STRASSE UND AUTOBAHN

Zeitschrift für Straßen- und Brückenbau, Straßenverkehr und Straßenbauverwaltung

mit den amtlichen Bekanntmachungen der Straßenbaubehörden

Organ der Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V. • Verbandsmitteilungen der Landesstraßenbaubeamten

Kirschbaum Verlag, Bielefeld

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers

Jahrgang I

Januar 1950

Heft 1

Zur Einführung

Die Straßen und Autobahnen bilden einen wichtigen Bestandteil der Wirtschaft eines Landes. Ihr Unterhaltungszustand und ihr Ausbau müssen mit der Entwicklung des Straßenverkehrs Schritt halten. Dies ist in technischer Hinsicht nur durch Weiterentwicklung der Straßenbautechnik mit Hilfe der Forschung, durch Auswertung praktischer Erfahrungen und durch Vermittlung der Ergebnisse an alle Beteiligten möglich. Unsere Zeitschrift soll diesen und allen anderen Zwecken dienen, die den Straßenbau und den Straßenverkehr fördern können. Durch die Mitarbeit hervorragender Ingenieure aus Kreisen der Straßenbaubehörden, der Wissenschaft und der Industrie hoffen wir, diese Aufgabe erfüllen zu können.

Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen e. V.
Grossjohann

Probleme der Finanzierung des deutschen Straßenbaues

Von Min.-Rat Dr.-Ing. Hermann Kunde, Offenbach/M.

Inhalt: Der Leiter der Straßenbauabteilung des Bundesverkehrsministeriums, Ministerialrat Dr.-Ing. H. Kunde, erläutert die Aufgaben der Straßenverwaltung und die Notwendigkeit einer Kreditgewährung für den Straßenbau. Der Beitrag enthält Angaben über den Straßenzustand, über die Höhe der früheren Ausgaben für Baumittel und über den jetzigen Bedarf an Mitteln für die künftigen Bundesstraßen.

Mit dem Erscheinen des Kraftwagens haben die Straßen, die im 19. Jahrhundert gegenüber den Eisenbahnen stark in den Hintergrund getreten waren, in kurzer Zeit derart an Bedeutung gewonnen, daß sich die Unterhaltungspflichtigen vor ganz neue, umfangreiche Bauaufgaben gestellt sahen. Die wachsende Zahl der Kraftwagen, die stetig zunehmenden Geschwindigkeiten und das Bestreben, die Ladefähigkeit der Lastkraftwagen immer noch mehr zu erhöhen, haben dazu geführt, daß die Verbesserung der Straßen bis heute eine der vordringlichsten Aufgaben der öffentlichen Hand geblieben ist.

Aber nicht nur die Bedeutung des Kraftwagenverkehrs fordert von uns, daß wir uns energisch mit den Fragen des deutschen Straßenbaues befassen, sondern auch der volkswirtschaftliche Wert, der heute noch in den Straßen steckt, verpflichtet uns, diese auf das sorgfältigste zu unterhalten und auszubauen. Für das klassifizierte Straßennetz in der Bundesrepublik kann man heute, wenn man die Kriegsschäden nicht berücksichtigt, einen Wert von 20 Mrd. DM in Ansatz bringen, wovon etwa 8—10 Mrd. DM auf die Autobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs entfallen. Den größten Anteil am Wert der Straßen machen die Fahrbahnbefestigungen aus. Ihr Wert beträgt bei den Reichs- und Landstraßen etwa 65 %, bei Autobahnen dagegen nur etwa 25—30 %. Dieses ist bedingt durch die weitaus größere Zahl von Kunstbauten und die wesentlich umfangreicheren Erdarbeiten.

Seit Mitte der zwanziger Jahre war das Ziel aller Straßenbauprogramme die Umstellung der Fahrbahnbeläge und ihres Ausbaustandes auf die Bedürfnisse des rasch aufkommenden Kraftverkehrs, der gleitsichere, breit profilierte Straßen von geschlossener ebener Oberfläche und ausreichender Festigkeit verlangt. Da diese Ausbauprogramme bis heute noch nicht abgeschlossen werden konnten, hat der Straßenbau neben der Weiterführung dieser Arbeiten und neben der

laufenden Unterhaltung all seiner Anlagen auf Grund der letzten Entwicklung zur Zeit noch folgende drei große zusätzliche Aufgaben zu lösen:

1. Die endgültige Beseitigung der Kriegsschäden, insbesondere die endgültige Wiederherstellung der zerstörten und Behelfsbrücken;
2. die Wiederinstandsetzung als Nachholbedarf der in und nach dem Kriege stark vernachlässigten Unterhaltung;
3. den Ausbau der in das internationale Straßennetz nach den Beschlüssen der Wirtschaftskommission für Europa in Genf bestimmten deutschen Strecken, die fast ausschließlich unter die nach Artikel 90 des Bonner Grundgesetzes festgelegten Bundesstraßen fallen.

Seit der Währungsreform ist die Durchführung aller Aufgaben der vorbeschriebenen Art in der Hauptsache von der Frage der Finanzierungsmöglichkeit abhängig.

Es ist die Eigentümlichkeit des Straßenbaues, lediglich einen Verkehrsweg zur allgemeinen freien und beliebigen Benutzung zu erstellen und zu verwalten. Der darauf sich abspielende Verkehr ist einer Unzahl einzelner Wirtschaftssubjekte überlassen, ganz im Gegensatz zur Eisenbahn, die auf ihren Schienenwegen den Verkehr planmäßig selbst betreibt. Bei ihr erfolgt daher grundsätzlich die Finanzierung von Betrieb und Unterhaltung der festen Anlagen aus eigenen Einnahmen.

Der Straßenbau in seiner Funktion als Verwaltung betrachtet, kann dagegen weder die Mittel zur Unterhaltung noch erst recht die zur Anlage und zum Ausbau der Straßen benötigten Gelder aus Benutzungs- oder Verkehrsgebühren schöpfen. Zu Beginn des Autobahnbaues hat man für diese an eine solche Möglichkeit gedacht, sie jedoch später fallen gelassen. Was die Straßenbauverwaltungen tatsächlich an Einnahmen haben, z. B. aus Grasnutzung, Straßenobst usw., ist nicht der Rede wert.

Für die Finanzierung aller Aufgaben des Straßenbaues bleibt daher kein anderer Weg offen als der aus den allgemeinen Staatseinnahmen, den Steuern. Das gilt sowohl für die Bereitstellung der sich stets wiederholenden Dauerausgaben, als auch für den Fall der Finanzierung bestimmter