

---

# SCHWERPUNKTTHEMA:

## Kontinuität für den Straßenbau in Bayern!

---

### Worum geht es?

Um fast 12 % brach im Jahr 2010 der baugewerbliche Umsatz im Straßenbau in Bayern ein. Auch im laufenden und für das kommende Jahr zeichnet sich bislang keine Besserung ab.

#### **Bundesfernstraßenbau**

Das Bundesverkehrsministerium plant, kein einziges Bedarfsplanprojekt in den Straßenbauplan 2012 aufzunehmen. Das bedeutet: Weder an Autobahnen, noch an Bundesstraßen oder Ortsumgehungen soll es Neu- oder Ausbaumaßnahmen geben, obwohl bundesweit für 86 Projekte im Gesamtwert von 3,4 Mrd. EUR Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Damit verhängt das Bundesbauministerium faktisch einen Baustop für den Bundesstraßenbau. Der für den Bundesstraßenbau zur Verfügung stehende Haushalt schrumpft und soll nur noch für Sanierungen verwendet werden.

Aber auch der für Sanierungen und Bestandserhalt zur Verfügung stehende reale finanzielle Rahmen ist rückläufig. Die Investitionen in Fernstraßen werden 2011 preisbereinigt sehr deutlich unter dem Niveau von 2005 liegen. Bis 2015 sollen die Investitionsansätze nur statisch fortgeschrieben werden. Angesichts anhaltend starker Preissteigerungen im Energie- und Rohstoffsektor kann mit den stagnierenden Finanzmitteln immer weniger gebaut und saniert werden. Dies vergrößert die Finanzierungslücke und führt zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsinfrastruktur. Das Bundesbauministerium hat in einer Studie aus dem Jahr 2010 festgestellt, dass inzwischen bereits 15% des Zustands der Brückenflächen an Fernstraßen nicht ausreichend oder sogar ungenügend ist. Die Güterverkehrsleistung auf der Straße wird nach allen Prognosen in den kommenden Jahren dagegen weiter stark ansteigen.

#### **Staatsstraßenbau**

Bayern hatte 2010 noch 21 Staatsstraßen- und Autobahnprojekte begonnen – 2011 werden es voraussichtlich nur noch 11 sein. Der Bayerische Landtag hat im April 2011 den ursprünglichen Haushaltsansatz für den Bau von Staatsstraßen für das laufende Jahr um 41,5 Millionen EUR und zusätzlich um 25 Millionen EUR zur Beseitigung von Frostschäden

auf insgesamt 215 Millionen EUR erhöht, um die notwendigsten Reparaturen durchführen zu können. Zugleich zeichnen sich jedoch mit dem verabschiedeten Doppelhaushalt 2011/2012 für das nächste Jahr starke Streichungen ab.

## **Kommunalstraßenbau**

Im Kommunalstraßen- und Tiefbau, der mit großem Abstand der wichtigste Auftraggeber der mittelständischen Straßenbaubetriebe ist, gab es 2010 die stärksten Umsatz- und Auftragseinbrüche. Viele Kommunen setzen trotz sich verbessernder Steuereinnahmen auch in diesem Jahr beim Straßenbau den Rotstift an.

## **Was wollen wir erreichen?**

Ein anhaltender dramatischer Investitionsrückgang würde die Straßenbauunternehmen – aber auch die Zulieferindustrie – dazu zwingen, Personal abzubauen. Es hilft den vom Verlust ihrer Arbeitsplätze bedrohten Unternehmen mit ihren Straßenbau-Fachkräften nicht, wenn in anderen Bausparten wie der energetischen Gebäudesanierung die Nachfrage boomt. Jedes Verkehrsbaunternehmen ist hoch spezialisiert, sein Geschäftsmodell kann nicht beliebig zum Fensterbau- und Wärmedämmunternehmen gewandelt werden. Gleiches gilt für die Straßenbaufachkräfte. Wir fordern deshalb:

### **1. Verstetigung des Staatsstraßenhaushalts auf ausreichendem Niveau / Keine Stop-and-Go Politik zu Lasten der Straßenbauunternehmen!**

Wir fordern von der Bayerischen Staatsregierung, auch in den kommenden Jahren im Interesse der Erhaltung der Straßeninfrastruktur und der Bauarbeitsplätze in den Regionen ausreichende Investitionen für die bayerischen Staatsstraßen zur Verfügung zu stellen.

### **2. Jetzt Mindestinvestitionsquote von 15 % in allen Öffentlichen Haushalten gesetzlich festschreiben!**

Kommunen und Länder müssen die Investitionsbremse im Straßenbau lösen und die in den kommenden Jahren zu erwartenden zusätzlichen Steuereinnahmen auch in die Sanierung und den Neubau der Verkehrsinfrastruktur investieren. Aus Finanznot haben Kommunen und Länder jahrelang an der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur gespart: Straßen verwandeln sich jeden Winter mehr in Schlaglochpisten. Statt gründlicher Erhaltungsmaßnahmen wird oft Flickschusterei betrieben. Eine für den Steuerzahler teure Lösung, denn schleichender Substanzverlust führt langfristig zu erhöhtem Sanierungsbedarf.

#### Impressum

Herausgeber:  
Landesverband  
Bayerischer  
Bauinnungen

Bavariaring 31  
80336 München

Tel.: 089 / 76 79 - 0  
Fax: 089 / 76 85 62  
info@lbb-bayern.de  
www.lbb-bayern.de

Stand:  
Mai 2011