



## Antrag

der Abgeordneten **Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber, Prof. (Univ. Lima) Dr. Peter Bauer, Dr. Hans Jürgen Fahn, Günther Felbinger, Eva Gottstein, Dr. Leopold Herz, Nikolaus Kraus, Peter Meyer, Ulrike Müller, Alexander Muthmann, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Gabi Schmidt, Tanja Schweiger, Dr. Karl Vetter, Jutta Widmann, Benno Zierer** und **Fraktion (FREIE WÄHLER)**

### **Reform der Straßenfinanzierung – Straßenrettungsschirm für den Substanzerhalt**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundes- und Länderebene für eine Reform der Straßenfinanzierung einzusetzen. Die Finanzmittel für Bestandserhalt und Nachholbedarf bei Bundes- und Landesstraßen müssen verstetigt werden. Hierzu sind zweckgebundene Infrastrukturfonds oder vergleichbare Strukturen einzurichten und mit konstanten Mitteln auszustatten. Durch die langfristige Planungssicherheit und die Möglichkeit der überjährigen Finanzierung soll ein deutlich effizienterer Einsatz der vorhandenen Gelder erreicht werden. Der Erfolg soll mittels regelmäßiger Netzzustandsberichte überprüft werden.

### **Begründung:**

Die Straßen in Deutschland sind chronisch unterfinanziert. Neben der Notwendigkeit, mehr Geld für das Straßennetz aufzuwenden, müssen die vorhandenen Mittel effizienter eingesetzt werden als bisher. Dazu wird im Beschluss der Sonder-Verkehrsministerkonferenz vom 2. Oktober 2013 ausgeführt: *„Die Verkehrsministerkonferenz ist davon überzeugt, dass die Nutzung von Fonds (Infrastrukturfonds Schiene, Infrastrukturfonds Straße) und vergleichbarer Strukturen (Sondervermögen, Infrastruktorkonten) für den Nachholbedarf und auch für den laufenden Erhalt einen Weg für eine effiziente Organisationsstruktur und Beschaffung darstellt. (...) Die Kontrolle ist parlamentarisch sicherzustellen. Mit den vorgeschlagenen Instrumenten sind Einsparungen bis zu 10 Prozent zu erzielen.“*

Bislang wird in Deutschland Straßenfinanzierung nach Haushaltslage betrieben. Gerade der Straßenerhalt litt in der Vergangenheit des Öfteren unter konjunkturbedingten Einbrüchen beim Bundeshaushalt sowie den Länderhaushalten. Es steht also am Ende eines Jahres noch nicht fest, wie viel Geld für den Straßenerhalt im Folgejahr zur Verfügung steht. Dies wirkt sich äußerst nachteilig auf die Projektplanung aus. Immer wieder müssen dringend notwendige Sanierungsmaßnahmen verschoben werden, da nicht genügend Geld zur Verfügung steht. Hinzu kommt, dass die Mittel für den Neubau und den Erhalt von Straßen in den Haushalten in der Regel gegenseitig deckungsfähig sind, mit der Folge, dass für öffentlichkeitswirksame Neubauten häufig deutlich mehr Geld ausgegeben wird als für Erhaltungsmaßnahmen. Die Folge ist übermäßiger Verschleiß, der die Straßenschäden von Jahr zu Jahr größer werden lässt.

Diese Nachteile werden durch zweckgebundene Finanztöpfe mit jährlich konstanten Einnahmen beseitigt. Jedes Jahr steht so eine gewisse Summe nur für den Erhalt und den Nachholbedarf bei Bundes- und Landesstraßen zur Verfügung, ohne die Gefahr von Haushaltsschwankungen und Mittelverwendung für den Neubau. Ein weiterer Vorteil ist, dass mittels Infrastrukturfonds eine überjährige Projektfinanzierung möglich wird und durch die langfristig abgesicherte Finanzplanung bessere Ergebnisse bei Verhandlungen mit Baufirmen erzielt werden können.