



# Pressemitteilung

Nürnberg, 29. September 2011  
PM 095/11, LFGS,  
Verkehr

## **Bund Naturschutz kritisiert Autobahnmautforderung der CSU-Spitze als Ablenkungsmanöver von Wunschzettelplanungen und unsinnigen Prestigeprojekten**

### **Forderung nach 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 die A 94 in Oberbayern bis zu einer Vielzahl von Staatsstraßen in allen Regierungsbezirken verzichtet würde“, so BN-Landesvorsitzender Hubert Weiger.

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 Wunschzettelplanung und sündteuren Straßenbauprestigeprojekten für die Bauindustrie verabschieden“, so BN-Landesbeauftragter Richard Mergner.

Die Analyse der vom Bundesverkehrsministerium noch unveröffentlichten „Fünfjahrespläne für den Ausbau der Bundesfernstraßen und der Schienenwege 2011-2015“ belegt, dass die Weiterplanung von Projekten und neue Spatenstiche völlig unverantwortlich seien. Allein für in Bau befindliche Straßenabschnitte würden in den nächsten fünf Jahren für Bayern 759 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.

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



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 viele Neubeginne erfolgten. 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 das Klima aus. Nur EU-weit annähernd gleiche Spritpreise würden den Tanktourismus wie nach Österreich oder Polen eindämmen. „Eine angegliche Mineralölsteuer ist die beste Lösung zur Einbeziehung der negativen Umwelteffekte in die Fahrkosten“, 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 sich Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer massiv für den Modellversuch für Monster-LKWs auch in Bayern einsetzt, aber die Ausweitung der LKW-Maut auf allen Straßen, wie sie in der Schweiz seit Jahren üblich ist, vehement ablehnt“, so Weiger.

Der Bund Naturschutz fordert daher eine Initiative 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 München in das bayerische Chiemgauer Dreieck nach Altötting oder von Nürnberg nach Tschechien.

„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 Weiger.

Für Rückfragen:

Richard Mergner, BN-Landesbeauftragter  
und verkehrspolitischer Sprecher des BUND

Tel. 0911-81878-25, Mail: richard.mergner@bund-naturschutz.de