



Position des VhU-Verkehrsausschusses

Bundesfernstraßen

Autobahnen und Bundesstraßen: Handlungsbedarf für eine leistungsfähige Infrastruktur

Beschluss vom 08.09.2021

Inhaltsverzeichnis

A. Sachstand	3
1. Infrastruktur: Jede 5. Autobahn und jede 4. Bundesstraße in Hessen muss saniert werden.....	3
2. Haushalt: Investitionen sind trotz Anstieg zu gering.....	10
B. Politische Diskussion	11
C. Handlungsempfehlungen	13
1. Bessere Infrastruktur und bessere Vernetzung auf Straße und Schiene	13
2. Jährliche Investitionen des Bundes in Autobahnen und Bundesstraßen auf 8,85 Mrd. Euro anheben	13
3. Kontinuität bei Infrastrukturinvestitionen sicherstellen.....	13
4. Zustand der Autobahnen und Bundesstraßen verbessern.....	14
5. Bundesverkehrswegeplan realisieren	14
6. Straßennetz bedarfsgerecht ausbauen und erweitern	14
7. Mehr Ortsumfahrungen bauen	14
8. Autobahn GmbH bedarfsgerecht ausstatten	14
9. Öffentlichen Verkehrsbau-Verwaltung leistungsstark ausstatten	14
10. Brücken ertüchtigen und verstärken, Neubauten finanziell garantieren .	14
11. Mehr Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen	14
12. Baustellenmanagement optimieren	15

A. Sachstand

1. Infrastruktur: Jede 5. Autobahn und jede 4. Bundesstraße in Hessen muss saniert werden

Gemäß Grundgesetz ist der Bund verantwortlich für den Bau und die Erhaltung der Bundesverkehrswege. Das zentrale Planungsinstrument ist der Bundesverkehrswegeplan. Aktuell ist das der Bundesverkehrswegeplan 2030, der 2016 verabschiedet wurde.

Das Bundesfernstraßennetz in Deutschland umfasst 13.000 km Autobahnen und 38.000 km Bundesstraßen. In Hessen verlaufen 1.000 km Autobahnen und 3.000 km Bundesstraßen.

Viele Straßen sind alt und marode. Die Folgen sind Beeinträchtigungen im Verkehr wie Sperrungen, Tempolimits und Gewichtsbeschränkungen. Für einen großen Teil des Bestands stehen in den nächsten Jahren eine Grunderneuerung der Fahrbahnbefestigungen und eine Grundinstandsetzung oder Erfüchtigung der Brücken und anderer Ingenieurbauwerke an. In Hessen gibt es derzeit¹ 21 Dauerbaustellen auf Autobahnen und 31 Dauerbaustellen auf Bundesstraßen und insgesamt 16 Maßnahmen an Brücken.

Bundesweit wie auch in Hessen gibt es einen großen Bedarf an Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen. Die Neubauten der beiden Autobahnabschnitte der A44 und A49 zeigen: Das Straßennetz ist nicht fertig. Der Verkehrszuwachs der vergangenen Jahre hat insbesondere in hoch belasteten Streckenabschnitten und Verkehrsknoten zu kapazitätsbedingten Engpässen im Netz der Bundesfernstraßen geführt. Ziel muss sein, Engpässe im Streckennetz und an Verkehrsknoten zu beseitigen bzw. zu reduzieren. Gerade im Flächenland Hessen ist zu erkennen: Nicht nur im ländlichen Raum sind die Menschen – z. B. die Pendlerinnen und Pendler – auf ein Auto und auf ein funktionierendes Straßennetz angewiesen.

Auch der Bedarf an Investitionen in den Erhalt von Straßen ist bundesweit hoch: Die Bundesregierung und die hessische Landesregierung verteilen die knappen Haushaltsmittel und Personalkapazitäten nach dem Prinzip „Erhaltung vor Neubau“, was grundsätzlich akzeptabel ist, sofern es sich um ein „Sowohl-als-auch“-Prinzip handelt und nicht insgeheim um „Erhaltung statt Neubau“.

In Hessen wurde bis zur Übernahme der Aufgaben durch die Autobahn GmbH des Bundes der größte Teil der personellen und finanziellen Ressourcen für Planungsleistungen an der bestehenden Straßeninfrastruktur benötigt. Um Planungen von bisher nicht mit Priorität verfolgten Bundesfernstraßenprojekten voranzubringen, hat der Hessische Landtag am 19. Februar 2020 zusätzlich 10 Stellen für Planungsingenieure beschlossen. Aus dem Bundesverkehrswegeplan waren zum Stichtag 1. Januar 2021 noch über 40 Projekte des vordringlichen Bedarfs aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 offen.

Autobahnen

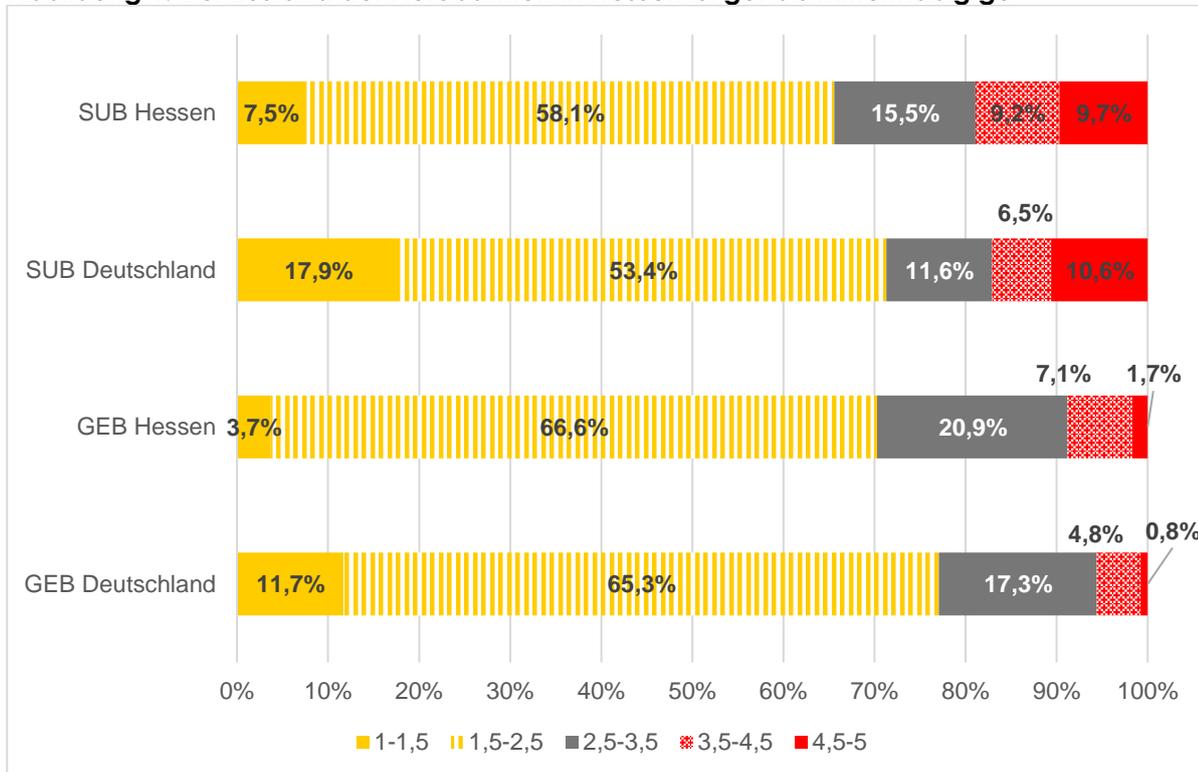
Hessen hat eine zentrale Lage im deutschen und europäischen Verkehrsnetz. Überregional bedeutende Verkehrsachsen wie die A3, A5, A7 oder die A45 durchlaufen Hessen.

Der Bund muss sicherstellen, dass die Autobahnen leistungsfähig, verfügbar und sicher sind. Die Autobahnen sollten mindestens in einem guten Zustand und für alle Arten des motorisierten Verkehrs befahrbar sein, insbesondere auch für schwere Lkw. Engpässe, die die Staugefahr erhöhen, müssen systematisch durch Aus- und Neubau aufgelöst werden. Priorität müssen die Sanierung und der Ersatzneubau von Autobahnbrücken, Autobahnen und Autobahnkreuzen in Hessen haben.

¹ Stand 08.03.2021

Der Zustand der Autobahnen in Deutschland und in Hessen ist allgemein gut bis mittelmäßig (durchschnittlicher Gesamtwert: 2,56), sowohl im Substanzwert (SUB), der in erster Linie den baulichen Straßenzustand abbildet, als auch im Gebrauchswert (GEB), der vor allem die Fahrsicherheit und den Fahrkomfort widerspiegelt.

Abbildung 1: Der Zustand der Autobahnen in Hessen ist gut bis mittelmäßig gut



Zustand der Autobahnen in Deutschland und Hessen nach Substanzwert (SUB) und Gebrauchswert (GEB) in 2018. Die Klassifizierung erfolgt nach einem Bewertungssystem von 1 bis 5, wobei 1 einen sehr guten Zustand und 5 einen sehr schlechten Zustand bedeuten. Quelle: BMVI, Zustandserfassung und -bewertung (ZEB), Jahresmessung 2017/2018.

Im Substanzwert liegen knapp 66 Prozent der Autobahnen in Hessen in einem Bewertungsbereich von sehr gut bis gut (zwischen 1 und 2,5). Weitere rund 16 Prozent liegen in einem mittleren Zustandsbereich (2,5 bis unter 3,5). Rund 10 Prozent der hessischen Autobahnen haben einen Zustandswert (3,5 bis unter 4,5), der die Planung geeigneter Erhaltungsmaßnahmen zur Verbesserung des Zustands veranlasst. Weitere 10 Prozent sind in einem so schlechten Zustand (ab 4,5), dass bauliche Maßnahmen erforderlich sein können. Der Zustand der hessischen Autobahnen ist knapp schlechter als der Bundesdurchschnitt. Rund 20 Prozent der Autobahn in Hessen sind in einem so schlechten Zustand, dass es gegebenenfalls zu Einschränkungen des Verkehrs kommen kann. In Deutschland sind circa 17 Prozent der Autobahnen in einem schlechten Zustand.

Im Gebrauchswert sind in Hessen circa 9 Prozent in einem schlechten Zustand, in Deutschland sind es rund 6 Prozent. Auch hier liegt Hessen über dem Bundesdurchschnitt.

Zurzeit befinden sich drei Autobahnneubauprojekte in Hessen in der Umsetzung: die Lückenschlüsse der A44, der A49 und der Riederwaldtunnel im Zuge der A66 und der A661. Mit deren Fertigstellung sollen in Hessen nach derzeitiger Planung keine neuen Trassen mehr für Autobahnen gebaut werden.

Bis Ende 2020 wurden die Planung, der Bau, der Erhalt sowie der Betrieb der Autobahnen in Auftragsverwaltung durch die Länder durchgeführt. Seit 2021 ist die neu gegründete Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Ihr obliegen Verwaltung, Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und Finanzierung der Autobahnen.

Bereits nach einem halben Jahr mehren sich Beschwerden über Mängel bei der Besetzung zentraler Stellen und bei digitalen Schnittstellen sowie auch über Probleme in Folge von offenen Rechtsfragen wie der Verschmelzung mit der DEGES, die für 2020 geplant war.

Hessen Mobil hat folgende Projekte mit vordringlichem Bedarf des Bundesverkehrswegeplans 2030 in die Verantwortung der Autobahn GmbH übergeben²:

Tabelle 1: Offene Projekte des vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030

Straße	Ort	Maßnahme
A 3	zw. Wiesbadener Kreuz und AD Mönchhof	Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
A 3	zw. AK Offenbach und AS Hanau	Engpassbeseitigung: Erweiterung auf 8 Fahrstreifen
A 5	zw. AD Reiskirchen und AD A 5 / A 49	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 5	zw. AK Westkreuz und AS Frankfurter Kreuz	Erweiterung auf 10 Fahrstreifen
A 5	zw. AS Seeheim-Jugenheim und AK Darmstadt	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 45	zw. AS Haiger-Burbach und AS Wilnsdorf	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 60	zw. AD Mainspitz und AD Rüsselsheim	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 66	zw. AK Wiesbaden-Schierstein und Wiesbadener Kreuz	Erweiterung auf 6 bzw. 8 Fahrstreifen
A 67	zw. AD Rüsselsheim und AK Darmstadt	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen
A 661	zw. AK Bad Homburger Kreuz und AS Bad Homburg	Erweiterung auf 6 Fahrstreifen

Tab. 1: Offene Projekte des vordringlichen Bedarfs in Hessen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Quelle: BMVI, Hessen Mobil, BVWP 2030. Die Tabelle stellt eine Übersicht über die Projekte da, die im BVWP 2030 als vordringlich eingestuft wurden, die nicht umgesetzt sind oder werden, beziehungsweise Planungen beginnen oder lediglich Baurecht vorliegt.

Bundesstraßen

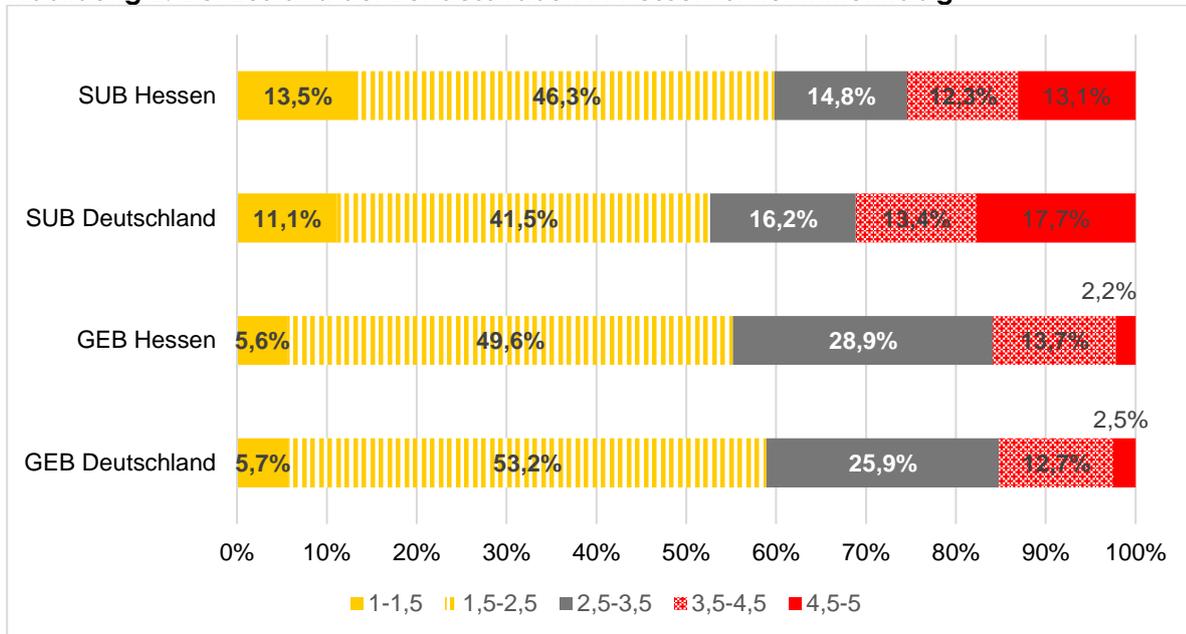
Bundesstraßen dienen dem überregionalen Verkehr. Baulastträger ist der Bund, in Hessen ist Hessen Mobil für die Planung verantwortlich.

Der Zustand der Bundesstraßen in Hessen ist gemäß Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) 2015/2016 im Substanzwert nur mittelmäßig, der durchschnittliche Gesamtwert liegt bei 3. Über ein Viertel der hessischen Bundesstraßen ist in einem so schlechten Zustand (3,5 bis unter 4,5 oder ab 4,5), dass es zu Einschränkungen des Verkehrs kommen kann. Knapp 60 Prozent der hessischen Bundesstraßen sind in einem sehr guten oder guten Zustand. Im Bundesdurchschnitt sind 53 Prozent der Bundesstraßen in einem sehr guten oder guten Zustand, während rund 31 Prozent – und damit fast jede 3. Bundesstraße in Deutschland – in einem schlechten Zustand ist.

² Hessischer Landtag, Drucksache 20/2123, Antwort des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen auf die Kleine Anfrage von Dr. Stefan Naas (FDP) Geschobene Straßenbauprojekte des vordringlichen Bedarfs, 18.06.2020.

Im Gebrauchswert sind 16 Prozent der hessischen Bundesstraßen in einem schlechten, 56 Prozent in einem sehr guten bis guten Zustand. Im Bundesdurchschnitt sind knapp 59 Prozent der Bundesautobahnen in einem sehr guten oder guten Zustand und rund 15 Prozent in einem schlechten Zustand.

Abbildung 2: Der Zustand der Bundesstraßen in Hessen ist nur mittelmäßig



Zustand der Bundesstraßen in Deutschland und Hessen nach Substanzwert (SUB) und Gebrauchswert (GEB) in 2016. Quelle: BMVI, Zustandserfassung und -bewertung (ZEB), Jahresmessung 2015/2016.

Laut Bundesverkehrswegeplan besteht bei 63 Einzelmaßnahmen entlang von Bundesstraßen (inkl. Ortsumfahrungen) in Hessen vordringlicher Bedarf, um Engpässe zu vermeiden. Das sind knapp 190 km Bundesstraße. Die meisten dieser Projekte befinden sich im Planfeststellungsverfahren bzw. die Planfeststellung wurde bereits beantragt, teilweise in den Jahren 2009 und 2013.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind für Hessen 42 Einzelmaßnahmen für Ortsumfahrungen mit vordringlichem Bedarf vorgesehen (siehe Anhang, Tabelle 3). Erkennbar ist: Viele Ortsumfahrungsprojekte – obwohl sie als vordringlich gelten – existieren derzeit nur auf dem Papier.

Dabei ist der Bau von Ortsumgehungen weiterhin wichtig. So werden Anwohnerinnen und Anwohner von Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen durch Durchgangsverkehr oft stark belastet. Straßenverkehrslärm und Abgase sowie eine erhöhte Unfallgefahr sind die negativen Folgen und mindern die Lebensqualität der Menschen. Die Vermeidung und Verminderung von Verkehrslärm ist zu Recht ein Ziel des Bundesverkehrswegeplans 2030. Die Lärmwirkungen waren Bestandteil der Nutzen-Kosten-Analyse für alle untersuchten Aus- und Neubauprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030. Für die Wirtschaft sind Ortsdurchfahrten eine kalkulatorische Herausforderung: Der Verkehr fließt langsamer und zu den Hauptverkehrszeiten kommt es insbesondere im Zuge von Ortsdurchfahrten vermehrt zu Staus.

Die vorhandenen personellen Ressourcen müssen so effizient wie möglich eingesetzt werden. Die folgenden 29 Bundesstraßenprojekte des vordringlichen Bedarfs werden nach Aussage des hessischen Wirtschaftsministers zu einem späteren Zeitpunkt, nach Beginn des Jahres 2021, geplant. Grund sei die Fülle der momentan zu bearbeitenden Projekte.

Tabelle 2: Sachstand / Phase der nicht im Bau befindlichen Projekte des vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplan 2030

Straße		Maßnahme	Sachstand
B 3	OU Karben / Kloppenheim	zweistreifiger Neubau	Planung ruht, weil alternativer Knotenpunkt-Ausbau verfolgt.
B 3	OU Karben / OKarben	zweistreifiger Neubau	Planung ruht, weil alternativer Knotenpunkt-Ausbau verfolgt.
B 3	OU Butzbach (A 5 –Windhof)	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 8	OU Limburg bis Lindenholzhäuser	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 8	OU Bad Camberg bis Erbach	zweistreifiger Neubau	im Bau seit 01.03.2021
B 8	OU Waldems/Esch	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 27	VS zw. A44 AS ESW u OU Reichensachsen	zweistreifiger Neubau und Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Planungsphase Vorentwurf
B 27	OU Reichensachsen	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorentwurf
B 38	OU Groß-Bieberau	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 38	OU Mörlenbach	zweistreifiger Neubau	Im Bau
B 38	OU Rimbach und Fürth / Lörzenbach	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 44	OU Groß-Gerau-Dornheim	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 45	Dieburg nach Groß-Umstadt	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Offen Planung Gemeinde
B 47	OU Bürstadt Ost nach Lorsch West	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Planungsphase Baurecht
B 47	OU Bürstadt	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Westlicher Teil: fertiggestellt, nachlaufende Restarbeiten. Östlicher Teil: Planungsphase Baurecht
B 47	OU Rosengarten	vierstreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 49	OU Reiskirchen nach Lindenstruth	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht, wird beklagt
B 62	Lahntal / Göttingen und der B3	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Offen Planung Gemeinde
B 62	OU Eckelshausen	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 83	OU Bad Karlshafen und Beverungen / Hestelle	zweistreifiger Neubau	Im Bau, Gemeinschaftsmaßnahme mit NRW
B 83	OU Rothenburg / Lisperhausen	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorplanung
B 249	OU Eschwege	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorentwurf
B 252	OU Twiste	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 252	OU Ernsthäuser	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 253	OU Breidenbach	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 253	OU Fronhausen / Wissenbach	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 254	OU Lauterbach / Maar und Lauterbach	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht

B 254	OU Wartenberg / Angersbach	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 254	OU Wartenberg / Landenhäuser	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 260	OU Schlangenbad nach Wambach	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 275	OU Idstein / Eschenhahn	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 275	OU Ortenberg / Selters	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 276	OU Bieber	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 455	AS Friedberg nach K 11	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Planungsphase Vorplanung / Vorentwurf
B 456	OU Usingen nach Nordost-Umfahrung zwischen B 275 und B 456	zweistreifiger bzw. dreistreifiger Neubau	Planungsphase Baurecht
B 486	Mörfelden-Walldorf (A 5) nach OU Langen	Erweiterung auf 4 Fahrstreifen	Planungsphase Baurecht
B 486	OU Mörfelden	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorplanung
B 486	OU Rödermark-Urberach	zweistreifiger Neubau	Offen Planung Gemeinde
B 519	OU Weilbach	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorentwurf
B 519	OU Hofheim / Kriftel	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorplanung (Neuplanung)
B 521	OU Altenstadt	zweistreifiger Neubau	Planungsphase Vorentwurf

Tab. 2: Offene Projekte des vordringlichen Bedarfs in Hessen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030, Quelle: BMVI, Hessen Mobil, BVWP 2030.

Brücken

An Bundesfernstraßen in Deutschland gibt es 39.000 Brücken und knapp 51.000 Teilbauwerke. Ihr Zustand verschlechtert sich zunehmend. Insbesondere bei einer Vielzahl von älteren Großbrücken aus den 1960er bis 1980er Jahren sind die Tragfähigkeitsreserven nahezu aufgebraucht. Deshalb können diese Brücken den Lkw-Verkehr nur noch für eine begrenzte Zeit an Jahren aufnehmen. Für einen Teil dieser Brücken mussten bereits Verkehrsbeschränkungen angeordnet werden. Einzelne Brücken mussten sogar zeitweise komplett gesperrt werden oder dürfen nur noch wechselseitig in einer Richtung befahren werden. Die Sperrung und geplante Sprengung der A66-Salzbachtalbrücke in Wiesbaden ist der bundesweite Negativrekord.

Wenn Brücken marode und nicht mehr befahrbar sind, dann bedeutet das für den Wirtschaftsstandort Hessen reale Einbußen durch verzögerte Waren- und Güterlieferungen und Verspätungen im Personenverkehr. Sollten Schäden nicht bald behoben werden, entstehen hier noch weit größere Kosten für weitere Sanierungen.

Der Zustand der Brückenbauwerke im Netz der Bundesfernstraßen hat sich bundesweit seit dem Jahr 2001 deutlich verschlechtert: Nur gut 12 Prozent der Brückenflächen befanden sich im Jahr 2017 in einem „sehr guten“ oder „guten“ Zustand. Im Jahr 2001 lag dieser Anteil noch bei 30 Prozent. Der Anteil der Brückenflächen, der nur noch in einem „ausreichenden“ Zustand ist, liegt mittlerweile bei einem Drittel. Diese Bauwerke erfordern zeitnahe Erhaltungsmaßnahmen. Weitere rund 12 Prozent der Brückenfläche wurden mit nicht „ausreichend“ oder sogar „ungenügend“ bewertet. Bei diesen Bauwerken besteht umgehender Handlungsbedarf.

Die Zustandsentwicklung der Brücken hat folgende Ursachen:

- Defizite bei älteren Brücken, da die damals geltenden technischen Regelwerke insbesondere hinsichtlich der Lastannahmen nicht dem heutigen Stand entsprechen.
- Starke Zunahme des Lkw-Verkehrs und Anhebung der zulässigen Lkw-Gesamtgewichte.
- Extremer Anstieg der Schwertransporte.
- Nicht rechtzeitig durchgeführte Erhaltungsmaßnahmen trotz zunehmender Schäden an den vorhandenen Bauwerken.

Die sechs Bundesländer, die am stärksten betroffenen sind, sind Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Niedersachsen. In Hessen hat in den vergangenen Jahren der Bestand an Brücken mit sehr gutem bzw. gutem Zustand abgenommen³. Insbesondere betroffen sind in Hessen die A45 Dortmund-Gießen und Abschnitte der A3. Von den 191 Brücken an Bundesfernstraßen in Hessen liegen 186 Teilbauwerke, also beispielsweise Nord- und Südteil einer Brücke, an Autobahnen und 91 Teilbauwerke an Bundesstraßen.

In Hessen sind für 94 Teilbauwerke an Autobahnen und 17 Teilbauwerke an Bundesstraßen derzeit Ersatzneubauten geplant oder werden derzeit durchgeführt. Für 7 Bauwerke an Autobahnen und 8 Bauwerke an Bundesstraßen werden langfristige Verstärkungen geplant oder durchgeführt, für 6 Bauwerke an Autobahnen werden kurzfristige Verstärkungen als Maßnahme durchgeführt oder geplant. Knapp 40 Prozent der Brücken in Hessen müssen neu gebaut oder langfristig verstärkt werden.⁴

Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen

Der Parkplatzmangel entlang der Bundesautobahnen führt zu gefährlichen Situationen in den Abendstunden. Die Fahrer finden häufig nicht rechtzeitig einen Stellplatz zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Denn davon gibt es viel zu wenige. Nach Angaben einer bundesweiten Erhebung zu den abgestellten Lkw in den Nachtstunden fehlten im Jahr 2018 in Hessen rund 3.000 Lkw-Stellplätze⁵. Die Lücke zwischen verfügbaren und benötigten Stellplätzen hat sich in den vergangenen Jahren vergrößert. Das verschlechtert die Attraktivität des Berufsbildes Kraftfahrer und verschärft die Probleme, genügend Mitarbeiter für die Logistikbranche zu finden. Dem Bund als Baulastträger und Straßenbauverwaltung der Autobahnen und dem Land als zuständiger Straßenbauverwaltung bei Bundesstraßen obliegen Finanzierung, Planung und Bau der Lkw-Stellplätze.

Verkehrsleistung: Pkw bleibt Nr. 1, besonders im ländlichen Raum

Die zunehmende Mobilität der Gesellschaft, das Wirtschaftswachstum sowie die zentrale Lage als Verkehrsdrehscheibe in Europa haben im wiedervereinigten Deutschland zu einem starken Wachstum der Verkehrsleistung geführt. In der aktuellen Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, die Basis für die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist, werden auch für die kommenden Jahre noch deutliche Zuwächse prognostiziert. Bis 2030 soll gegenüber 2017 der Güterverkehr nochmals um 30 Prozent zulegen, der Personenverkehr um 7 Prozent.

Sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr ist der motorisierte Straßenverkehr dominierend. Bis 2030 werden laut Bundesverkehrswegeplan 2030 kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland erwartet: Gegenüber 2010 wird der Güterverkehr um 38 Prozent zunehmen, der Personenverkehr wird immerhin um 13 Prozent wachsen.

³ BMVBS-Bericht „Strategie zur Ertüchtigung der Straßenbrücken im Bestand der Bundesfernstraßen“ vom 22. Mai 2013.

⁴ Stand 2018, Antwort der Bundesregierung auf eine kleine Anfrage der Abgeordneten Bernd Reuther, Frank Sitta, Nicole Bauer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP (Drucksache 19/4004), Drucksache 19/4292, 12.09.2018.

⁵ Irzik, Marco et al. (2019): Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018. Bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation an und auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.

Im Durchschnitt absolvieren alle Einwohnerinnen und Einwohner Hessens täglich 3,2 Wege mit insgesamt 40 Kilometern in 81 Minuten. Die Mehrheit der Wege (57 Pro-zent) wird im motorisierten Individualverkehr (MIV), also in der Regel mit dem Auto, zurückgelegt. Innerhalb Hessens gibt es erhebliche regionale Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. So betragen in Frankfurt der Anteil der nicht-motorisierten Verkehrsmittel 48 Prozent und der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel 24 Prozent. In den ländlichen Regionen dominiert hingegen das Auto, sodass auf die anderen Verkehrsmittel lediglich etwa ein Drittel der Wege entfällt.

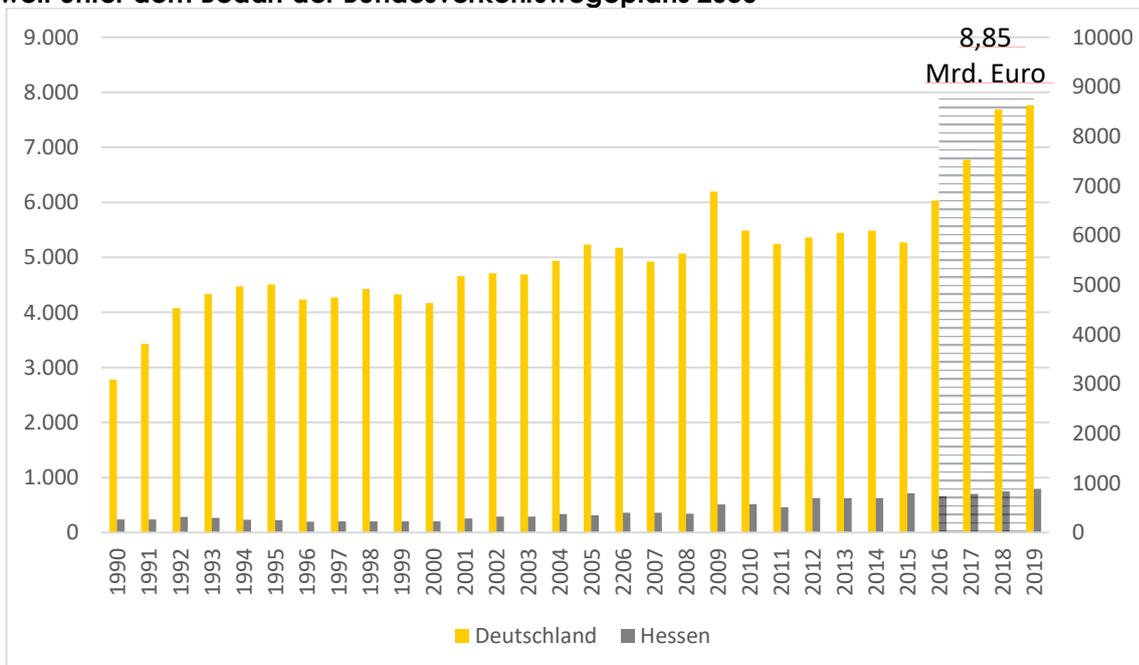
2. Haushalt: Investitionen sind trotz Anstieg zu gering

Die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen steigen seit 2011 kontinuierlich. Dennoch ist der Zustand der Autobahnen und Bundesstraßen durchschnittlich nur mittelmäßig gut.

Insbesondere kurzfristige Bauprogramme und das – politisch bedingte – schwankende Investitionsniveau in den Vorjahren führten auf der Seite der öffentlichen Auftraggeber zu Fehlanreizen, beispielsweise wurde Personal auch in den Verwaltungen abgebaut. Auf der Seite der Auftragnehmer führt eine schwankende Investitionspolitik zu Problemen bei der Kapazitätsanpassung und damit zu wirtschaftlicher Instabilität. Der heutige Investitionsstau ist ein Beleg für den Misserfolg dieser Vorgehensweise.

Im Zeitraum 2011 – 2018 wurde insgesamt 83,3 Mrd. Euro in die Verkehrsinfrastruktur investiert. In diesem Zeitraum beliefen sich die Investitionen in die Autobahnen und Bundesstraßen auf 40,5 Mrd. Euro, also durchschnittlich 5,1 Mrd. Euro. Davon wurden 24,6 Mrd. Euro in Erhaltungsmaßnahmen, 15,8 Mrd. Euro in den Neu- und Ausbau investiert. Im Zeitraum 2011 bis 2019 sind die Investitionen in die Autobahnen und Bundesstraßen von 5,3 Mrd. Euro auf 7,8 Mrd. Euro gestiegen. Für 2020 ist mit 7,7 Mrd. Euro ein leichter Rückgang der Investitionen vorgesehen.

Abbildung 3: Investitionen in Bundesfernstraßen steigen seit 2015 kontinuierlich, liegen aber weit unter dem Bedarf der Bundesverkehrswegeplans 2030



Ist-Investitionen des Bundes in Autobahnen und Bundesstraßen von 1990 bis 2019. Angaben in Millionen Euro. Die schwarze Linie markiert die erforderliche Höhe der Investitionen zur Umsetzung der im BVWP 2030 vorgesehenen Maßnahmen des vor-dringlichen Bedarfs. Quelle: BMVI, Bundeshaushalt, Ist-Investitionen.

Um das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, hat die Bundesregierung das in den vergangenen Jahren erreichte Investitionsniveau für Bundesfernstraßen verstetigt. Der Bundestag hat zu Recht die Investitionen weiter erhöht auf jetzt 8,7 Mrd. Euro für 2021⁶. Leider plant der Bund für 2022 eine Kürzung auf 8,1 Mrd. Euro, für 2023 und 2024 wieder eine Anhebung auf je 8,4 Mrd. Euro.

Das Gesamtvolumen der Projekte des Bundesverkehrswegeplans umfasst rund 270 Mrd. Euro. Für den Verkehrsträger Straße sind davon 132,8 Mrd. Euro vorgesehen. Die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen machen knapp die Hälfte der Gesamtinvestitionen aus. Im vorherigen Bundesverkehrswegeplan 2003 waren Gesamtinvestitionen von rund 173 Mrd. Euro vorgesehen, davon mit 89,1 Mrd. Euro rund 51 Prozent für Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen. Um die im BVWP 2030 vorgesehenen Mittel finanziell realisieren zu können, müsste der Bund jedes Jahr circa 8,85 Mrd. Euro in Autobahnen und Bundesstraßen investieren (im Zeitraum 2016 – 2030).

B. Politische Diskussion

Bundestagswahl 2021: Keine Aussagen zur Straßeninfrastruktur

Für die im Bundestag vertretenen Parteien ist Verkehr und Mobilität ein zentrales Thema. Aussagen zur Straßeninfrastruktur nehmen aber zur Bundestagswahl 2021 weniger Raum ein als noch zur Bundestagswahl 2017. Allen sechs Parteien sind Aussagen gemein, dass Infrastruktur und Mobilität in der Gesellschaft einen hohen Stellenwert einnehmen. Die Parteien beschränken sich allerdings auf Grundsatzaussagen wie „Mobilität ist ein Ausdruck individueller Freiheit“⁷. Ebenso allgemein sind die Aussagen zu den Investitionen im Bereich Verkehr. Alle Parteien wollen die Ausgaben im Bereich Verkehrsinfrastruktur auf einem hohen Niveau halten oder verstetigen.

Mit Blick auf den ländlichen Raum will die CDU massiv in die Infrastruktur investieren, die SPD bestätigt, dass es noch viel zu tun gibt, BÜNDNIS 90/Die Grünen wollen Mindeststandards für Mobilität formulieren, DIE LINKE möchte den Zugang zum ÖPNV in ländlichen Regionen grundsätzlich ermöglichen, die AfD will ländliche Regionen u. a. durch Verkehr stark machen.⁸ Konkrete Aussagen zum Ausbau der Straßeninfrastruktur oder zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans 2030 macht keine Partei in ihrem Wahlprogramm. BÜNDNIS 90/Die Grünen gehen sogar einen Schritt weiter und fordern, den Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen zu beenden. In der Partei- und der Fraktionsspitze ist die Rede von einem Ende der „zukunftsblinden Verkehrspolitik“ und „einem neuen Bundesverkehrswegeplan, der dem Klimaschutz Rechnung trägt.“⁹ Diese Kritik von BÜNDNIS 90/Die Grünen insbesondere an Neu- und Ausbau von Straßeninfrastruktur ist nicht neu und fand ihren Höhepunkt Anfang Oktober 2020 bei der Besetzung des Dannenröder Forsts im Zuge des Baus der A49 in Hessen. Union, SPD und FDP im Bund wie auch in Hessen erteilen einem Aus für den Straßenneu- oder -ausbau eine allgemeine Absage, denn der Verkehrsträger Straße bleibe auf Jahre unverzichtbar für Wirtschaft und Mobilität. Sie halten in Hessen auch an der Fertigstellung der A 49 fest.

Im Koalitionsvertrag der 19. Wahlperiode zwischen CDU, CSU und SPD steht, dass die Koalitionsparteien den Investitionshochlauf auf einem Rekordniveau für die Verkehrsinvestitionen mindestens auf dem heutigen Niveau fortführen“ werden.¹⁰ Der Schwerpunkt liege auf dem Erhalt, vor Neu- und Ausbau. Prioritäre Projekte des Bundesverkehrswegeplans 2030 sollen auskömmlich finanziert werden.

⁶ Bundeshaushaltsplan 2021, Einzelplan 12, „Ausgaben für Investitionen“, S. 8 (https://www.bundshaushalt.de/fileadmin/de.bundshaushalt/content_de/dokumente/2021/soll/epl12.pdf#page=17, zuletzt abgerufen: 15.07.2021, 17.30 Uhr).

⁷ Bundestagswahlprogramm der CDU 2021, S. 47

⁸ BTW-Programm CDU, S. 126 / BTW-Programm SPD, S. 5. / BTW-Programm BÜNDNIS 90/Die Grünen, S. 68 / BTW-Programm DIE LINKE, BTW-Programm AfD, S. 187.

⁹ BTW-Programm BÜNDNIS 90/Die Grünen, S. 15.

¹⁰ Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode S. 74, Zeilen 3370 bis 3375.

Auszüge aus aktuellen Beschlüssen oder den Bundestagswahlprogrammen von CDU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen:

Zitat	Seite
CDU/CSU	
Programm zur Bundestagswahl 2021	
Wir werden die Rekordinvestitionen in die Infrastruktur verstetigen.	S. 47
„Mobilität der Zukunft“, Beschluss des Bundesvorstandes der CDU Deutschlands, Datum.	
Bedarfsgerechte Infrastrukturen sind Voraussetzung aller Mobilität. Wir brauchen mehr und bessere Radwege und Schienenverbindungen für Fern- und Nahverkehr ebenso wie wir Lückenschlüsse und einen Ausbau unserer Straßennetze brauchen. Deshalb sind die Investitionen in unsere Infrastrukturen auf hohem Niveau zu verstetigen und dauerhafte Planungskapazitäten sicherzustellen.	S. 3
SPD	
Keine Angabe zum Straßenbau/Bundesfernstraßen im Wahlprogramm zur Bundestagswahl 2017 und Zukunftsprogramm der SPD zur Bundestagswahl 2021.	
Grüne	
Bundestagswahlprogramm 2021, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.	
Der bisherige Bundesverkehrswegeplan wird diesen Ansprüchen überhaupt nicht gerecht. Trotz Klima- und Artenkrise und obwohl Deutschland eines der dichtesten Straßennetze der Welt hat, enthält der Bundesverkehrswegeplan noch hunderte weitere Straßenbauprojekte, die unsere Landschaften und Natur zerschneiden und den Klimaschutz gefährden. Deutschland hat keinen Mangel an Straßen, erst recht keinen an Autobahnen. Wir wollen deshalb den Bundesverkehrswegeplan schnellstmöglich durch einen neuen Bundesnetzplan ersetzen, der die Verkehrsinfrastrukturplanung systematisch an den Erfordernissen der Mobilitätswende ausrichtet und die bis 2030 vorgesehenen Neu- und Ausbauten von Autobahnen und Bundesfernstraßen deutlich reduziert.	S. 15
FDP	
Bundestagswahlprogramm 2021	
Für alle Verkehrswege – von der Schiene über die Straße bis zum Radweg – muss der Aufwuchs der Investitionsmittel verlässlich fortgesetzt und zügig verbaut werden.	S. 27

Für Hessen hat Verkehrsminister Tarek Al-Wazir, MdL am 30. Dezember 2020 mitgeteilt, dass er keine neuen Autobahntrassen mehr für Hessen erwarte. Noch befinden sich drei Autobahnprojekte in der Umsetzung: die Lückenschlüsse der A44, der A49 und der Riederwaldtunnel.

In ihren Wahlprogrammen zur Landtagswahl 2018 teilten CDU, SPD und FDP mit, dass sie den Bau von Bundesstraßen – auf Grundlage des Bundesverkehrswegeplans 2030 – unterstützen und Planungen beschleunigen wollen. Die CDU äußerte sich aber nicht weiter zum Straßennetz. Die SPD skizzierte, dass sie für den Bau „weiterer“ Bundesstraßen ist, wird aber nicht konkret. Die FDP stellte den Grundsatz Erhalt vor Neubau in Frage, da es insbesondere in Ballungsgebieten auch neue Verkehrswege braucht. Die Grünen dagegen sahen sogar den Ausbau von Straßen als Belastung der bestehenden Infrastruktur.

Auszüge aus den Landtagswahlprogrammen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP 2018:

Zitat	Seite
CDU	
Für die im Bundesverkehrswegeplan 2030 dargestellten Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs werden wir zeitnah die Planung und Umsetzung beginnen. Die nötigen Planungsleistungen für alle dort genannten Maßnahmen werden wir schnell erbringen. Hierzu werden wir bei der Gewinnung, Qualifizierung und Sicherung von Personalressourcen massiv investieren. Von besonderer Bedeutung für uns als Transitland sind leistungsstarke Autobahnen. Dabei sind die Fertigstellung der A44 und A49, sowie des Riederwaldtunnels (A66/A661), der Ersatzneubau einer Rheinbrücke zwischen Mainz und Wiesbaden im Zuge der A 643, der Ausbau der A4 (B508neu), die Sanierung der Brückenbauwerke der A 45 und die Ertüchtigung der Autobahnkreuze an A3 und A5 von besonderer Bedeutung.	S. 72
SPD	
Wir werden für den zügigen Weiterbau der A 44, der A 49 und weiterer Bundesstraßen sorgen und keine weiteren Verzögerungen bei den Planungen dulden.	S. 50
Grüne	
Seitdem wir GRÜNE mitregieren, haben wir unseren alle Verkehrsmittel umfassenden Ansatz als Leitlinie festgelegt und das Prinzip „Sanierung vor Neubau“ verankert, statt Straßeninfrastruktur zulasten des Zustands vieler bestehender Verkehrswege immer weiter auszubauen.	S. 57f.
FDP	
Den Grundsatz Erhalt vor Neubau wollen wir beenden. Neubauprojekte sind in Ballungs- und Wachstumsregionen dringend notwendig. Wenn der Verkehr zunimmt, neue Stadtteile entstehen, braucht es auch neue Verkehrswege. Insbesondere Orts-umgehungen sind gelebter Umwelt- und Anwohnerschutz.	S. 15

C. Handlungsempfehlungen

1. Bessere Infrastruktur und bessere Vernetzung auf Straße und Schiene

Der Bundestag hat zu Recht die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur erhöht. Dieser Anstieg muss bis 2030 fortgesetzt und dann verstetigt werden. Denn noch immer sind viele Straßen in Deutschland löchrig, Brücken gesperrt oder lastbeschränkt und Schienenstrecken überlastet.

Im Straßenbau muss der Erhalt und auch der Ausbau priorisiert werden. Auch Neubau ist weiterhin nötig, denn das Straßennetz ist nicht fertig. Auch der Klimaschutz steht dem nicht entgegen. Moderne und emissionsarme bzw. zukünftig treibhausgasneutrale Antriebsarten oder Kraftstoffe werden im Straßenverkehr bereits genutzt.

2. Jährliche Investitionen des Bundes in Autobahnen und Bundesstraßen auf 8,85 Mrd. Euro anheben

Um das wachsende Verkehrsaufkommen zu bewältigen, sollte der Deutsche Bundestag die Investitionen in Autobahnen und Bundesstraßen auf 8,85 Mrd. Euro anheben und mindestens verstetigen. Der Anstieg der Investitionen des Bundes in Autobahnen und Bundesstraßen muss wieder kraftvoll fortgesetzt werden, um die Abschreibungen zu kompensieren und den Mehrbedarf an Straßen zu decken.

3. Kontinuität bei Infrastrukturinvestitionen sicherstellen

Für die bauliche Infrastruktur sollen Lebenszyklus-bezogene Management-Systeme eingerichtet werden. Verkehrsinfrastruktur bedarf Kontinuität, die unabhängig von Legislaturperioden sicherzustellen ist.

4. Zustand der Autobahnen und Bundesstraßen verbessern

Bund und Land müssen mehr in den Erhalt bestimmter Abschnitte von Autobahnen und Bundesstraßen investieren. Vor allem muss verhindert werden, dass sich der Zustand Autobahnen und Bundesstraßen, die derzeit in einem schlechten bis sehr schlechtem Zustand sind, so drastisch verschlechtert, dass es zu Großbaustellen und damit zu erheblichen Einschränkungen im Verkehr kommt.

5. Bundesverkehrswegeplan realisieren

Die Projekte, die im Bundesverkehrswegeplan 2030 festgeschrieben sind, sollten nicht beliebig verlagert werden, sondern realisiert werden.

6. Straßennetz bedarfsgerecht ausbauen und erweitern

Auch wenn die wesentlichen Herausforderungen im Bereich der nachzuholenden Sanierung des Bestandsnetzes liegen: Das Straßennetz ist nicht fertig. Vielerorts müssen Autobahnen und Bundesstraßen neu- und ausgebaut werden. Zum einen, um wichtige Verkehrsachsen zu entlasten, zum anderen sorgt eine Entzerrung des Verkehrs für weniger Staus und mehr Sicherheit.

7. Mehr Ortsumfahrungen bauen

Auch die Wirtschaft benötigt in mehreren Gemeinden die Entlastung von innerörtlichem Verkehr und den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen, beispielsweise an der B3 in Mittelhessen, B38 in Südhessen und der B486 südlich des Rhein-Main-Gebiets.

8. Autobahn GmbH bedarfsgerecht ausstatten

Bundesregierung und Bundestag müssen sicherstellen, dass die neue Autobahn GmbH des Bundes effektiv und transparent arbeitet sowie Verwaltungskosten begrenzt hält. Damit es keine Lücke bei Erhalt, Aus- und Neubau gibt, müssen in ihren Anfangsjahren genügend Projekte ausgeschrieben werden. Außerdem muss das Verkehrsministerium sicherstellen, dass alle Mittel für Bundesstraßen tatsächlich verausgabt werden und nicht wie bisher teilweise von einigen Ländern nicht vollständig abgerufen werden.

9. Öffentlichen Verkehrsbau-Verwaltung leistungsstark ausstatten

Von der Vernachlässigung der öffentlichen Infrastruktur sind auch die zuständigen Verwaltungsstrukturen betroffen. Bund und Länder sollten gemeinsam mit denen, die für unsere Straßen und Schienenwege verantwortlich sind, für ausreichend finanzielle und personelle Ressourcen sorgen. Der personelle Aderlass bei den Verkehrsbehörden muss aufhören.

10. Brücken ertüchtigen und verstärken, Neubauten finanziell garantieren

Die Brückenertüchtigung lässt keinen weiteren Aufschub zu. Nur wenn Finanzierungs- und Planungssicherheit gewährleistet sind, kann die Straßeninfrastruktur auch zukünftig leistungsfähig bleiben und den an sie gestellten hohen Anforderungen gerecht werden.

Zur Erhöhung der Restnutzungsdauer sollten Bund und Land zahlreiche Sofortinstandsetzungen, Brückenertüchtigungen bzw. -verstärkungen (z. B. durch externe Vorspannung), aber vor allem auch zahlreiche Ersatzneubauten umsetzen. Aus wirtschaftlicher Sicht dürfte der Ersatzneubau für einen Großteil der Brückenbauwerke aus den 60er- und 70er-Jahren die sinnvollste Lösung sein.

11. Mehr Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen

Bund und Land müssen mehr Kapazitäten auf den Rastanlagen schaffen, damit der Lkw-Stellplatz-Mangel nicht noch ansteigt. Ziel muss es sein, den Mangel zu beseitigen. Der Bund sollte mindestens

3.000 Lkw-Stellplätze an Autobahnen bedarfsnah schnellstmöglich, spätestens bis 2030, bauen, um die derzeit fehlenden Stellplätze auszugleichen. Gleichzeitig müssen die Mittel im Bund aufgestockt werden, um das steigende Verkehrsaufkommen abzubilden.

12. Baustellenmanagement optimieren

Der Optimierung der Baustellenabfolge im Bundesfernstraßennetz wird zukünftig im Erhaltungsmanagement eine hohe Priorität und Aufmerksamkeit zugemessen. Es wird darüber hinaus ein vorrangiges Ziel sein, die Ausführungsqualität der Baumaßnahmen so zu steigern, dass längere baustellenfreie Zeitintervalle entstehen, in denen der Verkehr uneingeschränkt fließen kann. Eine verbesserte Öffentlichkeitsarbeit soll den Verkehrsteilnehmern bessere Fahrzeitplanungen ermöglichen.