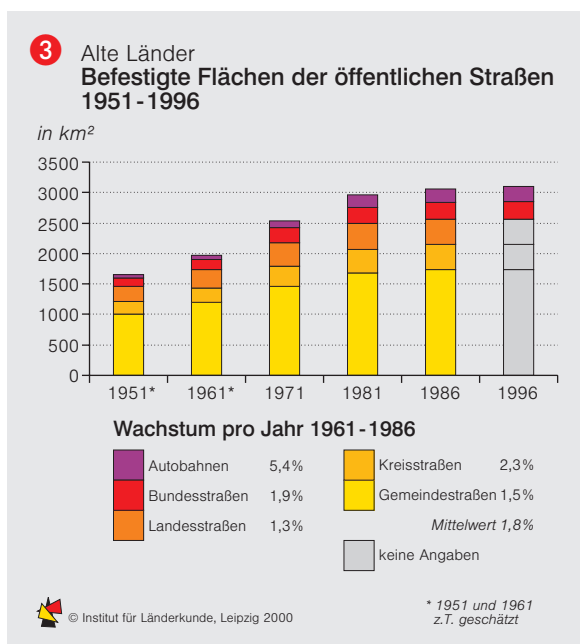
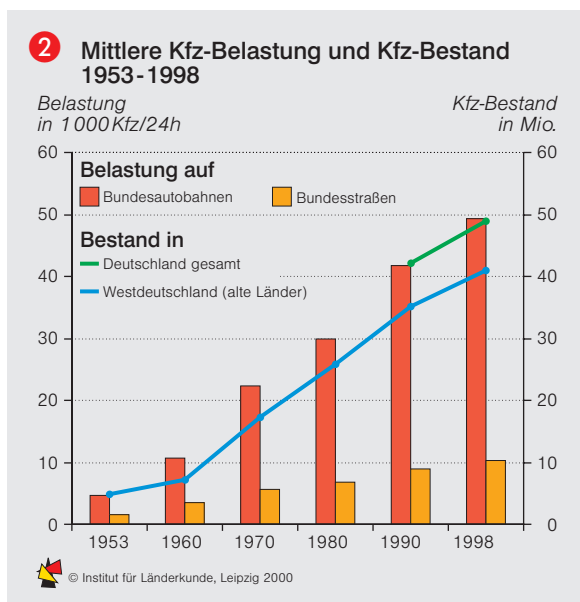
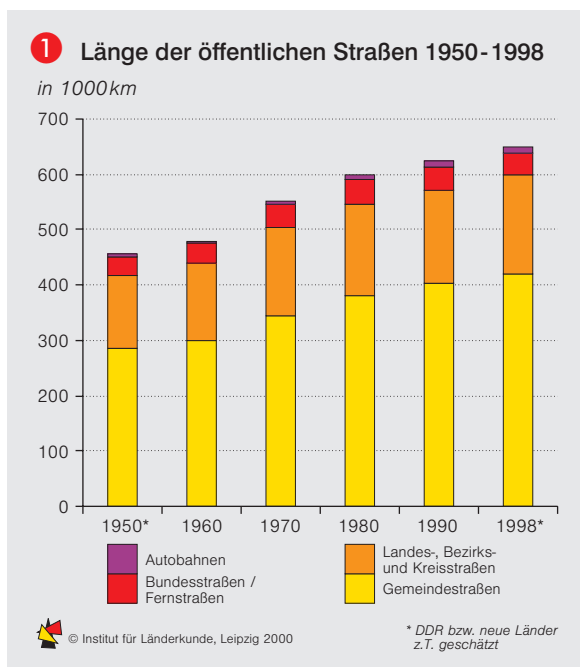


# Der Straßenverkehr

Konrad Schliephake



Der Wege- und Straßenbau gehört zu den frühesten Leistungen des wirtschaftenden Menschen. Die Römer verbanden um 110 n.Chr. ihr Reich mit 85.000 km Kunst-Straßen. Das mittelalterliche Europa fügte nichts Wesentliches dazu. Brücken, Pässe und Städte bildeten Knotenpunkte, um den Güteraustausch zu (be-)steuern, die Wege dazwischen waren in schlechtem Zustand. Die von Dürer skizzierte Brenner-Straße als Karrenweg am Abgrund, die von Goethe durchwanderte *Via Mala* (schlechter Weg) am Hinterrhein – sie dürften eher die Regel als die Ausnahme gewesen sein.

Mit dem Erstarken der feudalen Territorialstaaten, ihrer regionalen Planung und der Förderung von Manufakturen rückten die Verkehrswege wieder ins Interesse. Erste Ausbaumaßnahmen der neuen Straßenbaubehörden nutzten innovativer Verfahren wie Makadamisierung (Steinpackung nach Mac Adam, ab 1810), Betonierung (ab 1828) und Asphaltierung (ab 1848). Doch die Straßen standen in Konkurrenz zu Kanal- und Eisenbahnausbau und dienten vorwiegend als Zubringer zu Häfen und Bahnhöfen.

## Einsetzender Straßenbau

Erst die Erfindung des „Fahrzeugs mit Gasmotorbetrieb“ von Carl Benz (1886) revolutionierte schrittweise den Transportsektor. Die Länge der „Chausseen“ verdreifachte sich im Deutschen Reich von 115.000 km (1873) auf schätzungsweise 300.000 km (1913). 1913 waren hier Straßen bereits 22.457 Krafträder, 60.876 Pkws und 9739 Lkws unterwegs. Die Ob. Baubehörde zählte 1910 auf bayerischen Straßen in 12 Stunden durchschnittlich 4,5 Kraftwagen und 144 Zugtiere. 1927 waren es bereits 76 Kraftwagen und nur noch 123 Zugtiere. Der Krieg hatte die Einsatzmöglichkeiten des gegenüber der Bahn viel flexibleren Automobils gezeigt, und 1925 nutzten 242.000 Kfz die 206.266 km deutscher Staats- und Kreisstraßen.

1930 erarbeitete das Verkehrsministerium die „Einheitlichen Richtlinien für den Ausbau der (Reichs-) Straßen, die mindestens 8 m nutzbarer Breite haben und bei max. Steigungen von 5,5% (Hügelland) bzw. 8% (Bergland) Geschwindigkeiten von 70 bis 80 km/h erlauben“ sollten. 1936 gab es rund 40.000 km Fernstraßen. Ihre damalige Nummerierung hat bis heute Bestand. 1921 ging die Berliner AVUS (Automobilverkehrs- und -übungsstraße) als erste kreuzungsfreie Schnellstraße mit getrennten Fahrbahnen auf 14 km Länge in Betrieb. Der 1926 gegründete HAFRABA-Verein plante die Schaffung eines Autobahnnetzes beiderseits

der 882 km langen Achse Hamburg – Frankfurt – Basel, wozu Konrad Adenauer der Oberbürgermeister von Köln 1932 den Abschnitt Köln-Bonn eröffnete.

## Moderne Fernstraßenplanung

Das „Reich“ förderte seit 1933 den Kraftwagen und verpflichtete die Deutsche Reichsbahn-Ges. mit ihrer Tochter „Unternehmen Reichsautobahnen“ zum Bau eines auf 14.000 km konzipierten Netzes nach AVUS-Vorbild. 1936 waren davon 1000 km, 1942 3860 km fertig und 2500 km begonnen. Den Zusammenbruch 1945 überstand das Netz erstaunlich gut. 1951 waren in Westdeutschland wieder 2110 km Bundesautobahnen und 24.300 km Bundesfernstraßen in Betrieb **1**. Das Bundesfernstraßengesetz von 1953, das Verkehrsfinanzierungsgesetz von 1955 und das „Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen“ von 1957 steuerten den bis heute anhaltenden Ausbauprozess. Ziel der budgetären Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen (seit 1971) bzw. der Bundesverkehrswegepläne war es, die Länge des Fernstraßennetzes, insbesondere der Bundesautobahnen (BAB), parallel zum Pkw-Bestand wachsen zu lassen (nach BVWP 1975) (**2**) [Beitrag Lötscher u.a.](#).

Mit dem Stolz der DDR auf ihren hohen Motorisierungsgrad (1970: 1,16 Mio. Pkw bzw. 6,8/100 Ew.; 1988: 3,74 Mio. bzw. 22,4/100 Ew.) begann auch dort ein – bescheidenerer – Fernstraßenausbau, z.T. durch den Westen mit finanziert (Autobahnen nach Rostock und Richtung Hamburg). Doch zeigten die Wiedervereinigung 1990 und die Angleichung an die westdeutsche Vollmotorisierung schnell die Defizite auf. Dies betraf das Autobahnnetz, das die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ mit 2055 km Aus- bzw. Neubaustrecken bei Kosten von 31,3 Mrd. DM, 1992 bis ca. 2007 (**3**) [Beiträge Holzhauser/Steinbach; Kagermeier, Bd. 1](#)) mit sieben neuen Ost-West-Verbindungen ergänzen. Daneben investiert die öffentliche Hand dzt. ca. 8-10 Mrd. DM p.a. in den östl. Ländern für Rekonstruktion und Erweiterung der übrigen Straßen.

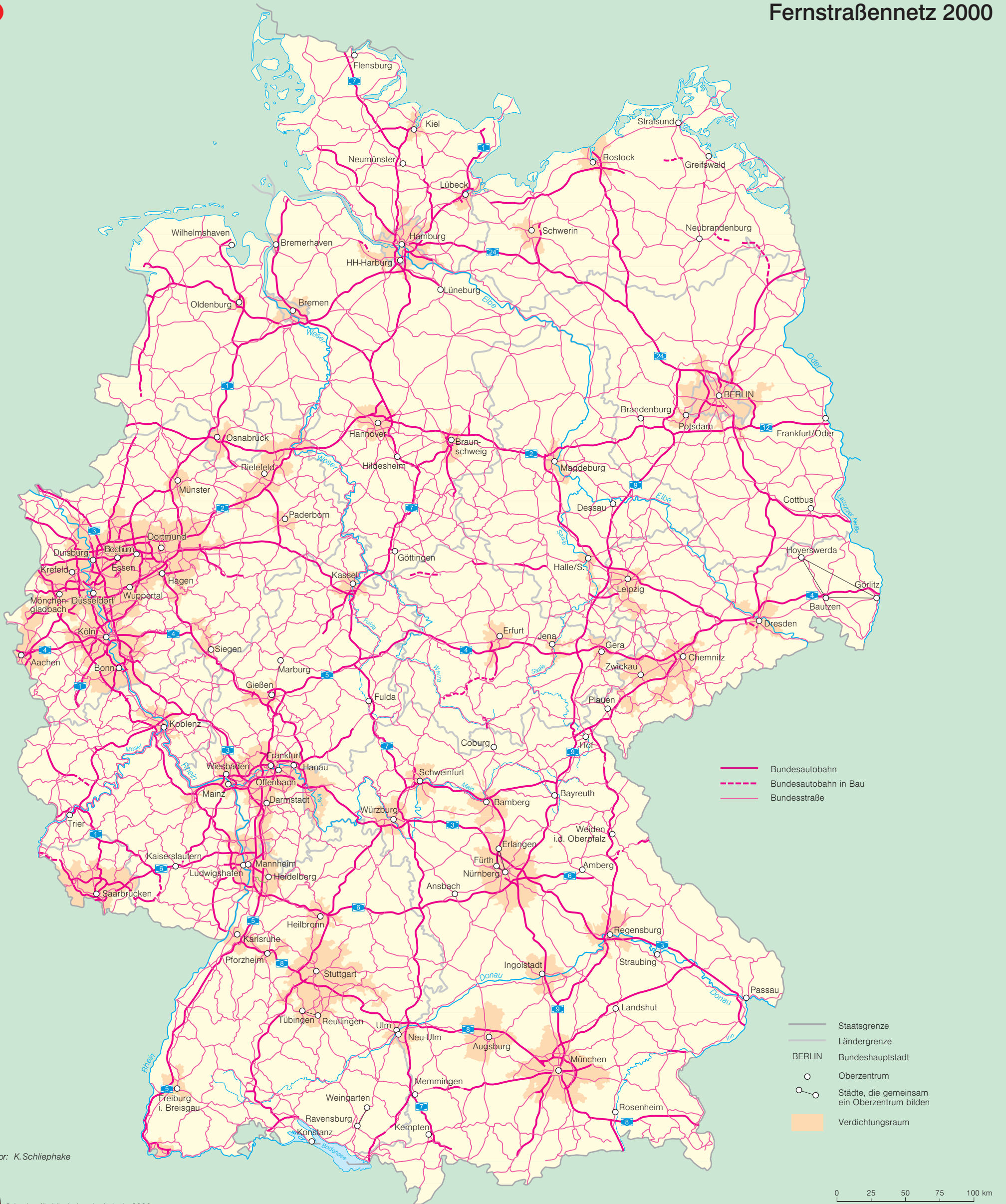
## Vollmotorisierung und Grenzen des Wachstums

1999 sind 50,1 Mio. deutsche Kfz unterwegs, davon 42,3 Mio. Pkws und 2,5 Mio. Lkws. Zudem nehmen die Straßen Transitströme von 230 Mio. einreisende Pkws und 18 Mio. Lkws p.a. auf. Im Ringen um die Vormachtstellung bei der Infrastruktur haben sie gegenüber der Schiene und den Wasserwegen längst gewonnen. Auf ihnen werden heute 89% der Leistungen des Perso-

nenverkehrs (81% Individualverkehr, 8% Omnibus) und 67,5% des Güterverkehrs erbracht. So geht der Ausbau insbesondere des BAB-Netzes mit weiteren Querverbindungen, aber auch mit sechsstreifiger Erweiterung vorhandener Achsen weiter. Doch werden bei allen Planungen bezüglich des nach Frankreich zweitlängsten Straßennetzes der Europäischen Union (20% aller Straßen-km der EU) mit dem höchsten Kfz-Bestand (23% der EU) Grenzen des Wachstums sichtbar. Dies betrifft insbesondere die Elemente:

- **Flächenverbrauch:** Straßen belegen mind. 4% der Staatsfläche **3**. Soll ihr Flächenumfang weiter so zunehmen wie bisher (+1,8% p.a.), oder wie der Kfz-Bestand (+1,8%), die Verkehrsdichte auf Bundesfernstraßen (+2,0%) **2** oder der Lkw-Verkehr (+2,7%)? Welcher Wert auch gewählt wird, die Straßenfläche müsste sich in 26 bis 38 Jahren verdoppeln.
- **Energieverbrauch und Emissionen:** 25% des deutschen Energieverbrauches bzw. 55% des Mineralölkonsums entfallen auf den Straßenverkehr (davon 30% auf Lkw), der der gefährlichste Emittent von Kohlenmonoxid (52% der Gesamtemissionen) und Stickoxiden ist; bei Kohlenmonoxid hat er nun mit 18% die Industrie überholt.
- **Kosten:** Ca. 32 Mrd. DM gibt die öffentliche Hand derzeit für Bau und Erhalt des Straßennetzes aus, davon ein Drittel die Gemeinden. Dem stehen Einnahmen aus der Mineralölsteuer von 57 Mrd. DM (1999) gegenüber, doch wurden bislang weder Zinskosten noch Abschreibungen berücksichtigt.

Große Neubaumaßnahmen sind inzwischen kaum noch durchführbar, es sei denn, der Staat entschließt sich zu einer noch stärkeren finanziellen Belastung des Straßenverkehrs, z.B. durch wegebundene Abgaben. Das jedoch impliziert eine unerwünschte höhere Belastung mit Transportkosten. Das für jeden in fast überall gleicher Qualität zugängliche deutsche Straßennetz hat Wirtschaftswunder und räumliche Stabilität bedingt und garantiert. Ob es auch weiterhin ausbau- und finanzierungsfähig ist, muss die Zukunft zeigen. ♦



Autor: K.Schliephake