



# Pressemitteilung

Passau, 6. Februar 2012  
PM 011/12, LFGS,  
Verkehr

**Bund Naturschutz kritisiert freie Fahrt für „Monstertrucks“ auch in Bayern und hält die Forderung der CSU-Spitze nach einer Autobahnmaut für ein Ablenkungsmanöver von Wunschzettelpfanungen und unsinnigen Prestigeprojekten**

**Forderung zum Stopp aller Neuplanungen von Bundesfernstraßen in Bayern, ehrlichem Kassensturz und Neuorientierung der Infrastrukturpolitik im Rahmen einer ökologischen Energie- und Verkehrswende**

In der Diskussion um eine PKW-Maut auf Autobahnen lehnt der Bund Naturschutz die von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Ministerpräsident Horst Seehofer und der CSU-Spitze geforderte Autobahnvignette als „unökologisches Abkassiermodell“ ab. Stattdessen sollten sich der Verkehrsminister und die CSU endlich für eine Ausweitung der LKW-Maut auf alle Straßen, für die Abkehr von Straßenbauprestigeprojekten und für eine EU-weite Angleichung der Mineralölsteuer einsetzen. „Die Mautdiskussion soll davon ablenken, dass in Bayern in den kommenden Jahren hunderte von Millionen Euro eingespart werden können, wenn auf unnötige Straßenneubauten von der geplanten Main-Spessart-Autobahn in Unterfranken über eine Nordtangente bei Passau bis zu einer Vielzahl von Staatsstraßen in allen Regierungsbezirken verzichtet würde“, so BN-Landesbeauftragter Richard Mergner. Als absolut falsche Weichenstellung für noch mehr LKW-Verkehr auch auf Niederbayerns Straßen in der Verantwortung von Ramsauer und dem Verkehrsstaatssekretär Andreas Scheuer bezeichnet der Bund Naturschutz die „freie Fahrt für Riesen-LKWs“.

Angesichts eines maroden Bundesfernstraßennetzes, sanierungsbedürftiger Autobahnbrücken und der Priorität des Schuldenabbaus fordert der Bund Naturschutz den Stopp aller Neuplanungen von Bundesfernstraßen in Bayern und den Einsatz der knappen Gelder für Straßenerhalt, Lärmschutz und sinnvolle Modernisierung vorhandener Bahnstrecken. „Wer für die Energiewende und den Schuldenabbau eintritt, muss sich von der bisherigen Wunschzettelpfanung und sündteuren Straßenbauprestigeprojekten für die Bauindustrie verabschieden“, so Mergner.

Die Analyse des im Entwurf vorliegenden Investitionsrahmenplans 2011 – 2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes belege, dass die Weiterplanung von Projekten wie der Nordtangente um Passau und neue Spatenstiche völlig un-

Landesfach-  
geschäftsstelle  
Bauernfeindstr. 23  
90471 Nürnberg

Tel. 0911/81 87 8-0  
Fax 0911/86 95 68

lfg@bund-naturschutz.de  
www.bund-naturschutz.de



verantwortlich seien. Denn darin wird eingestanden, dass „ der Erhaltungszustand der Bundesfernstraßen in den letzten Jahren gesunken“ ist. Das bis 2015 verfügbare Finanzvolumen reiche nicht aus, „den dringendsten Investitionsbedarf für den Neu- und Ausbau zu decken“, heißt es im Investitionsrahmenplan. Allein für in Bau befindliche Straßenabschnitte würden in den nächsten fünf Jahren für Bayern 749 Millionen Euro benötigt. Für Re- und Abfinanzierungen müssten 389 Millionen Euro ausgegeben werden. Gleichzeitig sei in diesem Zeitraum nur mit einem Finanzrahmen von 900 bis 1100 Millionen Euro vom Bund zu kalkulieren.

Da weiterhin zu wenig in den Straßenunterhalt investiert und weitere Baukostensteigerungen zu erwarten sind, sei der Neubeginn von Straßenbauprojekten völlig illusorisch.

Das Bundesverkehrsministerium kommt in der Anlage 2 des Fünfjahresplans für den Ausbau der Bundesfernstraßen selbst zum Schluss: „...dass das ... Planungsvolumen des Investitionsrahmenplans 2006-2010 stark überhöht war und in dieser Zeit keine hinreichende Konzentration der Mittel auf die wichtigen Vorhaben erfolgte. Dies hat zur Folge, das im Fünfjahreszeitraum 2011-2015 nur geringe Spielräume für weitere Neubeginne bestehen.“

Bayern hat mit einer Länge von 3.140 km (Stand: 2009) den größten Streckenanteil am bundesdeutschen Netz. 386 Straßenbauprojekte für insgesamt 13 Milliarden Euro enthielt der aktuelle Bedarfsplan 2001-2015 im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung ursprünglich. Im Jahr 2012 stehen bundesweit nur noch rund 1,2 Mrd. Euro für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen laut Haushaltsplan zur Verfügung. Im letzten Jahrzehnt lag das Budget noch bei bis zu drei Milliarden Euro pro Jahr. Daher sieht der verabschiedete Straßenbauplan 2012 lediglich den Baubeginn für zwei neue Straßenbauprojekte in ganz Deutschland vor. Der Bund Naturschutz fordert daher die Revision der bisherigen „Bedarfsplanung“ im Rahmen einer gründlichen Revision des Bundesverkehrswegeplans.

### **Eine Autobahnvignette/Maut ist ökologisch und ökonomisch unsinnig**

Die bislang geltende Mindestbesteuerung lasse den einzelnen EU-Staaten bei der Spritpreisbildung zuviel Spielraum, fördere den Tanktourismus und wirke sich negativ für die Umwelt und auf das Klima aus. Nur EU-weit annähernd gleiche Spritpreise würden den Tanktourismus wie nach Österreich oder Polen eindämmen. „Eine angeglichenen Mineralölsteuer ist die beste Lösung zur Einbeziehung der negativen Umwelteffekte in die Fahrtkosten“, so Mergner. „Wer viel fährt, zahlt entsprechend, wessen Auto viel verbraucht, ebenfalls. Wer als Autobesitzer öffentliche Verkehrsmittel nutzt, spart Mineralölsteuer.“

Den größten Anteil am Tanktourismus habe außerdem der LKW-Verkehr. „Es ist bezeichnend, dass Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und sein Staatssekretär gegen massive verfassungsrechtliche Bedenken den fünfjährigen Modellversuch für Monster-LKWs auch in Bayern durchgesetzt haben, aber die Ausweitung der LKW-Maut auf allen Straßen, wie sie in der Schweiz seit Jahren üblich ist, vehement ablehnen“, so Mergner.

Der Bund Naturschutz fordert daher eine Initiative des Bundesverkehrsministers und seines Staatssekretärs sowie der CSU-Spitze für eine LKW-Mautpflicht auch auf Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen und vorrangige Verwendung für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung wichtiger

Bahnstrecken in Bayern wie beispielsweise von Passau nach München oder von München in das bayerische Chemiedreieck nach Altötting.

„Der Fünfjahresplan für den Ausbau der Schienenwege belegt, dass ganz Bayern unter dem Prestigeprojekt der ICE-Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt leidet, für das der Löwenanteil der ohnehin geringen Gesamtmittel für den Bahnausbau in Bayern ausgegeben werden soll“, kritisiert Mergner.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter  
und verkehrspolitischer Sprecher des BUND  
Tel. 0911-81878-25