



Dringlichkeitsantrag

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

Bundesfernstraßen: Auftragsverwaltung erhalten – Finanzierung optimieren

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf Bundesebene für eine Verbesserung der Bundesfernstraßenfinanzierung unter Beibehaltung der Auftragsverwaltung der Länder einzusetzen. Die Finanzmittel für Bestandserhalt und Nachholbedarf bei Bundesstraßen und Autobahnen müssen verstetigt werden.

Hierzu ist ein zweckgebundener Infrastrukturfonds oder eine vergleichbare Struktur einzurichten und mit jährlich konstant hohen Mitteln aus der Lkw-Maut und dem allgemeinen Haushalt auszustatten. Durch die daraus entstehende, langfristige Planungssicherheit und die Möglichkeit der überjährigen Finanzierung können die vorhandenen Gelder deutlich effizienter eingesetzt werden.

Begründung:

Bisher betreibt der Bund Straßenfinanzierung nach Haushaltslage. Gerade der Straßenunterhalt litt in der Vergangenheit übermäßig stark unter konjunkturbedingten Einbrüchen beim Bundeshaushalt. Regelmäßig steht 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. 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 Substanzerhalt und den Nachholbedarf bei Bundesfernstraßen zur Verfügung, ohne die Gefahr von kurzfristigen Haushaltsschwankungen. Ein weiterer Vorteil ist, dass mittels eines solchen Infrastrukturfonds eine überjährige Projektfinanzierung möglich wird und durch die langfristig abgesicherte Finanzplanung bessere Ergebnisse bei Verhandlungen mit Baufirmen erzielt werden können.

Die Veränderungen sollen nur die Finanzierungsseite betreffen, die Auftragsverwaltung der Länder soll gewahrt bleiben, um auch in Zukunft keine Ansatzpunkte für eine Privatisierung des deutschen Fernstraßennetzes zu bieten.