Weitere Gründe für eine Anpassung der Ausbaupläne und des Straßennetzes

Neben diesen hier dargelegten zwingenden finanziellen Gründen sprechen noch weitere wichtige Aspekte für eine Anpassung der Pläne für den weiteren Ausbau des bundesdeutschen Straßennetzes und darüber hinaus für eine Anpassung des bestehenden Netzes an die sinkende Nachfrage:

- Beendigung des Investitionswettbewerbs motorisierter Individualverkehr und Straßen-Schwerlastverkehr ggü. den nachhaltigeren Verkehrsträgern Fuß-, Fahrrad- und Schienenverkehr;
- Verlagerung des Investitionsschwerpunktes stärker auf den schienengebundenen Güterverkehr;
- gewaltige ökologische Folgekosten (Emissionen, Flächenversiegelung, Landschafts- und Biotopzerschneidung etc. etc.);
- Verlust von Flächen der Landwirtschaft (laut Heinz Behrmann, Präsident des Bauernverbands in Hamburg gehen täglich 100 Hektar durch Straßen- und Siedlungsbau verloren⁷⁰) und der Forstwirtschaft sowie der Naherholung;
- Belastungen von Straßenanliegern durch Immissionen (Lärm, Giftstoffe);
- Hauptgrund für die Zersiedelung der Landschaft;
- Hauptgrund für die Auflösung kompakter (energieeffizienter und sozial ausgewogener) Strukturen von Städten und Gemeinden durch Verlagerung von zentralen öffentlichen und privaten Funktionen in die suburbane Räume der Gewerbegebiete an den Stadträndern mit zahlreichen negativen Folgen (bspw. im Einzelhandel Verdrängungswettbewerb der großen Einkaufszentren gegen den qualifizierten Einzelhandel in den historischen Zentren, zugleich Verdrängung von qualifizierten Arbeitsplätzen; Leerstand in denkmalreichen Altstädten und schließlich deren Abbruch);
- Zerstörung und Zerschneidung gewachsener, dem menschlichen Maß entsprechender Stadt- und Landschaftsstrukturen für die autogerechte Stadt und Überlandschnellstraßen.

Zudem ist mittlerweile hinlänglich durch vielfache Erfahrung und einzelne Studien widerlegt, dass ein Automatismus zwischen Straßenausbau und wachsender Wirtschaft besteht⁷¹. Ein hinreichend dimensioniertes und ausgebautes Straßennetz ist eine notwendige

Voraussetzung für die Ansiedlung einer Vielzahl von Wirtschaftsbetrieben. Wenn dieser Standard gegeben ist, ist eine weitere Attraktivitätssteigerung der betreffenden Region durch einen zusätzlichen Ausbau nicht möglich. Straßeninfrastruktur ist zudem nur einer von zahlreichen Standortfaktoren. Wo diese nicht gegeben sind, kann die größte Straße keine neuen Investitionen anlocken.

Das Bundesverkehrsministerium hat in diesem Sinne seine Hauptziele in der Verkehrspolitik benannt:

"Die BMVBS-Europapolitik konzentriert sich auf vier Bereiche, die wir mit einem Bündel politischer Maßnahmen angehen:

- Stärkung des Wettbewerbs,
- Erhöhung der Sicherheit der Bürger und Stärkung ihrer Verbraucherrechte,
- Verbesserung von Umwelt- und Klimaschutz sowie
- Verbesserung der Infrastruktur und ihrer Finanzierung.

(...) Beim Ausbau und Erhalt von Verkehrsinfrastruktur müssen Prioritäten gesetzt werden. Das bedeutet: weniger Neubauten, mehr Lückenschlüsse, verstärkte Beseitigung von Flaschenhälsen, höhere Investitionen in Unterhaltung⁷²".

8. Überlegung warum dennoch bis heute massiver Straßenausbau betrieben und immer neue Forderungen nach mehr Geld für Straßen erhoben werden

Der Ausbau der Straßeninfrastruktur galt und gilt seit jeher bei dem Großteil der Politik als grundlegend für Wirtschaft und Wohlstand und deshalb als eine der wichtigsten Aufgaben des Staates. Rund um den Straßenbau und den Straßenunterhalt sind tausende Arbeitsplätze entstanden. Dies betrifft insbesondere gerade auch die Straßenbauämter aller Ebenen und nicht zuletzt die zuständigen Ministerien selbst.

Der angenommene Bedarf an immer neuen und immer größeren Straßen wird bei dem Großteil der politischen Mandatsträger zumeist gar nicht, auch nicht ansatzweise hinterfragt. Das selbe gilt für den Mythos einer festen Korrelation zwischen Straßenausbau und wirtschaftlichem Aufschwung. Das für den Straßenausbau verwendete Geld stammt zudem zu ganz wesentlichen Teilen aus Förderprogrammen. Das bedeutet, dass für jedes konkrete Straßenbauvorhaben, das vor Ort realisiert wird, dies mit Geldern erfolgt, die weit überwiegend gerade nicht aus einem öffentlichen Haushalt der betreffenden Region stammen. Mit anderen Worten: Im Straßenbau geben Politiker stets Geld aus, das zu überwiegenden Teilen nicht unmittelbar vor Ort erwirtschaftet und erhoben wird, also eigentlich fremdes Geld ist und für dessen Verwendung damit vor Ort keine wirkliche Rechtfertigungsbedürfnis besteht. Selbst wenn vor Ort tatsächlich Zweifel an einem konkreten Ausbaubedarf bestünden, würde ein Verzicht auf das Straßenprojekt bedeuten, dass diese Gelder nicht in die Region fließen. Den Bedarf für dieses Geld melden die regionalen Politiker in den Ministerien der Länder und des Bundes an. Hier und in den Straßenbauämtern (inklusive Autobahnamt) arbeiten große Stäbe an Mitarbeitern, deren Existenzberechtigung überwiegend, wenn nicht ausschließlich darin besteht, immer neue Vorhaben zu bearbeiten. Weder in diesen Ministerien, noch bei den regionalen Politikern kann damit auch nur ansatzweise ein Interesse daran bestehen, künftig auf einen weiteren Straßenausbau zu verzichten. Besonders augenscheinlich wird dieses Streben nach Projekten ungeachtet realitätsnaher wirtschaftlichen Überlegungen, wenn regelmäßig Vorhaben in ihrer Planungsphase zunächst gegen alles Wissen möglichst billig gerechnet werden. Erst wenn sie mit dieser Kalkulation bewilligt und dann erste kostenträchtige vollendete Tatsachen geschaffen wurden, werden regelmäßig die wahren Baukosten offenbar, die bei früherem Bekanntsein das Vorhaben sonst schon in einer frühen

Planungsphase beendet hätten. Dazu kommt, dass während der Planung behauptete verkehrliche Vorteile von Vorhaben später regelmäßig nicht evaluiert werden.

Geradezu dramatisch ist die Kluft, die sich in der Beurteilung der Notwendigkeiten in der Verkehrspolitik zwischen den unabhängigen Verkehrsexperten und den verantwortlichen Verkehrspolitikern geöffnet hat. Es fehlt heute ganz eindeutig nicht am Wissen, sondern an dessen politischer Umsetzung. Dabei werden insbesondere gerade im Bundesverkehrsministerium die Hinweise des eigenen Wissenschaftlichen Beirats für Verkehr praktisch negiert. Dieses Gremium, in welches das Bundesverkehrsministerium 16 namhafte Verkehrswissenschaftler berufen hat, hat seinem Auftraggeber 2009 in einem Strategiepapier mitgeteilt⁷³:

„Veranlassung für die Stellungnahme ist der Befund, dass die bisherigen Betrachtungsweisen, methodischen Ansätze und Arbeitsprozesse sich aus Organisationsstrukturen und einem Planungsverständnis entwickelt haben, die nicht mehr in allen Belangen den heutigen Anforderungen und Randbedingungen entsprechen. Dies bedeutet, dass verkehrs- und umweltpolitische Ziele nur bedingt umgesetzt werden, Abläufe zum Teil ineffizient sind und nur begrenzt notwendigen Priorisierungen folgen. So sind die Betrachtungshorizonte der Systemwirkungen unter den aktuellen Rahmenbedingungen bzw. Anforderungen von Klimaschutz und Klimafolgenbewältigung sowie von demografischen Veränderungen zu kurzfristig. Es werden Maßnahmen der Erhaltung von Verkehrsinfrastrukturen trotz steigender Bedeutung von Erhaltung und Erneuerung für die Funktionstüchtigkeit von Verkehrssystemen nicht hinreichend methodisch eingebunden. Die Abbildung und Bewertung einzelner Projektwirkungen - wie z. B. die Bewertung von ‚Zeitvorteilen‘ - sind ebenso überprüfungswürdig wie die Kostenschätzungen von Investitionen, da letztere grundsätzlich unterschätzt werden, wie Projekte der Vergangenheit zeigen. Letztlich bleiben Projekte und Verkehrssysteme hinsichtlich der eingetretenen Wirkungen unzureichend evaluiert, was unter den Anforderungen eines gezielten Einsatzes knapper gesellschaftlicher Ressourcen problematisch erscheint. Die BVWP [Bundesverkehrswegeplanung; Anm. d.A. ist bislang lediglich ein Verfahren zur Anmeldung, Bewertung und Rangreihung von mehr oder weniger aus teilräumlicher und/oder sektoraler Sicht benannten Projekten und nur begrenzt ein zielorientierter Planungsprozess zur Verkehrssystemgestaltung im Fernverkehr.

(...) Die Erhaltung der Verkehrsnetze wird künftig einen immer größeren Anteil an den Verkehrsinvestitionen haben. Daher empfiehlt der Beirat eine langfristige Erhaltungsplanung durchzuführen und in die Bundesverkehrswegeplanung auf den Ebenen der System- und Projektplanung zu integrieren. (...) Der Wissenschaftliche Beirat empfiehlt, für die Systemebene eine neue Bewertungsmethodik aufzubauen. In Konsequenz ist auch die Projektbewertung zu reformieren, wobei hier erhebliche Vereinfachungen möglich erscheinen. In diesem Zusammenhang ist eine kritische Prüfung der Bewertung von Reisezeitgewinnen, die derzeit das dominierende Element im BVWP-Verfahren darstellen, angezeigt. Eine explizite Einbeziehung des Kriteriums ‚Zuverlässigkeit‘ wird im Hinblick auf eine möglichst störungsarme Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen empfohlen. Bei der Aufteilung der Finanzmittel auf Verkehrsprojekte sollte die Zielorientierung im Sinne verbesserter Erreichbarkeit, Emissionsreduktion, Raumentwicklung und wirtschaftlicher Entwicklung im Mittelpunkt stehen. Der Länderproporz darf nur ein nachgeordnetes Kriterium sein.“

Die Tendenz, statt kritischer Hinterfragung vielmehr sogar immer mehr Geld für neue Straßenbauprojekte zu fordern, zeigt sich mustergültig in einer aktuellen Aussage von Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer selbst⁷⁴:

„Um ein zukunftsfähiges Verkehrsnetz zu gewährleisten, ist folgendes notwendig. Erstens: eine Neuausrichtung der Infrastrukturfinanzierung. Zweitens: eine Debatte darüber, was uns unsere Verkehrswege wert sind und wie wir zusätzliche Mittel für Erhalt, Aus- und Neubau

bekommen. (...) Es ist wichtig, dass eine Debatte über die Unterfinanzierung der Infrastruktur in Gang gekommen ist. Sie muss ehrlich, vorurteilsfrei und ohne Tabus geführt werden. Wichtig ist: Am Ende müssen zusätzliche fehlende Milliarden im Verkehrsetat kommen. Wir brauchen mehr Geld, egal in welcher Form.

Ähnlich äußerte sich Minister Ramsauer zuvor zum Thema Einführung einer Maut für Personenwagen, worüber die Frankfurter Allgemeine Zeitung berichtete⁷⁵:

„Mit der Einführung einer Maut für Personenwagen in Deutschland soll sich nach dem Willen von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) der Koalitionsausschuss von CDU, CSZ und FDP befassen. (...) Ramsauer hatte zuvor in der Haushaltsdebatte eindringlich auf die Unterfinanzierung in seinem Etat, besonders im Straßenbau, hingewiesen. (...) Für Aus- und Neubau ist praktisch kein Geld vorhanden. Ramsauer sagte: ‚Wir stecken in einem dramatischen Finanzierungsdilemma. Ändern lässt sich das nur über Budgeterhöhungen oder eine nutzerorientierte Abgabe.“

Angesichts der nicht finanzierbaren Straßenunterhaltung drohen also neue Abgaben in Form von Steuern und Pkw-Maut. Doch an der Abgabenschraube wird nicht endlos zu drehen sein. Wenn künftig von immer weniger Menschen mit immer weniger zur Verfügung stehendem Geld eine umgerechnet pro Kopf immer größer werdende Straßeninfrastruktur unterhalten werden muss, ist absehbar, dass diese Rechnung nicht aufgehen kann. Zugleich müssen aber nicht nur immer weniger Menschen die wachsende Straßeninfrastruktur bezahlen, sondern es nutzen sie aufgrund des demographischen Wandels tatsächlich auch immer weniger Menschen. Hier öffnen sich Spielräume und zugleich die Pflicht für eine sofortige Anpassung der laufenden Straßenbauprogramme und überdies auch des bestehenden Straßennetzes. Dazu gehört auch, dass endlich Ernst gemacht wird mit der schon lange allseits - insbesondere durch die EU und die Bundesregierung formulierten Zielsetzung einer signifikanten Verlagerung des Schwerlastverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Zugleich machen es Gesetzgebung und Rechtsprechung dem kritischen Bürger praktisch unmöglich, die rein politische Entscheidung über die Feststellung eines Bedarfs eines Straßenaus- oder Neubaus gerichtlich überprüfen zu lassen. Die juristisch erforderliche Planrechtfertigung insbesondere für Bundesfernstraßen ergibt sich automatisch aus der Ausweisung im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zum Fernstraßenausbaugesetz (FStrAbG). Die Feststellung, dass ein verkehrlicher Bedarf besteht, ist für die Planfeststellung verbindlich. Die Verbindlichkeit erstreckt sich auch auf das gerichtliche Verfahren (stRspr; vgl. etwa Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 8. Juni 1995 [BVerwG 4 C 4.94](#); vom 18. Juni 1997 [BVerwG 4 C 3.95](#) und vom 19. März 2003 [BVerwG 9 A 33.02](#)) bestätigt exemplarisch für Schienenwege durch das Bundesverfassungsgericht BVerfG, Beschluss vom 8. Juni 1998 1 BvR 650/97 - http://www.bverfg.de/en/decisions/rk19980608_1bvr065097.html - u.a. NVwZ 1998, 1060). Die Aufnahme in den Bedarfsplan erfolgt in einer Art Kuhhandel zwischen den beteiligten Abgeordneten und beruht gerade nicht auf einer unabhängigen Bedarfsplanung.

9. Zwingend zu berücksichtigende Aspekte bei der Überprüfung von Straßenbauvorhaben

Bei der dringend erforderlichen Überprüfung aller laufenden Straßenbauvorhaben, aber auch bezüglich künftiger neuer Vorhaben sollten zwingend mindestens folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Herstellungskosten der Straße;
- Prognose der Entwicklung der künftigen jährlichen Unterhaltungskosten für die neue Trasse und für die bestehen bleibenden alten Trassen;
- Künftige demografische Entwicklung in den betreffenden Regionen, inklusive Altersaufbau der Bevölkerung;
- Erstellen einer Verkehrsprognose für gestaffelte Zeiträume jeweils mit einem Minimal-, Mittel- und Maximalszenario (insbesondere kritische Überprüfung der Verkehrsprognosen der bestehenden Planungen);
- konkrete, d.h. überprüfbare Aussagen zum bezweckten wirtschaftlichen Nutzen;
- konkrete, d.h. überprüfbare Aussagen zu angestrebten Verbesserungen entlang bestehender Trassen (bspw. Immissionsreduzierung in geschlossenen Ortschaften);
- Darstellung möglicher wirtschaftlicher Nachteile (bspw. Verlust Landwirtschaftsflächen);
- Auswirkungen von Verkehrsstromverlagerungen auf bestehende Wirtschaftsbetriebe inklusive Einzelhandel);
- Darstellung aller bestehenden Planungen für Verbesserungen für alternative Verkehrsträger (Fuß, Fahrrad, Schiene), den Öffentlichen Verkehr sowie zur Verlagerung von Schwerlastverkehr von der Straße in der betreffenden Region;
- Ausführungen dazu, warum auf den konkreten geplanten Straßenaus- oder Neubau bzw. dessen geplante Dimensionierung auch dann nicht verzichtet werden könnte, wenn diese geplanten sowie möglicherweise darüber hinaus gehenden weiteren Maßnahmen für Verbesserungen für alternative Verkehrsträger, den Öffentlichen Verkehr sowie zur Verlagerung von Schwerlastverkehr ergriffen würden.

Umfassende und detaillierte Hinweise für künftige Verkehrsplanungen finden sich in dem genannten Strategiepapier des Wissenschaftlichen Beirats für Verkehr des Bundesverkehrsministeriums⁷⁶.

10. Der Petent

Der Petent ist Rechtsanwalt in Leipzig und seit Jahren auch mit Planungsvorhaben für Straßenbauten befasst, bei denen er betroffene Bürger, Kommunen, Bürgerinitiativen und Verbände berät und vertritt. Damit verbunden ist die Erfahrung, dass es praktisch unmöglich ist, unter Verweis auf einen nachweislich fehlenden Bedarf die politischen Entscheidungsträger oder ein Gericht zur Ablehnung eines Vorhabens zu bewegen. Tatsächlich scheitern solche Vorhaben dann auch nicht hinsichtlich dieser eigentlichen Grundfrage, sondern juristisch möglicherweise an der Betroffenheit etwa eines Kammolches, einer Hufeisennase oder einer Haselmaus. Dies führt wiederum zu einer verfehlten Wahrnehmung des Naturschutzes als Verhinderer, wo tatsächlich die Planer schlecht oder politisch motiviert fragwürdig gearbeitet haben und neben den Naturschutzfragen die berechtigten Interessen der betroffenen Bürger juristisch schlicht keine Rolle spielen.

Zugleich ist der Petent einer der Sprecher der Bürgerplattform Stadtforum Leipzig sowie einer der Koordinatoren des Netzwerks Stadtforen Mitteldeutschland, in denen sich Bürger für nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung engagieren. Dabei geht es unter anderem auch um die kritische Begleitung von Straßenbauvorhaben bezüglich Verlagerung von Lärm oder Kaufkraft, Eingriffe in Stadt- und Landschaftsbilder sowie nicht zuletzt die künftigen Unterhaltungslasten.

Ein vom Petenten vor dem Bundesverwaltungsgericht vertretenes und im Frühjahr 2011 entschiedenes Klageverfahren gegen einen Neubauabschnitt der B178n in Ostsachsen war dann der letzte Anlass für die Initiative zur vorliegenden Petition (BVerwG Urteil vom 23.03.2011 - 9 A 9.10). Für 223 Mio Euro wird derzeit abschnittsweise auf knapp 50 km eine neue Trasse der B 178 zwischen Zittau und der A 4 gebaut. Die künftige Unterhaltungslast beträgt jährliche etwa 10.000 Euro pro Kilometer. Die alte Trasse und deren Unterhaltungslast wird auf den Landkreis und die Kommunen übertragen. Die Bevölkerung im Einzugsgebiet der Trasse geht laut den eigenen Zahlen der planenden Behörden zwischen 2005 und 2020 um 18 % zurück, die Zahl der Erwerbspersonen sogar um 35 %. Ein Ausgleich dieser dramatisch sinkenden Nachfrage durch andere potentielle Nutzer ist nicht erkennbar. Dennoch prognostizieren die Planer einen Anstieg der Verkehrsbelastung innerhalb von nur 15 Jahren im beklagten Abschnitt von täglich 9.500 Fahrzeugen (gezählt 2005) auf etwa 20.300 (Prognose für 2020). Das entspräche einer Zunahme um (+)114 %, bei nur noch 65 % der Erwerbspersonen, was einem Anstieg der Verkehrsbelastung pro Kopf der Erwerbspersonen um das 3,3 fache bzw. auf 330 % entspräche. Eine Zählung 2010 ergab jedoch sogar einen – erwartbaren – Rückgang des Verkehrsaufkommens. Bürger vor Ort haben als Alternative die bloße Ertüchtigung der alten B178 gefordert. Das Bundesverwaltungsgericht hat sich in der mündlichen Verhandlung zwar aus Sicht des Petenten erstmals ernsthaft für die Frage des Bedarfs interessiert. Dies hatte dann aber – wieder wie seit Jahren gängige Praxis – auf das Urteil selbst keinerlei Einfluss. Das Vorhaben wurde vorbehaltlos bestätigt. Gegen dieses Urteil hat der Petent für den Kläger eine Beschwerde beim Bundesverfassungsgericht eingereicht (1 BvR 1884/11), die sich aber aus juristischen Gründen nicht auf den fehlenden Bedarf stützen kann, sondern auf Rechtsschutzmöglichkeiten bezogen auf eine Beeinträchtigung der Haselmaus.

Aktuell betreut der Petent daneben etwa auch eine Bürgerinitiative gegen den Neubau der B87n in Nordsachsen/Brandenburg. Geplant ist der Bau einer neuen vierspurigen Trasse für (nach jetzigem Stand) mindestens 360 Mio Euro. Im Einzugsgebiet der B87 in Sachsen und Brandenburg ging jedoch allein im Zeitraum 2002-2007 die Bevölkerung um 5 % zurück; bis 2020 wird ein weiterer Rückgang von über 10 % prognostiziert. Zugleich nahm der Anteil der Einwohner über 65 Jahre im Zeitraum 2002-2007 um 16-19 % zu und betrug im Jahr 2007 bereits über 22 % und wird weiter zunehmen. Bürger vor Ort fordern als Alternative die bloße Ertüchtigung der bestehenden B87, wenn überhaupt, stoßen damit aber bei den politischen Entscheidungsträgern auf taube Ohren, die sich ungebremst weiter massiv für das Vorhaben einsetzen.

ENDNOTEN / Quellenangaben

-
- ¹ Statistisches Bundesamt:
http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Statistiken/Regionales/Gemeindeverzeichnis/Administrativ/Aktuell/02__BundeslaenderAktuell.property=file.xls
- ² Statistisches Bundesamt: a.a.O.
- ³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb27_jahrta65.asp
- ⁴ Statistische Ämter des Bundes und der Länder: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrta36.asp
- ⁵ Statistische Ämter des Bundes und der Länder: http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/de_jb16_jahrta36.asp
- ⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kleine Anfrage im Bundestag, Drs.Nr. 17/2737 vom 20.08.2010.
- ⁷ Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg: http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/66648/Strassenverkehr_Jahresvergleich_2007_2006.pdf?command=downloadContent&filename=Strassenverkehr_Jahresvergleich_2007_2006.pdf
- ⁸ Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie Bayern: http://www.stmwivt.bayern.de/fileadmin/Web-Dateien/Dokumente/verkehr/Gesamtverkehrsplan_Bayern_2002.pdf
- ⁹ Statistisches Landesamt des Landes Hessen: <http://www.statistik-hessen.de/themenauswahl/umwelt-verkehr/landesdaten/strassen/laenge-der-oeffentlichen-strassen/>
- ¹⁰ Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Niedersachsen: http://www.mw.niedersachsen.de/live/live.php?navigation_id=5533&article_id=15594&psmand=18
- ¹¹ Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr Nordrhein-Westfalen: http://www.mbv.nrw.de/verkehr/container/Daten_und_Fakten_2010.pdf.
- ¹² Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz: <http://www.isim.rlp.de/verkehr/strassenverkehr/>
- ¹³ Telefonische Mitteilung Statistisches Landesamt Saarland.
- ¹⁴ Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein: http://www.schleswig-holstein.de/MWV/DE/Verkehr/Strassenbau/Strassennetz/strassennetz_node.html
- ¹⁵ Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg: <http://www.mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb1.c.150034.de>
- ¹⁶ Landesregierung Mecklenburg-Vorpommern: http://www.regierung-mv.de/cms2/Regierungsportal_prod/Regierungsportal/de/vm/Themen/Verkehr/Strassen-und_Brueckenbau/Daten_und_Fakten/index.jsp
- ¹⁷ Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sachsen: http://www.smwa.sachsen.de/de/Verkehr/Strassenbau/Bundesstrassen_in_Sachsen/16153.html
- ¹⁸ Landesregierung Sachsen-Anhalt: <http://www.sachsen-anhalt.de/index.php?id=13082>.
- ¹⁹ Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Thüringen: <http://www.thueringen.de/de/tmblv/verkehr/strassenbau/>
- ²⁰ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/strasse.html>
- ²¹ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 6; im Internet: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungsHaushaltsentwicklung5871101119004.property=file.pdf>
- ²² Siehe etwa Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung "Bevölkerungsentwicklung - Laufende Raumbewertung"; im Internet: http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_85554/SharedDocs/GlossarEntry/B/Bevoelkerungsentwicklung__LRB.html)
- ²³ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 8.

- ²⁴ Statistisches Bundesamt "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" 2009, S. 5f; im Internet: http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/BevoelkerungDeutschland2060Presse_templateld=renderPrint.psml
- ²⁵ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 8.
- ²⁶ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 19.
- ²⁷ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 21, Tabelle 2.
- ²⁸ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 27, Tabelle 12.
- ²⁹ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 8.
- ³⁰ Siehe etwa Bevölkerungsprognose Statistisches Bundesamt "Bevölkerung Deutschlands bis 2050" 2003; im Internet: http://www.stadtumbau-ost.info/forschung/Bevoelkerung_2050_Presseexemplar.pdf oder Institut für Regionalentwicklung und Strukturplanung "Der demographische Wandel und seine Konsequenzen für Wohnungsnachfrage, Städtebau und Flächennutzung" 2007; im Internet: http://www.irs-net.de/download/wp_wandel.pdf
- ³¹ Statistisches Bundesamt "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" 2009, S. 5f.
- ³² Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 24.
- ³³ Statistisches Bundesamt "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" 2009, S. 5f.
- ³⁴ Statistisches Bundesamt "Bevölkerung Deutschlands bis 2060" 2009, S. 5f.
- ³⁵ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 26f.
- ³⁶ Statistische Ämter des Bundes und der Länder „Demografischer Wandel in Deutschland. Heft 4. Auswirkungen auf die Zahl der Erwerbspersonen“ 2009, S. 10.; im Internet: <http://www.destatis.de/jetspeed/portal/cms/Sites/destatis/Internet/DE/Content/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Bevoelkerung/VorausberechnungBevoelkerung/EntwicklungErwerbspersonenzahl5871104099004,property=file.pdf>
- ³⁷ Statistische Ämter des Bundes und der Länder "Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern" 2011, S. 3.
- ³⁸ Statistische Ämter des Bundes und der Länder „Demografischer Wandel in Deutschland. Heft 4. Auswirkungen auf die Zahl der Erwerbspersonen“ 2009, Tab. 1, Tab. 2 (Primärvariante).
- ³⁹ Statistische Ämter des Bundes und der Länder „Demografischer Wandel in Deutschland. Heft 4. Auswirkungen auf die Zahl der Erwerbspersonen“ 2009, Tab. 1, Tab. 2 (Primärvariante).
- ⁴⁰ Mobilität in Deutschland 2008, Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung; im Internet unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/02_MiD2008/publikationen.htm.
- ⁴¹ Siehe etwa Rohölpreisentwicklung bis heute: <http://www.tecson.de/poelhist.htm>;
Benzinpreisentwicklung bis heute: <http://www.spritkostenrechner.de/spritpreise/benzinpreisentwicklung/>
- ⁴² Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 12.09.2011, „Kostbare Pferde“, S. 11.
- ⁴³ INVERMO " Schlussbericht 2005"; vgl. <http://www.ifv.uni-karlsruhe.de/Forschung/Invermo.html>
- ⁴⁴ Tagesspiegel vom 02.07.2008 "Altersarmut - ein Problem der Zukunft"; im Internet: <http://www.tagesspiegel.de/politik/deutschland/altersarmut-ein-problem-der-zukunft/1269948.html>
- ⁴⁵ tageszeitung vom 22.06.2007 "Jeder Dritte wird knapsen"; im Internet: <http://www.taz.de/?art=1044&id=442&cHash=cbf5dd0c4b>
- ⁴⁶ Deutsches Institut für Urbanistik „Kommunale Haushalte in Not“, Difu-Impulse Bd. 3/2011; hier S. 8.
- ⁴⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Kleine Anfrage im Bundestag, Drs.Nr. 17/2737 vom 20.08.2010.
- ⁴⁸ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: <http://www.bmvs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/strasse.html>
- ⁴⁹ Bundesregierung, Kleine Anfrage im Bundestag, Drs.Nr. 17/2841 vom 20.09.2010
- ⁵⁰ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 13.09.2011, Verlagsbeilage „Mobilität ohne Grenzen“, S. B3.
- ⁵¹ ADAC Motorwelt 3/2011 „Rumpel-Republik Deutschland“, S. 21-26.

⁵² Leipziger Volkszeitung vom 03.03.2011 „Die doppelten Löcher“, S. 24.

⁵³ Leipziger Volkszeitung vom 29.03.2011, „KFZ-Verband sieht steigende Gefahr durch Schlaglöcher“

⁵⁴ NDR 1 Radio MV vom 21.01.2011: <http://www.ndr.de/regional/mecklenburg-vorpommern/schlagloch309.html>

⁵⁵ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/lkw-maut-innovativ-oekologisch-und-gerecht.html?linkToOverview=SiteGlobals%2FForms%2FSuche%2FServicesuche_Formular.html%3Fnn%3D45664%26amp%3Bgtp%3D45660_list%25253D1%26amp%3BsearchIssued%3D0%26amp%3BsearchIssued%3D0%26amp%3Bsubmit%3Dfinden%26amp%3BsortString%3D-score%26amp%3BsearchArchive%3D0%26amp%3BpageLocale%3Dde%26amp%3Binput_%3D%26amp%3BsearchIssued.HASH%3D819a5991435d4f61%26amp%3BsearchIssued.HASH%3D19a5991435b229e4%26amp%3BsearchArchive.HASH%3D819a5991435d4961%26amp%3BsortString.HASH%3D915bcfdde7aeb2d%26amp%3BresourceId%3D1188%26amp%3BquickSearchEngineQueryString%3DMaut%26amp%3Bview%3DprocessForm%23id26914

⁵⁶ Bund der Steuerzahler: <http://www.steuerzahler.de/Verschuldung/1233b477/index.html>

⁵⁷ Bund der Steuerzahler:

http://www.steuerzahler.de/files/19765/Prokopfverschuldung_per__21.02.2011.pdf

⁵⁸ Bund der Steuerzahler: http://www.steuerzahler.de/files/19765/Zinsdiagramm_31.01.2011.pdf

⁵⁹ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 15.02.2011 „Die Städte erhöhen Steuern und Gebühren“, S. 9.

⁶⁰ Deutsches Institut für Urbanistik „Kommunale Haushalte in Not“, Difu-Impulse Bd. 3/2011; hier S. 7.

⁶¹ Deutsches Institut für Urbanistik „Kommunale Haushalte in Not“, Difu-Impulse Bd. 3/2011; hier S.

11f.

⁶² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

<http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB-LA/strassenbau.html> bzw.

<http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/34254/publicationFile/10825/bundesverkehrswege-plan-2003-beschluss-der-bundesregierung-vom-02-juli-2003.pdf>

⁶³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Aufstellung aufgeschlüsselt nach Bundesländern:

http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/UI/bundesverkehrswegeplan.html?linkToOverview=SiteGlobals%2FForms%2FSuche%2FServicesuche_Formular.html%3Fnn%3D45664%26amp%3Bgtp%3D45660_list%25253D1%26amp%3BsearchIssued%3D0%26amp%3BsearchIssued%3D0%26amp%3Bsubmit%3Dfinden%26amp%3BsortString%3D-score%26amp%3BsearchArchive%3D0%26amp%3BpageLocale%3Dde%26amp%3Binput_%3D%26amp%3BsearchIssued.HASH%3D819a5991435d4f61%26amp%3BsearchIssued.HASH%3D19a5991435b229e4%26amp%3BsearchArchive.HASH%3D819a5991435d4961%26amp%3BsortString.HASH%3D915bcfdde7aeb2d%26amp%3BresourceId%3D1188%26amp%3BquickSearchEngineQueryString%3Dbundesverkehrswegeplan%26amp%3Bview%3DprocessForm%23id26378

⁶⁴ Bundesregierung, Kleine Anfrage im Bundestag, Drs.Nr. 17/2841 vom 20.09.2010

⁶⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10.09.2011, „Ramsauer beharrt auf Automaut“, S. 18.

⁶⁶ § 1 Einteilung der Bundesstraßen des Fernverkehrs.

(1) Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.

⁶⁷ § 2 Widmung, Umstufung, Einziehung.

(4) Eine Bundesfernstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat und bei der die Voraussetzungen des § 1 Abs. 1 weggefallen sind, ist entweder unverzüglich einzuziehen, wenn sie jede Verkehrsbedeutung verloren hat oder überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls vorliegen (Einziehung), oder unverzüglich dem Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung).

⁶⁸ Mitteilung der Landtagsfraktion B'90/Die Grünen 2011.

⁶⁹ Schweriner Volkszeitung vom 02.02.2011 "Sparmodell: Eine Straße als Geschenk".

⁷⁰ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 27.08.2011, „Landwirte in der Stadt lassen sich einiges einfallen“, S. 16.

⁷¹ Siehe dazu u.a.: Matthias Gather „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen“; Winfried Schröder „Jobmaschine Straßenbau? Standortwirkungen von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ostdeutschland am Beispiel des Autobahnbaus“ - mit zahlreichen Nachweisen.

⁷² Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:
http://www.bmvbs.de/DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrspolitik/EuropaeischeVerkehrspolitik/europaeische-verkehrspolitik_node

⁷³ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr „Strategieplanung ‚Mobilität und Transport‘ - Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung‘ Juli 2009 (hier S. 3):
http://www.mobilitaet21.de/uploads/media/2009_07_Strategieplanung_Mobilit%C3%A4t_und_Transport_Folgerungen_f%C3%BCr_die_Bundesverkehrswegeplanung.pdf

⁷⁴ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 13.09.2011, Verlagsbeilage „Mobilität ohne Grenzen“, S. B3.

⁷⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10.09.2011, „Ramsauer beharrt auf Automaut“, S. 18.

⁷⁶ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.), Wissenschaftlicher Beirat für Verkehr „Strategieplanung ‚Mobilität und Transport‘ - Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung‘ Juli 2009:
http://www.mobilitaet21.de/uploads/media/2009_07_Strategieplanung_Mobilit%C3%A4t_und_Transport_Folgerungen_f%C3%BCr_die_Bundesverkehrswegeplanung.pdf