



**Position des VhU-Verkehrsausschusses**

**Landesstraßen**

**Landesstraßen: Handlungsbedarf  
für mehr Neubau, Ausbau und Erhaltung**

Beschluss vom 19.05.2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>Zusammenfassung .....</b>	<b>5</b>
<b>1 Sachstand .....</b>	<b>6</b>
1.1 Bedeutung der Landesstraßen für die Wirtschaft .....	6
1.2 Verkehrsdaten .....	7
1.2.1 Straßengüterverkehr im Jahr 2020 .....	7
1.3 Entwicklung des Straßengüterverkehrs und Prognose .....	9
1.4 Personenverkehr .....	10
1.5 Bau, Planung und Betrieb von Landesstraßen .....	10
1.6 Hessen Mobil .....	10
1.7 Zustand der Landesstraßen .....	11
1.8 Zustand der Brücken .....	12
1.9 Mobilfunkversorgung entlang von Landesstraßen .....	12
1.10 Straßeninfrastrukturvermögen .....	13
1.11 „Straßenerhaltungs- und Bauprogramm“ .....	14
1.12 Anschaffungs- und Herstellungskosten .....	17
1.13 Abschreibungen .....	18
1.14 Straßenbauprogramm des Landes: Nahezu ausschließlich Erhaltung .....	19
<b>2 Politische Diskussion .....</b>	<b>21</b>
2.1 Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen 2014 – 2019 .....	21
2.2 Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen 2019 – 2024 .....	21
2.3 Auszüge aus den Landtagswahlprogrammen 2018 .....	21
<b>3 Ziele: Die hessische Wirtschaft braucht gute Verkehrswege, .....</b>	<b>24</b>
3.1 ...damit Warentransporte zuverlässig und pünktlich abgewickelt werden .....	24
3.2 ...damit Erwerbstätige einfach und bequem zur Arbeit kommen .....	24
3.3 ...damit Geschäftsreisende und Handwerker schnell bei Kunden sind .....	24
<b>4 Restriktionen: Welche Leitplanken sind zu beachten? .....</b>	<b>25</b>
4.1 Finanzielle Restriktion: Etatkonsolidierung .....	25
4.2 Personelle Restriktion: Arbeitskräftemangel .....	25
4.3 Ökologische Restriktion: Schutz von Umwelt und Natur .....	25

## **5 Maximen: Was leitet die Handlungsempfehlungen? 26**

5.1	Freiheitliche Wettbewerbsordnung.....	26
5.2	Wahlfreiheit der Mobilitätsform .....	26
5.3	Technologieoffenheit.....	26
5.4	Fairness bei Vergaben .....	26
5.5	Verlässlichkeit der Haushaltspolitik .....	26

## **6 Landlungsempfehlungen .....27**

6.1	Landesstraßen nicht nur erhalten, sondern auch aus- und neu bauen .....	27
6.2	Landesstraßenbauetat schneller schrittweise anheben .....	27
6.3	Werterhaltungsregel gesetzlich einführen .....	27
6.4	Planungsressourcen steigern .....	28
6.5	Infrastrukturberichte erstellen .....	28
6.6	Straßenerhaltung: gleich richtig machen .....	28
6.7	Mobilfunkausbau entlang der Landesstraßen sicherstellen .....	28

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1; In welchen Bereichen beeinträchtigen Mängel Unternehmen in Hessen? .....	7
Abbildung 2: Güterverkehrsleistung 2020 – Drei Viertel auf der Straße .....	8
Abbildung 3: Abb. 3: Güterverkehrsleistung – Anteil Straßengüterverkehr ist konstant hoch .....	9
Abbildung 4: Die Hälfte der Landesstraßen ist in einem schlechten Zustand .....	11
Abbildung 5: Bilanzieller Wert der Landesstraßen sinkt seit vielen Jahren .....	13
Abbildung 6: Komplizierte Finanzstruktur für Landesstraßen und Radwege .....	15
Abbildung 7: Zuwächse im Landesstraßenbauprogramm und Radwegeprogramm .....	16
Abbildung 8: Neu-, Um- und Ausbau sowie Substanzerhaltung der Landesstraßen .....	16
Abbildung 9: Bilanzierte Herstellungskosten für Landesstraßen seit 2014 .....	17
Abbildung 10: Abschreibungen sind höher als bilanzierte Herstellungskosten .....	18
Abbildung 11: Immer mehr Ausgaben für Erhaltungsmaßnahmen und Radwege .....	20

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Güterverkehrsleistung nach Güterart: Konsumgüter sind bestimmend .....	8
Tabelle 2: Landesstraßen sind öfter in sehr schlechtem Zustand als Autobahnen .....	12
Tabelle 3: Nur 122 Mio. Euro von 191 Mio. Euro fließen in Einzelbauvorhaben .....	14
Tabelle 4: : Nur 3 Neu- und Umbauprojekte im Landesstraßenbauprogramm 2022 .....	19
Tabelle 5; Keine Umbau- und Neubaumaßnahmen im Jahr 2023 und 2024 .....	19
Tabelle 6: Landtagswahlprogramm 2018 – CDU .....	22
Tabelle 7: Landtagswahlprogramm 2018 – SPD .....	22
Tabelle 8 Landtagswahlprogramm 2018 – FDP .....	22
Tabelle 9: Landtagswahlprogramm 2018 – Bündnis 90/Die Grünen .....	23
Tabelle 10: Landtagswahlprogramm 2018 – AfD .....	23
Tabelle 11: Landtagswahlprogramm 2018 – DIE LINKE .....	24

## Zusammenfassung

Hessische Unternehmen brauchen leistungsfähige und intakte Straßen: Damit Warentransporte zuverlässig und pünktlich abgewickelt werden können. Damit Erwerbstätige einfach und bequem zur Arbeit kommen. Und damit Geschäftsreisende, Handwerker und Servicekräfte schnell bei ihren Kunden sind.

Schäden, Baustellen und zunehmender Verkehr führen auf den Straßen in Hessen zu Staus, Behinderungen und Zeitverlusten für Pendler und bei Warentransporten. Das gilt auch für die rund 7.200 km Landesstraßen, die rund 47 Prozent aller Straßen in Hessen ausmachen. Nach Angaben der Landesregierung befinden sich 49 Prozent dieser Landesstraßen in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Das Landesstraßenvermögen ist von 4,4 Mrd. Euro (2014) auf 3,7 Mrd. Euro (2021) gesunken, weil die Investitionen seit Jahrzehnten geringer sind als die Abschreibungen. Die Abschreibungen liegen mit rund 220 Mio. Euro deutlich über den jährlichen Investitionen von 150 Mio. Euro in den Jahren 2022 und 2023. Auch im Jahr 2024 werden die Abschreibungen (240 Mio. Euro) die Investitionen (170 Mio. Euro) übertreffen. Der Wertverlust beträgt also weiter rund 70 Mio. Euro jährlich.

Was ist zu tun? Die Investitionen müssen angehoben werden. Es müssen mehr Kilometer saniert und ausgebaut werden und dort, wo Bedarf und ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis besteht, auch neue Landesstraßen gebaut werden.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss die Landespolitik entschieden handeln. Denn klar ist, dass diese Anliegen auf finanzielle Restriktionen und gesellschaftlichen Widerstände stoßen. Außerdem limitieren der Mangel an personellen Ressourcen, insbesondere in der Planung, sowie steigende Löhne die Anzahl der Landesstraßenkilometer, die mit einem gegebenen Budget geplant und gebaut werden können. Zudem müssen zum Schutz von Boden, Wasser und Artenvielfalt beim Straßenbau die Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich gehalten werden.

Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass die Höhe der Investitionen in die Landesstraßen zunächst schrittweise auf das Niveau der Abschreibungen, also auf 220 Mio. Euro, angehoben wird. Nachdem im Landeshaushalt neue finanzielle Spielräume geschaffen worden sind, sollten die Investitionen in Landesstraßen über die Höhe der Abschreibungen von 220 Mio. Euro hinaus angehoben werden.

Damit das Landesstraßenvermögen in Zukunft nicht mehr sinkt, sollte der Landtag eine Werterhaltungsregel einführen. Dadurch würde der Landtag das Verkehrsministerium gesetzlich verpflichten, Investitionen jeweils in Höhe der Abschreibungen zu tätigen.

Beim Einsatz der Mittel ist darauf zu achten, dass tatsächlich mehr Kilometer erhalten, neu- und ausgebaut werden. Der Fokus sollte nicht allein auf der Erhaltung liegen.

Schließlich sollte die Landesregierung einen regelmäßigen Infrastrukturbericht erstellen. Er sollte über den Zustand der Landesstraßen und Brücken in Hessen, die Verwendung der Mittel sowie die Höhe der Abschreibungen informieren.

# 1 Sachstand

## 1.1 Bedeutung der Landesstraßen für die Wirtschaft

Öffentliche Straßen werden ihrer Bedeutung nach in Bundes-, Landes-, Kreis-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen eingeteilt. Das Land Hessen ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen und verantwortlich für ihren Bau, ihre Unterhaltung und ihren Betrieb. Das überörtliche Straßennetz in Hessen ist 16.000 Kilometer lang. Davon entfallen 7.200 Kilometer bzw. 47 Prozent auf die Landesstraßen.

Bestandteil des Landesstraßennetzes sind sogenannte Ingenieurbauwerke, welche insbesondere Brücken, Tunnel, Stützwände und Lärmschutzwände umfassen. An hessischen Landesstraßen befinden sich insgesamt 1.959 Bauwerke.<sup>1</sup>

Als regionale Strecken, die Städte und Gemeinden über die Grenzen eines Landkreises hinaus verbinden, weisen Landesstraßen in aller Regel ein niedrigeres Verkehrsaufkommen und dadurch eine geringere Fahrbahnbreite, weniger Fahrspuren sowie eine geringere zulässige Höchstbelastung als Bundesstraßen oder Autobahnen auf.

Die Landesstraßen erschließen die breite Fläche des Landes und dienen als Zubringer zu Autobahnen und Bundesstraßen. Sie sind von erheblicher Bedeutung für das Straßenwegenetz. Sperrungen, Tempolimits, Gewichtsbegrenzungen und sonstige Behinderungen auf Landesstraßen wirken sich nicht nur auf die Verkehrsverbindungen zwischen Landkreisen und Kommunen, sondern auch auf den überregionalen Verkehrsfluss aus.

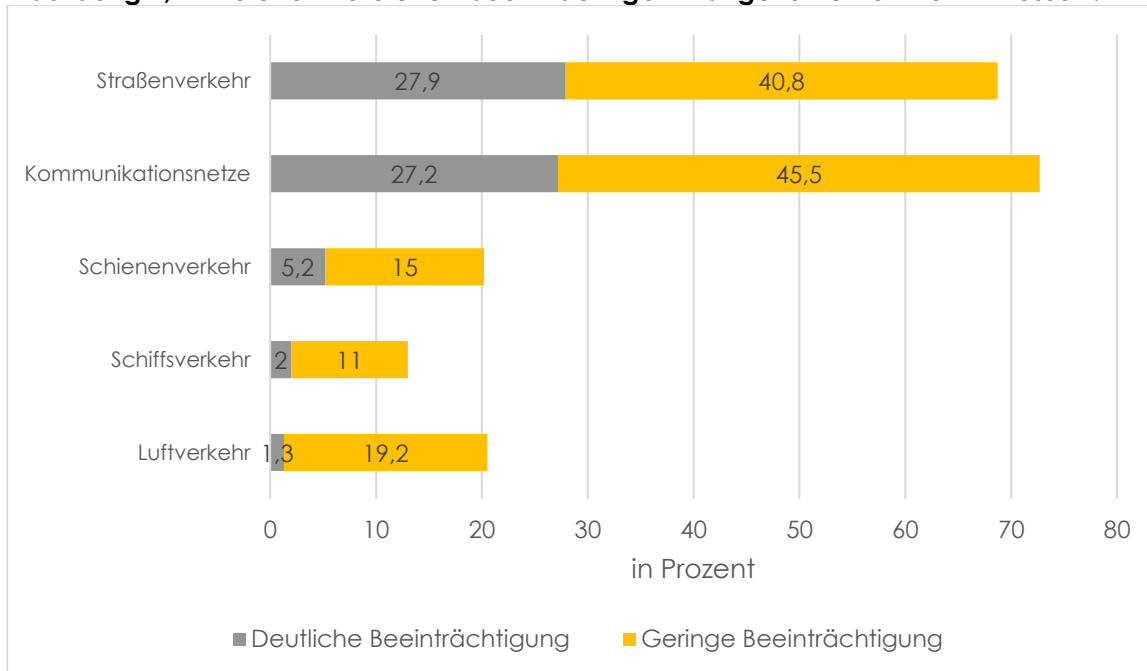
Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur hat für Unternehmen eine hohe Relevanz. Sie ist ein entscheidender Faktor für deren Wettbewerbsfähigkeit. Die Abwicklung des Güterverkehrs über Straßen bietet vielfach eine höhere Flexibilität als über andere Verkehrsträger, sowohl in zeitlicher Hinsicht, als auch hinsichtlich der Netzbildungsfähigkeit. Lkw können Transporte zu jeder Laderampe und bis zur Haustür bringen. Auch kleine Transportmengen sind mit Lkw wirtschaftlich transportierbar. Das breite Portfolio verfügbarer Fahrzeugklassen und spezialisierter Anhänger und Aufbauten bietet für fast jede denkbare Transportaufgabe und -distanz eine passgenaue und erprobte technische Lösung. In einem auf Arbeitsteilung ausgerichteten Wirtschaftssystem benötigen die seit Generationen auch im ländlichen Raum angesiedelten Unternehmen gute Straßenverkehrsverbindungen. Bestes Beispiel hierfür ist die Industrie: Rund 70 Prozent aller Beschäftigten der Industrie in Deutschland arbeiten in Betrieben im ländlichen Raum.

Welche Bedeutung die Straßeninfrastruktur für Unternehmen in Hessen hat, zeigt eine Umfrage aus dem Jahr 2018, wonach sich 68,7 Prozent der Unternehmen in Hessen durch Mängel der Straßenverkehrsinfrastruktur in ihrem Geschäftsbetrieb beeinträchtigt sehen. Dieser Wert wurde lediglich durch die von Kommunikationsnetzen verursachten Beeinträchtigungen übertroffen: 72,7 Prozent der befragten Unternehmen waren hiervon negativ betroffen.

---

<sup>1</sup> Quelle: Hessen Mobil

**Abbildung 1; In welchen Bereichen beeinträchtigen Mängel Unternehmen in Hessen?**



Quelle: Befragung durch das Institut der deutschen Wirtschaft im Frühjahr 2018, Rücklauf von 2039 Unternehmen, davon 181 aus Hessen.

## 1.2 Verkehrsdaten

Der Verkehr auf der Straße, sowohl der Güterverkehr als auch der Personenverkehr, nimmt kontinuierlich zu. Steigender Verkehr verursacht zum einen eine größere Belastung der Infrastruktur und eine höhere Abnutzung. Zum anderen führt steigender Verkehr zu einer höheren Auslastung der Straßen und tendenziell zu mehr Staus und Unfällen. Die Folge sind Einschränkungen durch hohes Verkehrsaufkommen.

Verkehr lässt sich mit unterschiedlichen Indikatoren messen. Das Aufkommen (in Tonnen, Personen, Fahrten usw.) misst die Menge transportierter Sendungen oder bewegter Personen und Fahrzeuge, ohne die Entfernung zu berücksichtigen. Die Leistung verknüpft das Aufkommen mit der zurückgelegten Entfernung.

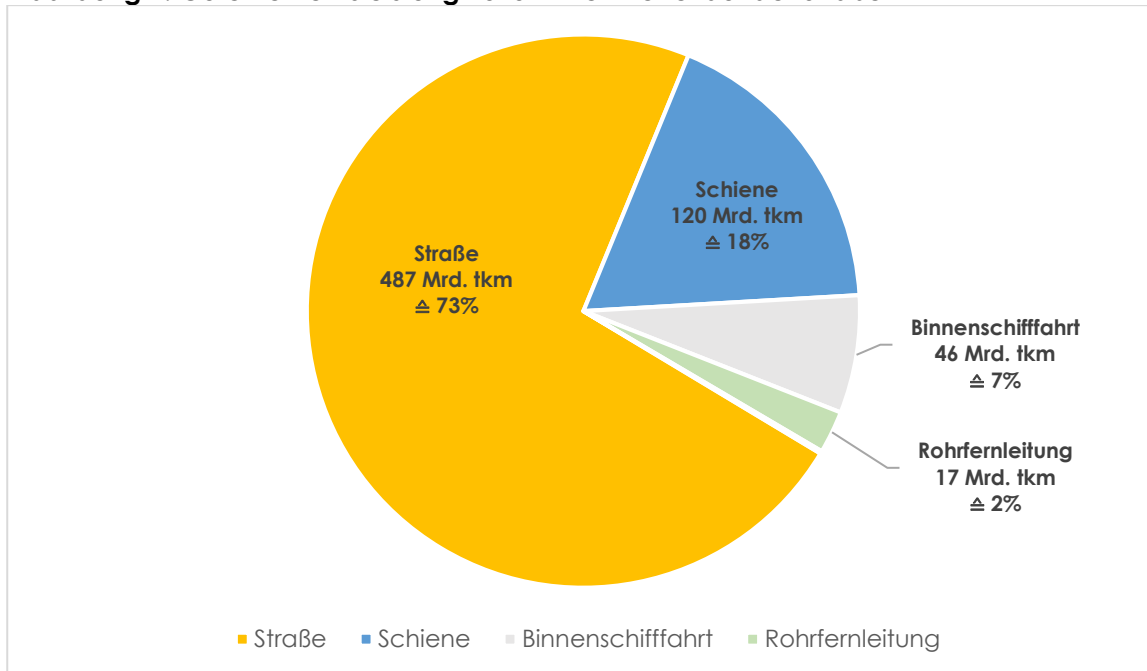
Werden die im Güterverkehr beförderten Tonnen (Aufkommen) mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert, ergibt sich die Verkehrsleistung gemessen in Tonnenkilometern (tkm). Wird die im Personenverkehr beförderte Anzahl der Personen mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert, ergibt sich die Verkehrsleistung in Personenkilometern (pkm).

### 1.2.1 Straßengüterverkehr im Jahr 2020

Im Corona-Jahr 2020 wurden im Güterverkehr über die Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenschiff, Luftverkehr und Rohrfernleitung für Rohöl insgesamt 671 Mrd. tkm Verkehrsleistung erbracht.<sup>2</sup> Davon entfielen auf den Straßengüterverkehr 487 Mrd. tkm – das ist ein Gesamtanteil von 73 Prozent.

<sup>2</sup> Verkehr in Zahlen 2021/2022, BMDV, entnommen aus gleitender Mittelfristprognose 2020/2021

**Abbildung 2: Güterverkehrsleistung 2020 – Drei Viertel auf der Straße**



Angaben für Deutschland. Luftfracht ca. 1 Mrd. tkm  $\approx$  0,15 %. Ohne Seeverkehr und ohne Transporte deutscher Lkw bis 6 t zGG oder 3,5 t Nutzlast. Quelle: Verkehr in Zahlen 2021/2022, BMDV.

Von der Straßengüterverkehrsleistung in Deutschland (487 Mrd. tkm) wurden im Jahr 2020 rund 59 Prozent von deutschen Lkw und rund 41 Prozent von ausländischen Lkw (Kabotageverkehr) erbracht.<sup>3</sup> Den größten Anteil an der Straßengüterverkehrsleistung mit deutschen Lkw hatten (1) Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch; (2) Pakete, Briefe und sonstige Produkte; (3) Chemische und Mineralerzeugnisse; (4) Erze, Steine und Erden sowie Bergbauprodukte.

**Tabelle 1: Güterverkehrsleistung nach Güterart: Konsumgüter sind bestimmend**

	Güter	Beschreibung	Leistung
1	Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	Nahrungs- und Genussmittel, Textilien, Bekleidung, Leder und Lederwaren, Holzwaren, Papier, Pappe, Druckerzeugnisse.	65,8 Mrd. tkm
2	Sonstige Produkte	Post, Pakete, Geräte und Material für die Güterbeförderung, Umzugsgut und sonstige nichtmarktbestimmte Güter, Sammelgut, unbekannte Güterarten.	65,4 Mrd. tkm
3	Chemische und Mineralerzeugnisse		43,6 Mrd. tkm
4	Erze, Steine und Erden, Bergbau		29,6 Mrd. tkm

Quelle: Verkehr in Zahlen 2021/2022.

<sup>3</sup> Verkehr in Zahlen 2021/2022, BMDV



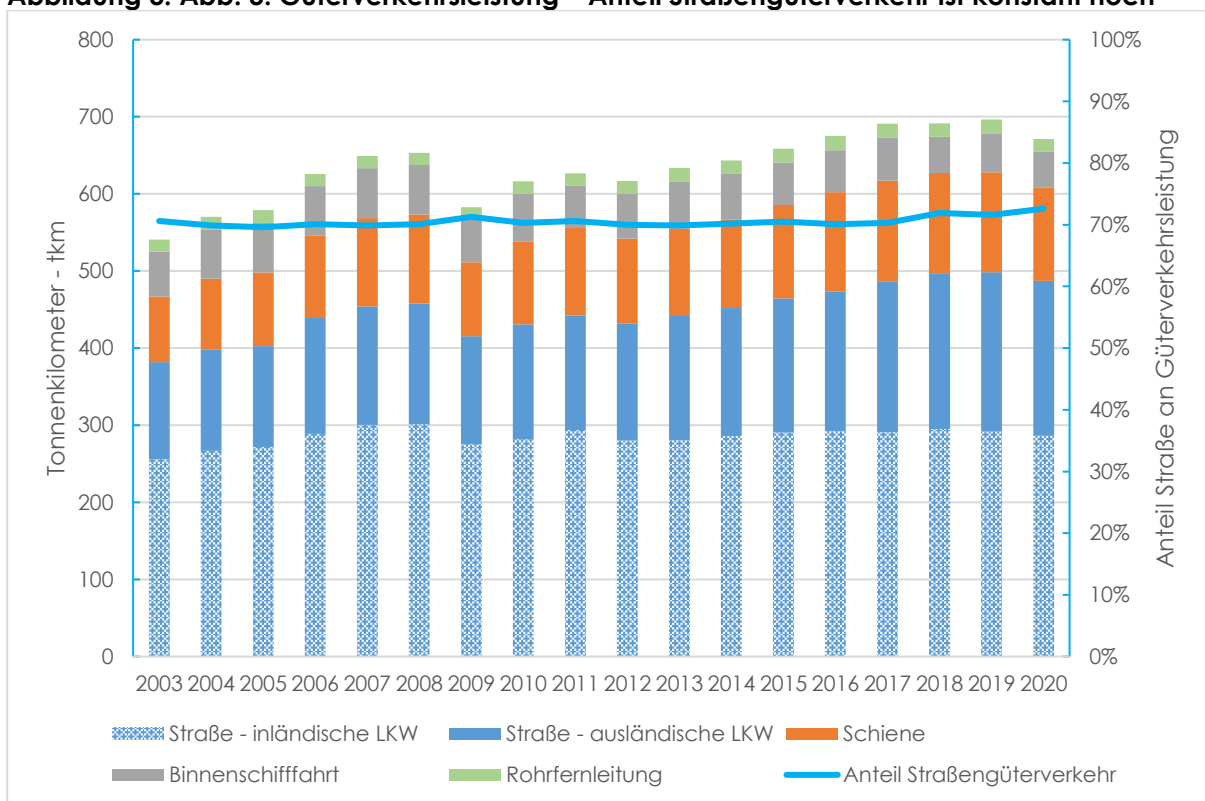
### 1.3 Entwicklung des Straßengüterverkehrs und Prognose

Vor der Corona-Pandemie im Jahr 2019 lag die gesamtmodale Güterverkehrsleistung in Deutschland bei 698 Mrd. tkm und damit deutlich über dem Wert von 2020 (671 Mrd. tkm).

Der Anteil der Straßengüterverkehrsleistung an der Gesamtgüterverkehrsleistung lag im Jahr 2019 mit 498 Mrd. tkm bei rund 71 Prozent. Das Verhältnis des Straßengüterverkehrs zum gesamtmodalen Güterverkehr ist seit 2003 bis heute nahezu konstant geblieben.

Der Rückgang der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr im Jahr 2020 um rund 2,2 Prozent ist auf die Corona-Pandemie und der durch die Maßnahmen zu ihrer Eindämmung ausgelösten, schweren gesamt- und branchenwirtschaftlichen Rückgänge, insbesondere des deutschen Außenhandels, zurückzuführen.<sup>4</sup>

**Abbildung 3: Abb. 3: Güterverkehrsleistung – Anteil Straßengüterverkehr ist konstant hoch**



Quelle: Verkehr in Zahlen 2020/2021.

In der Verkehrsverflechtungsprognose aus dem Jahr 2016 wird für das Jahr 2030 ein Anstieg der gesamten Güterverkehrsleistung um 38 Prozent gegenüber 2010 auf dann 830 Mrd. tkm. angenommen, wobei davon der Straßengüterverkehr prognostiziert um 39 Prozent auf dann 607 Mrd. tkm wachsen soll. Der Anteil des Straßengüterverkehrs wird mit 72 Prozent an der gesamten Güterverkehrsleistung konstant hoch bleiben.<sup>5</sup>

Derzeit lässt das BMDV eine neue Langfrist-Verkehrsprognose 2040 (VP 2040) erarbeiten.

<sup>4</sup> Vgl. Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr - Mittelfristprognose Winter 2021/2022, Intraplan Consult GmbH im Auftrag des BMDV; Stand März 2021.

<sup>5</sup> Verkehrsverflechtungsprognose 2030, Erscheinungsjahr: 2016

#### **1.4 Personenverkehr**

Von insgesamt 3.214 Mio. Personenkilometern, die im Jahr 2017 zur Beförderung von Personen in Deutschland über sämtliche Verkehrsträger hinweg geleistet wurden, standen 1.344 Mio. Personenkilometer in unmittelbarem Zusammenhang zur Erwerbstätigkeit der beförderten Personen (berufsbedingte Mobilität). Das sind rund 42 Prozent.<sup>6</sup>

An Werktagen entfallen etwa zwei Drittel der täglichen Gesamtverkehrsleistung zur Beförderung von Erwerbstätigen auf die berufsbedingte Mobilität. Davon geht die eine Hälfte auf die Wege zwischen Arbeitsplatz und zu Hause zurück, die andere Hälfte auf Wege und Reisen zur Ausübung des Berufs.<sup>7</sup>

In Hessen entspricht der Anteil der berufsbedingten Mobilität an der Gesamtbeförderungsleistung dem bundesweiten Wert – 42 Prozent.<sup>8</sup>

75 Prozent der Beförderungsleistung in Hessen werden über den motorisierten Individualverkehr erbracht. Im ländlichen Raum liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an der Beförderungsleistung sogar bei zu 86 Prozent.<sup>9</sup>

#### **1.5 Bau, Planung und Betrieb von Landesstraßen**

Die für Bau, Planung und Betrieb von Landesstraßen zuständige obere Straßenbaubehörde ist Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement (Hessen Mobil). Sie nimmt die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast wahr.

Daneben ist Hessen Mobil auch für alle Bundesstraßen in Hessen zuständig. Die frühere Zuständigkeit für Autobahnen ist mit Beginn des Jahres 2021 auf „Die Autobahn GmbH des Bundes“ übergegangen.

Zentrales Planungsinstrument für Landesstraßen in Hessen ist das Landesstraßenerhaltungs- und Bauprogramm, das als Teil 2 der Anlage (Straßenerhaltungs- und Bauprogramm) zum Einzelplan 07 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Haushaltsplan des Landes Hessens beigefügt ist. Es wird zusammen mit dem Radwegeprogramm und der Investitionsübersicht für Ingenieurfremdleistungen sowie dem jeweiligen Haushaltsplan vom hessischen Landtag beschlossen. Im Landesstraßenerhaltungs- und Bauprogramm werden Einzelmaßnahmen für den Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen sowie Erhaltungsmaßnahmen für Landesstraßen und Bauwerke nebst der entsprechenden Bereitstellung von Planungsmitteln für das jeweilige Haushaltsjahr gesetzlich festgelegt.

#### **1.6 Hessen Mobil**

Schwerpunkte der Aufgabenwahrnehmung von Hessen Mobil im Bereich der Straßen sind die Umsetzung der Bundes- und Landesstraßenbauprogramme, die Wartung und Unterhaltung von Bundes- und Landesstraßen.

Im Stellenplan zum Haushalt 2022 sind für Hessen Mobil insgesamt 3.005,5 Personalstellen vorgesehen. Davon entfallen 413 Stellen auf Beamte, 24 Stellen auf Beamte im Vorbereitungsdienst und 2.568,5 Stellen auf Tarifbeschäftigte.

Die Personalausgaben für die Planstellen belaufen sich im Jahr 2022 auf rund 172 Mio. Euro.

Mit dem Übergang der Zuständigkeit für die Autobahnen auf die Autobahn GmbH sind bei Hessen Mobil rund 900 Stellen weggefallen. Der Personalabgang erfolgte nicht aus dem Personalstamm, der

---

<sup>6</sup> Mobilität in Deutschland (MiD) 2017

<sup>7</sup> MiD 2017, Ergebnisbericht, S. 6

<sup>8</sup> MiD 2017, Regionalbericht Hessen, S. 44

<sup>9</sup> MiD 2017, Regionalbericht Hessen, S. 40

für das den Autobahnen nachgeordnete Netz zuständig ist. Auf den Landesstraßenbau hat sich diese Personalreduktion daher nicht nachteilig ausgewirkt.

Für die Jahre 2021 bis 2023 wurden bei Hessen Mobil rund 340 neue Stellen geschaffen, von denen der Großteil für den Projektbereich, also u.a. für den Landesstraßen- und Radwegebau, vorgesehen ist. Von diesen Stellen sind zu Beginn des Jahres 2023 noch rund 200 Stellen unbesetzt.

### 1.7 Zustand der Landesstraßen

Viele Straßen sind alt und marode. Die Folgen sind Beeinträchtigungen im Verkehr wie Sperrungen, Tempolimits, Gewichtsbeschränkungen und sonstige Behinderungen infolge von Sanierungsarbeiten. Im Rahmen der sogenannten Zustandserfassung und -bewertung („ZEB“) werden Landesstraßen in regelmäßigen Intervallen hinsichtlich einzelner Merkmale wie Ebenheit oder Oberflächenschäden geprüft. Dabei werden Zustandswerte ermittelt. Aus den einzelnen Teilwerten wird der sog. Substanzwert (SUB) sowie der sog. Gebrauchswert (GEB) gebildet, aus denen sich schließlich ein Gesamtwert ergibt.

Der Substanzwert bildet in erster Linie den baulichen Straßenzustand ab und wird auf der Grundlage von Ebenheit und Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn ermittelt.

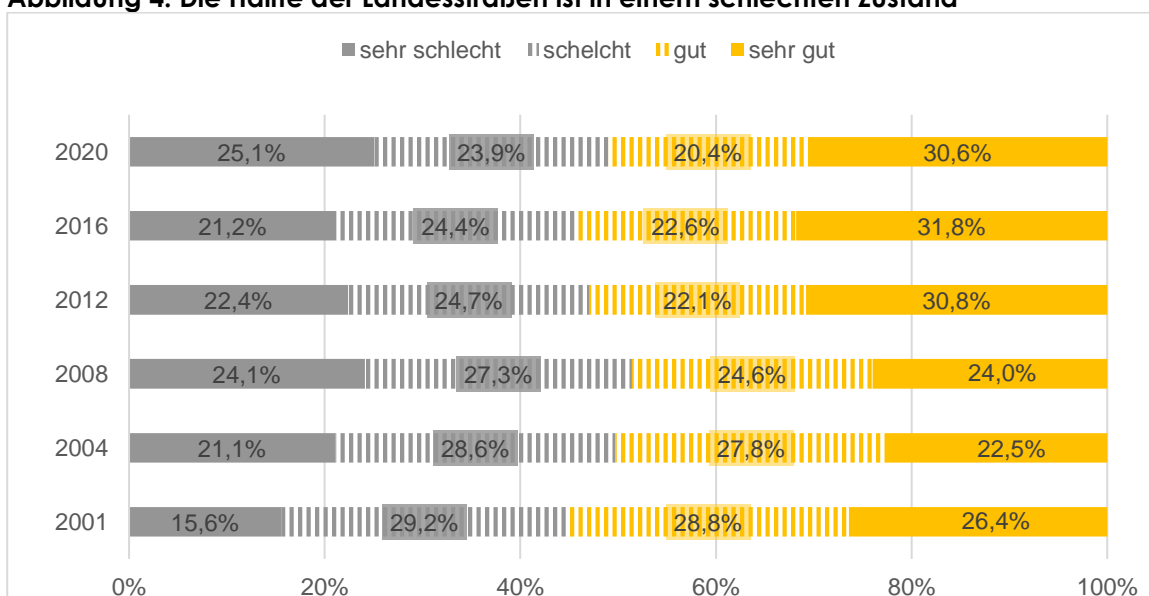
Im Rahmen der Bewertung wird das erfasste Landesstraßennetz außerorts in 100m-Abschnitte und innerorts in 20m-Abschnitte eingeteilt. Einzelne Landesstraßen können folglich aus verschiedenen Abschnitten mit gegebenenfalls gutem oder schlechtem Substanzwert bestehen.

Festzustellen ist, dass sich – nach einer kontinuierlichen Verbesserung im Zeitraum von 2001 bis 2008 – der Zustand hessischer Landesstraßen seit 2008 insgesamt verschlechtert hat.

Die letzte Zustandserfassung erfolgte 2020. Die Landesregierung veröffentlicht die Ergebnisse der Zustandserfassung leider nicht vollständig, sondern überträgt sie in nicht näher definierte vier Kategorien zum Zustand der Landesstraßen: „sehr schlecht“, „schlecht“, „gut“, „sehr gut“.

Danach wiesen 49 Prozent der hessischen Landesstraßen im Jahr 2020 einen sehr schlechten bzw. schlechten Zustand auf. Das sind rund 4 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2016 und rund 5 Prozentpunkte mehr als im Jahr 2001. Für die Hälfte der Landesstraßen in Hessen sind also zeitnah Erhaltungsmaßnahmen nötig. Bei 25 Prozent der Landesstraßen kann es gegebenenfalls zu Einschränkungen für den Verkehr kommen, da sie sich in einem so schlechten Zustand befinden.

**Abbildung 4: Die Hälfte der Landesstraßen ist in einem schlechten Zustand**



Quelle: Hessischer Landtag, Antwort des Ministers für Wirtschaft und Verkehr auf Kleine Anfragen.

Die Straßenbaubehörde Hessen Mobil veröffentlicht die Substanzwerte der Landesstraßen nach der Werteskala der ZEB in einer Zustandskarte, die online auf den Internetseiten von Hessen Mobil abrufbar ist.

Auch im Vergleich zu Autobahnen und Bundesstraßen schneiden die hessischen Landesstraßen schlecht ab. Im Jahr 2017 waren lediglich 9,7 Prozent der Autobahnen in einem sehr schlechten Zustand. Bei Landesstraßen waren es im Jahr 2016 schon 21,2 Prozent.

**Tabelle 2: Landesstraßen sind öfter in sehr schlechtem Zustand als Autobahnen**

Anteil Straßen, die sich in sehr schlechtem Zustand befinden					
Autobahn		Bundesstraße		Landesstraße	
2013	6,8 %	2011	17,5 %	2012	22,4 %
2017	9,7 %	2015	13,1 %	2016	21,2 %

Quelle: Präsentation Landesregierung zu „Sanierungsoffensive 2016 – 2022“.

### 1.8 Zustand der Brücken

In Hessen gibt es ca. 4.955 Brückenbauwerke, die von Hessen Mobil verwaltet werden. Davon befinden sich ca. 1.959 Brücken an Landesstraßen.<sup>10</sup>

Hessen Mobil prüft Brücken alle sechs Jahre in Form einer Hauptprüfung, inklusive einer Zwischenprüfung alle drei Jahre. Brücken werden dabei auf Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit geprüft, wodurch Mängel und Schäden erfasst, bewertet und dokumentiert werden.<sup>11</sup>

Von den 341 Brückenbauwerken in Hessen entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, die in einem „kritischen Zustand“ sind, gibt es 50 Bauwerke, die ständig überwacht werden. Der Großteil davon, 41 Bauwerke, befindet sich an Autobahnen.<sup>12</sup>

Im Jahr 2021 wurden 55 Brückenerhaltungsmaßnahmen begonnen. 44 Brückenerhaltungsmaßnahmen, die auch schon früher begonnen wurde, wurden abgeschlossen, 26 Projekte liefen im Jahr 2022 weiter.<sup>13</sup>

### 1.9 Mobilfunkversorgung entlang von Landesstraßen

Zu einer modernen leistungsfähigen Straßenverkehrsinfrastruktur gehört nicht mehr nur die Bausubstanz der Fahrbahn, sondern auch ein schnelles, zuverlässiges und belastbares Telekommunikationsnetz entlang der Straße. Geschäftliche und private Telefongespräche, Notrufe, Navigationsprogramme, aber insbesondere auch künftig (teil-)autonom fahrende PKW und Zugmaschinen erfordern einen lückenlosen Mobilfunkempfang mit möglichst geringer Latenz.

Festzustellen ist, dass die Mobilfunkversorgung im nachgeordneten Straßennetz, also Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen, deutlich hinter die Versorgung an Autobahnen und Bundesstraßen zurückfällt.

Bei der Versorgung mit Sprachtelefonie waren im Jahr 2018 in Hessen 0,27 Prozent der entlang des nachgeordneten Straßennetzes gelegenen Bereiche von keinem Mobilfunkbetreiber mit einem Angebot für Sprachtelefonie versorgt („weiße Flecken“). Das ist der schlechteste Wert nach Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Thüringen. In Schleswig-Holstein, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind alle Bereiche entlang von Straßen im nachgeordneten Straßennetz von mindestens einem Anbieter mit Sprachtelefonie versorgt.<sup>14</sup>

<sup>10</sup> Hessen Mobil, Homepage

<sup>11</sup> S.o.

<sup>12</sup> S.o.

<sup>13</sup> S.o.

<sup>14</sup> Bundesnetzagentur, Kurzbericht über Grad der Versorgung entlang von Verkehrswegen, Juni 2022

Bei allen Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen liegt eine vollständige Versorgung mit Sprachtelefonie durch mindestens einen Anbieter vor.

Die LTE-Mobilfunkabdeckung (4G) in Bereichen entlang von Straßen im nachgeordneten Straßennetz in Hessen beträgt rund 87 Prozent. Entlang von Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen sind es rund 97 Prozent.<sup>15</sup>

Die Abdeckung mit dem für (teil-)autonomes Fahren notwendigen 5G-Standard beträgt lediglich rund 29 Prozent. Entlang von Autobahnen und Bundesstraßen in Hessen sind es rund 45 Prozent.<sup>16</sup>

In ihrem „Zukunftspakt Mobilfunk“ setzte sich die Landesregierung im Januar 2022 gemeinsam mit den Mobilfunknetzbetreibern Deutsche Telekom, Telefonica und Vodafone das Ziel, bis 2024 das bestehende Mobilfunknetz zu verdichten und Mobilfunklücken entlang von Autobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen zu schließen.

### 1.10 Straßeninfrastrukturvermögen

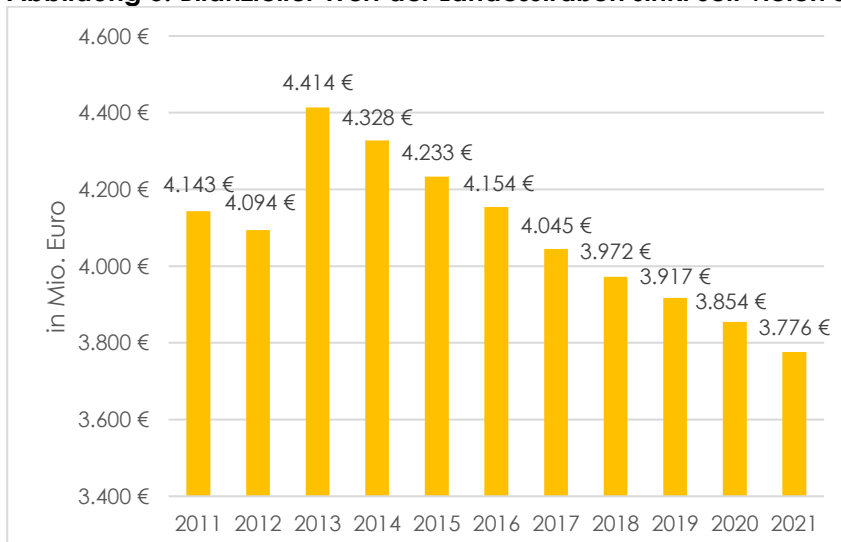
Im jährlichen Geschäftsbericht des Landes Hessen wird u.a. das Infrastrukturvermögen bilanziell dargestellt, als Sachanlage in einem eigenen Bilanzposten bewertet und planmäßig abgeschrieben. Es umfasst das Landesstraßennetz mit seinen Straßen, Brücken, sonstigen Ingenieurbauwerken und Radwegen einschließlich der Grundstücksflächen sowie die Straßenausstattung.

Das Infrastrukturvermögen wird im Geschäftsbericht mit den Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten für die Infrastruktur bewertet.

Zu Beginn der aktuellen Regierungskoalition von CDU und Bündnis 90/Die Grünen Anfang 2014 lag der bilanzielle Wert des Landesstraßenvermögens bei 4,414 Mrd. Euro (Stand 31.12.2013). Seitdem ist er auf 3,776 Mrd. Euro am Ende des Jahres 2021 gesunken.<sup>17</sup> Damit ist ein Werteverlust in diesen acht Jahren in Höhe von 638 Mio. Euro bzw. 14 Prozent eingetreten.

Der Hauptgrund dafür ist, dass die Investitionen niedriger waren als der Wertverlust durch Abschreibungen für die Abnutzungen, wie die folgenden Kapitel zeigen.

**Abbildung 5: Bilanzieller Wert der Landesstraßen sinkt seit vielen Jahren**



Angaben zum 31.12. des Jahres. Quelle: Geschäftsberichte der Landesregierung für Jahre ab 2011.

<sup>15</sup> Bundesnetzagentur, Kurzbericht über Grad der Versorgung entlang von Verkehrswegen, Juni 2022

<sup>16</sup> Bundesnetzagentur, Kurzbericht über Grad der Versorgung entlang von Verkehrswegen, Juni 2022

<sup>17</sup> Zum 31.12.2021 betrug der bilanzielle Wert des Infrastrukturvermögens 3,776 Mrd. Euro und damit 78 Mio. Euro weniger als zu Beginn des Geschäftsjahres 2021. Quelle: Geschäftsbericht 2021 des Landes Hessen, Anlagespiegel, S. 99.

### 1.11 „Straßenerhaltungs- und Bauprogramm“

Die Gesamtsumme der im Haushalt 2022<sup>18</sup> bereitgestellten Mittel für die Umsetzung des „Straßenerhaltungs- und Bauprogramms“ beläuft sich auf rund 191 Mio. Euro.

Darin enthalten sind Straßenbaumaßnahmen für Landesstraßen in Höhe von 150 Mio. Euro, was der Landesstraßenbauetat im engeren Sinne ist. Hinzu kommen 28 Mio. Euro für Planungen durch externe Ingenieurbüros und 13 Mio. Euro für Radwege.

Die 150 Mio. Euro für Straßenbaumaßnahmen umfassen 141 Mio. Euro für Neu-, Um- und Ausbau sowie für Substanzerhaltung von Landesstraßen sowie 9 Mio. Euro für mittelbare Baumaßnahmen rund um Landesstraßen wie etwa die Lärmvorsorge.

Von den 141 Mio. Euro entfallen nur 122 Mio. Euro auf unmittelbare Straßenbauprojekte. Die übrigen 19 Mio. Euro werden für pauschale Bauvorhaben und Kleinreparaturen wie etwa für Böschungen, Bankette, Mulden und Gräben, für die Erneuerung von befestigten Entwässerungsrinnen und Durchlässen, für die Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen sowie für die Gehölz- und Grünpflege verwendet. Nähere Erläuterungen bieten die folgende Tabelle sowie die darauf folgende Abbildung.

**Tabelle 3: Nur 122 Mio. Euro von 191 Mio. Euro fließen in Einzelbauvorhaben**

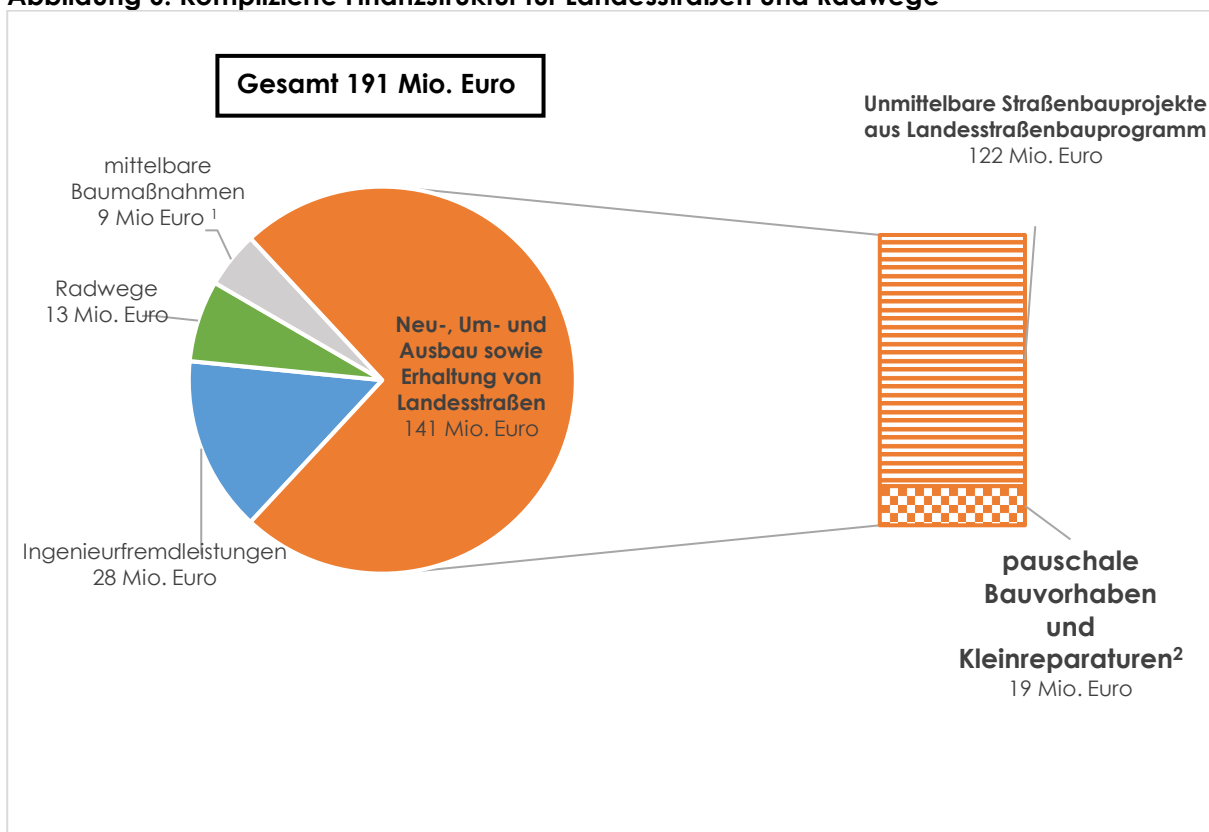
1	Gesamtinvestitionen Straßen und Radwegebau	191.100.000
1.1	davon Radwegeprogramm	13.000.000
1.2	davon Ingenieurfreibleistungen	28.000.000
1.3	davon Straßenbauprogramm	150.100.000
1.3.1	davon Neu-, Um- und Ausbau sowie Substanzerhaltung einschl. Brücken	141.100.000
1.3.1.1	davon Einzelbauvorhaben gem. Liste	122.180.000
1.3.1.2	davon Verkehrsnotstände	2.000.000
1.3.1.3	davon Amphibienschutzprogramm	1.000.000
1.3.1.4	davon Neu- und Umbau von Verkehrsanlagen, insbesondere LSA, sowie für Maßnahmen zum barrierefreien Umbau von Verkehrsanlagen im Zuge von Fördermaßnahmen	2.000.000
1.3.1.5	davon Pauschale Bauvorhaben sowie Abrechnungsreste	13.920.000
1.3.1.5.1	davon Erhaltung von Fahrbahnen u.a. auch in Bereichen von Unfallpunkten, Parkplätzen, Radwegen und Nebenanlagen	2.970.000
1.3.1.5.2	davon Erhaltung von Bauwerken	1.000.000
1.3.1.5.3	davon Maßnahmen im Seitenraum Regulierung von Böschungen, Banketten, Mulden und Gräben Erneuerung von befestigten Entwässerungsrinnen/-mulden und Durchlässen	2.370.000
1.3.1.5.4	davon Gehölz- und Grünpflege	1.540.000
1.3.1.5.5	davon Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen	2.830.000
1.3.1.5.6	davon Reparatur und Erneuerung von Schutzeinrichtungen	850.000
1.3.1.5.7	davon Reparatur und Erneuerung von Beschilderungen	860.000
1.3.1.5.8	davon Reparatur und Erneuerung von verkehrstechnischen Anlagen	1.000.000
1.3.1.5.9	davon Abrechnungsreste	1.000.000
1.3.2	davon Verkehrsberuhigungsmaßnahmen an Straßen in der Baulast des Landes und ortsgerechter Umbau von Landesstraßen im Zusammenhang mit Dorferneuerungsmaßnahmen und städtebaulichen Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen	1.000.000

<sup>18</sup> Im Haushaltsplan des Landes sind im Einzelplan 07 (Wirtschaftsministerium), Kapitel 07 20 (Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement) Ausgaben der Landesstraßenbaubehörde Hessen Mobil und damit die Ausgaben für die Landesstraßen dargestellt.

1.3.3		Anteilige Kosten für Kreuzungsmaßnahmen mit Bundesfernstraßen (sofern der Landesanteil <50.000 €; ansonsten als Einzelbauvorhaben im Titel 761 veranschlagt)	500.000
1.3.4		Anteilige Kosten des Landes für Hochborde und Kanalisationsanlagen der Gemeinden in Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen	500.000
1.3.5		Anteilige Kosten des Landes für Maßnahmen an Kreuzungen zwischen sonstigen Eisenbahnen und Straßen in der Baulast des Bundes, eines Kreises, einer Gemeinde	500.000
1.3.6		Lärmvorsorge und Lärmsanierung, Rückbau und ortsbildgerechte Umgestaltung an bestehenden Landesstraßen in der Baulast des Landes	4.000.000
1.3.7		Erwerb von Dritten vorfinanzierter Landesstraßenbauprojekte (Refinanzierung KIM-Maßnahmen)	2.500.000

Straßenerhaltungs- und Bauprogramm. Quelle: Haushaltsplan 2022, Anlage 2 zum EP 07, HMdF.

**Abbildung 6: Komplizierte Finanzstruktur für Landesstraßen und Radwege**

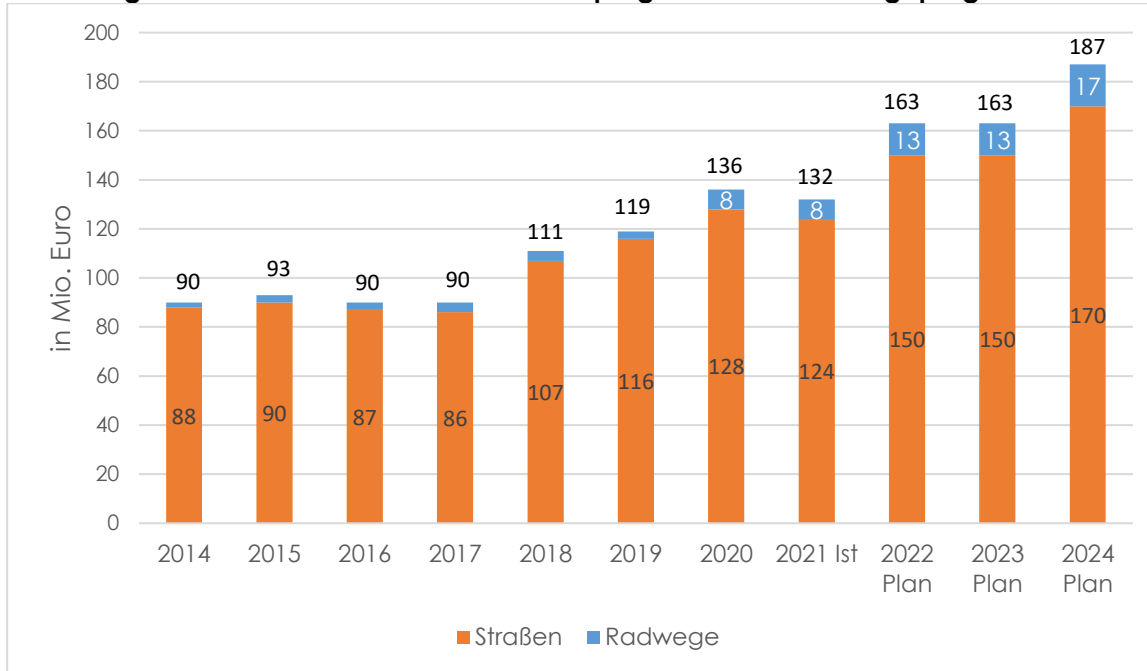


<sup>1)</sup> Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Lärmvorsorge sowie anteilige Kosten des Landes bei Kreuzungen von Landesstraßen mit Straßen anderer Baulastträger und Eisenbahnen. <sup>2)</sup> Verkehrsnotstände; Amphibienschutzprogramm; Neu- und Umbau von Verkehrsanlagen; Erhaltung von Fahrbahnen; Erneuerung Fahrbahnmarkierungen; Maßnahmen im Seitenraum wie Böschungen und Banketten, Reparaturen. Angaben für das Haushaltsjahr 2022. Quelle: Haushaltsplan des Landes Hessen 2022, HMdF.

Für das Jahr 2023 bleiben die Haushaltsmittel im Vergleich zu 2022 nahezu identisch. Im Jahr 2024 steigen die im Doppelhaushalt 2023/2024 bereitgestellten Mittel für das „Straßenerhaltungs- und Bauprogramm“ auf insgesamt 220 Mio. Euro, wovon 170 Mio. Euro für Straßenbaumaßnahmen an Landesstraßen – Landesstraßenbauetat – vorgesehen sind. Das sind rund 20 Mio. Euro mehr als jeweils in den Jahren 2022 und 2023. Diese Steigerung im Landesstraßenbauetat geht zurück auf eine Erhöhung der Mittel für unmittelbare Straßenbauprojekte von 122 Mio. auf dann 141 Mio. Euro im Jahr 2024.

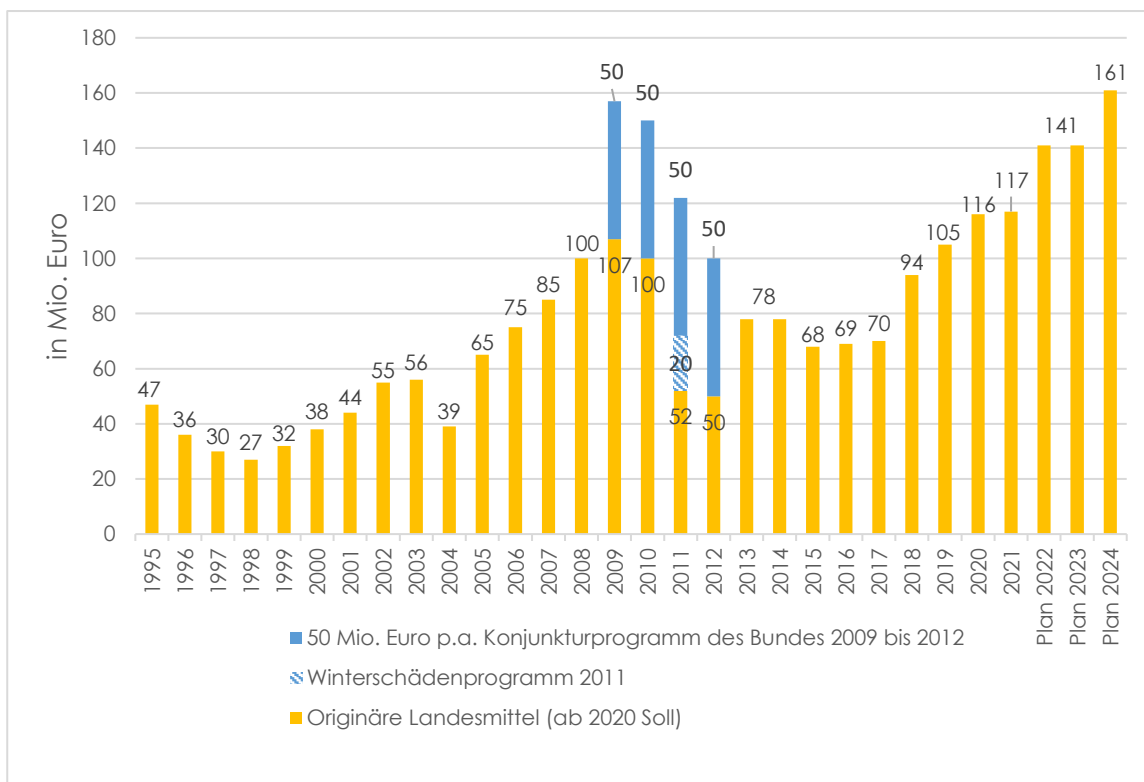
Deutliche Steigerungen gegenüber den Vorjahren weisen sowohl der Landesstraßenbauetat als auch das Radwegeprogramm auf, wie die beiden folgenden Abbildungen zeigen.

**Abbildung 7: Zuwächse im Landesstraßenbauprogramm und Radwegeprogramm**



Quelle: Haushaltspläne des Landes Hessen.

**Abbildung 8: Neu-, Um- und Ausbau sowie Substanzerhaltung der Landesstraßen**



Ohne mittelbare Baumaßnahmen rund um Landesstraßen wie etwa die Lärmvorsorge, für die in 2022 rund 9 Mio. Euro vorgesehen sind. In den Jahren 2009 bis 2012 erhielt das Land Hessen jährlich Mittel des Bundes in Höhe von 50 Mio. Euro für Investitionen in Landesstraßen. Quelle: Haushaltspläne des Landes Hessen seit 1991.



Im Rahmen des kommunalen Interessenmodells (KIM) konnten Kommunen Landesstraßenbauprojekte vorfinanzieren, für die im regulären Landesetat die Mittel fehlten. Das Land erstattet den Kommunen binnen 15 Jahren nach Fertigstellung die Kosten.

Das erste KIM-Programm lief im Zeitraum von 2000 bis 2006. Im Jahr 2013 folgte ein zweites Programm (KIM II), über das insgesamt 8 Ortsumgehungen sowie 5 Ortsdurchfahrten vorfinanziert wurde. Zum 4. Quartal 2019 waren von den insgesamt 13 Projekten noch 6 in Planung, 3 im Bau und 4 fertiggestellt. Darüber hinaus wurde das Programm nicht fortgeführt.

### 1.12 Anschaffungs- und Herstellungskosten

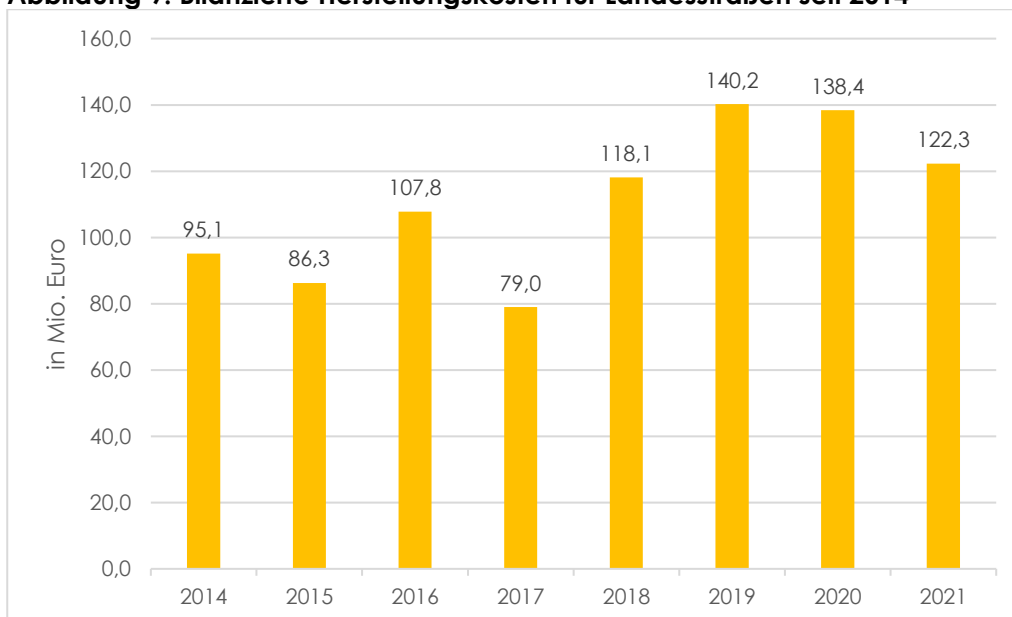
Der in Kapitel 1.10 oben erläuterte Rückgang des Infrastrukturvermögens ergibt sich aus der Differenz zwischen dem Vermögensverlust durch Abschreibungen und denjenigen Ausgaben, durch die ein Vermögenszuwachs entsteht. Diese Ausgaben sind die sog. Herstellungskosten. Die Herstellungskosten sind Ausgaben für die Herstellung eines Vermögensgegenstands (Neubau), für seine Erweiterung (Ausbau) oder für eine über seinen ursprünglichen Zustand hinausgehende wesentliche Verbesserung (werterhöhende Erhaltung, Umbau).

Es handelt sich um Investitionen im eigentlichen Sinn. Der Begriff Investitionen wird häufig aber nicht nur für vermögensrelevante Ausgaben, sondern für sämtliche Ausgaben, also beispielsweise auch reine Instandhaltung, verwendet.

Nicht als Herstellungskosten gelten Ausgaben für reine Instandhaltungsmaßnahmen (nicht werterhöhende Erhaltung). Solche Maßnahmen haben keine Auswirkung auf die bilanzielle Wertentwicklung des Straßeninfrastrukturvermögens.

Die über die Jahre kumulierten Herstellungskosten für das Infrastrukturvermögen der Landesstraßen beliefen sich zum 31.12.2021 laut Geschäftsbericht des Landes auf rund 7 Mrd. Euro. Im Geschäftsjahr 2021 wurden 122,3 Mio. Euro Anschaffungs- und Herstellungskosten<sup>19</sup> für das Infrastrukturvermögen bilanziert.

**Abbildung 9: Bilanzierte Herstellungskosten für Landesstraßen seit 2014**



Quelle: Geschäftsberichte des Landes Hessen.

<sup>19</sup> Es ist zwischen den Ausgaben im Haushaltsplan und den Anschaffungs- und Herstellungskosten in der Bilanz zu unterscheiden. Bei den 122,3 Mio. Euro Anschaffungs- und Herstellungskosten, die im Jahr 2021 bilanziert wurden handelt es sich nicht um die 122 Mio. Euro, die für das Jahr 2022 im Haushaltsplan für unmittelbare Straßenbauprojekte aus dem Landesstraßenbauprogramm vorgesehen sind.

### 1.13 Abschreibungen

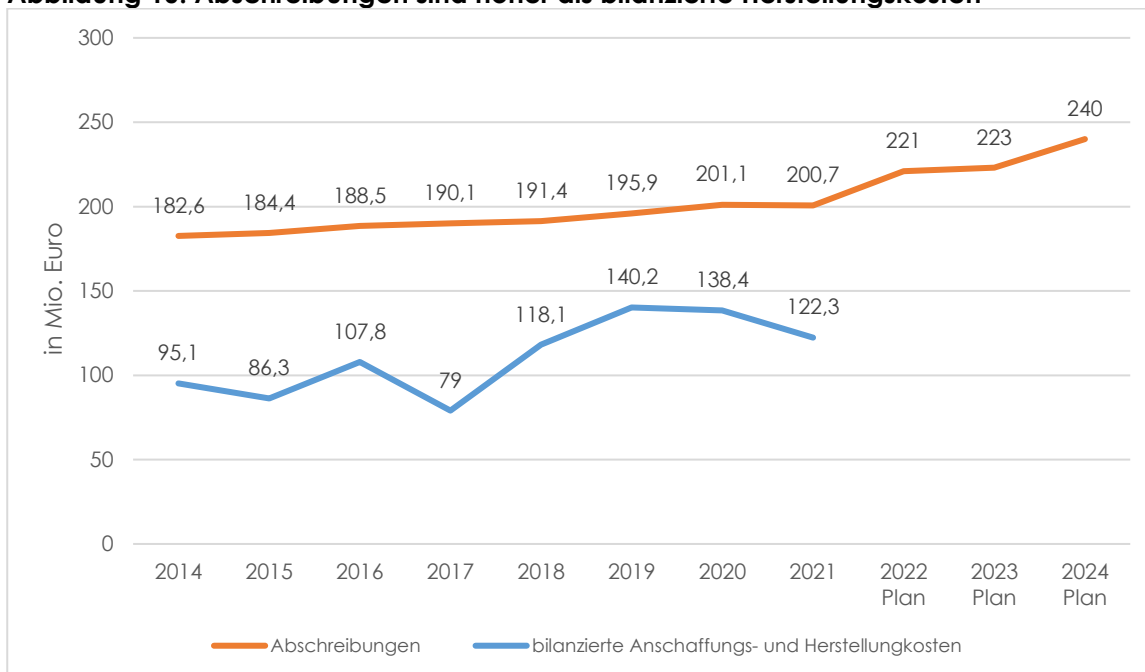
Für den Wertverlust sind die bilanziellen Abschreibungen maßgeblich. Sie geben den bilanziellen Werteverzehr durch Abnutzung wieder.

Die Abschreibung erfolgt linear über die betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer, für Straßen von 30 Jahren sowie für Brücken von 50 Jahren.<sup>20</sup>

Im Haushaltsplan 2022 wird mit planmäßigen Abschreibungen auf das Straßeninfrastrukturvermögen in Höhe von rund 220 Mio. Euro gerechnet, im Jahr 2023 mit 223 Mio. Euro und im Jahr 2024 mit 240 Mio. Euro.

Seit vielen Jahren übersteigen die Abschreibungen auf das Straßeninfrastrukturvermögen die Anschaffungs- und Herstellungskosten für die Landesstraßen. Es gelingt daher nicht, den durch die Abschreibung bedingten kontinuierlichen Wertverlust des Straßeninfrastrukturvermögens durch Investitionen auszugleichen. Die Nettoinvestitionen sind mindestens seit Beginn der 2010er Jahre negativ, was die Landesregierung in den Geschäftsberichten ausweist. Dieser Befund gilt vermutlich schon seit Jahrzehnten, wie ein Blick auf die deutlich niedrigeren Investitionen in den 1990er und den 2000er Jahre in Abbildung 8 Seite 7 nahelegt.

**Abbildung 10: Abschreibungen sind höher als bilanzierte Herstellungskosten**



Quelle: Geschäftsberichte und Haushaltspläne des Landes Hessen.

Es ist zu berücksichtigen, dass im Geschäftsbericht des Landes Wertsteigerungen der mit Straßen bebauten Grundstücke mit den tatsächlichen Abschreibungen der Straßeninfrastruktur innerhalb des Bilanzpostens verrechnet werden. Daraus folgt, dass bei gestiegenen Grundstückswerten der tatsächliche Werteverzehr der Straßeninfrastruktur weitaus höher liegen dürfte als es die bilanzierten Werte im Geschäftsbericht wiedergeben.

<sup>20</sup> Geschäftsbericht des Landes Hessen 2021

### 1.14 Straßenbauprogramm des Landes: Nahezu ausschließlich Erhaltung

Das Straßenerhaltungs- und Bauprogramm<sup>21</sup> bildet die planerische Grundlage für die Straßenbautätigkeit des Landes. Dort sind die zur Realisierung vorgesehenen Einzelmaßnahmen im Straßenbau einschließlich des Radwegebaus enthalten.

Die Landesregierung folgt dem Prinzip „Sanierung vor Neubau“. Rund 89 Prozent der Ausgaben für unmittelbare Straßenprojekte im Jahr 2022 (Volumen 122 Mio. Euro) fließen in die Erhaltung (werterhöhend und nicht werterhöhend): Das sind rund 109 Mio. Euro. Dagegen sind für Ausbaumaßnahmen nur 12 Mio. Euro eingeplant. Für Umbaumaßnahmen stehen lediglich 0,74 Mio. Euro bereit und für Neubaumaßnahmen nur 0,23 Mio. Euro.

Von den Einzelbauvorhaben sind gerade einmal 2 Neubau-, 1 Umbau-, 14 Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen. Die Neu- und Umbaumaßnahmen betreffen nicht den Straßenkörper an sich.

**Tabelle 4: : Nur 3 Neu- und Umbauprojekte im Landesstraßenbauprogramm 2022**

Art	Maßnahme	Straße	Beginn
Neubau	Neubau von Schutzeinrichtungen (Baumschutz) im Landkreis Gießen	L 3286	2022
Neubau	Neubau einer Stützmauer in Lohra /Damm	L 3048	2022
Umbau	Umbau Knotenpunkt Borsigstraße/ Stolberger Straße/ A 66 in Wiesbaden/ Nordenstadt	L 3028	2022

Quelle: Liste Einzelbauvorhaben, Landesstraßenbauprogramm, Haushaltsplan 2022, Anl. II zu EP 07, HMdF.

Für das Jahr 2023 ist der Neubeginn von 7 Ausbaumaßnahmen und einer Umbaumaßnahme geplant. Davon waren allerdings 3 Ausbaumaßnahmen und die eine Umbaumaßnahme bereits im Jahr 2022 im Straßenbauprogramm enthalten, wurden aber tatsächlich nicht begonnen. Wie die nachstehende Tabelle zeigt, sind somit im Jahr 2023 tatsächlich nur 4 neue Ausbaumaßnahmen und keine einzige neue Umbaumaßnahme geplant.

Für das Jahr 2024 sind 13 neue Ausbaumaßnahmen geplant - keine einzige Umbaumaßnahme. Neubaumaßnahmen sind weder für das Jahr 2023, noch für das Jahr 2024 geplant.

**Tabelle 5; Keine Umbau- und Neubaumaßnahmen im Jahr 2023 und 2024**

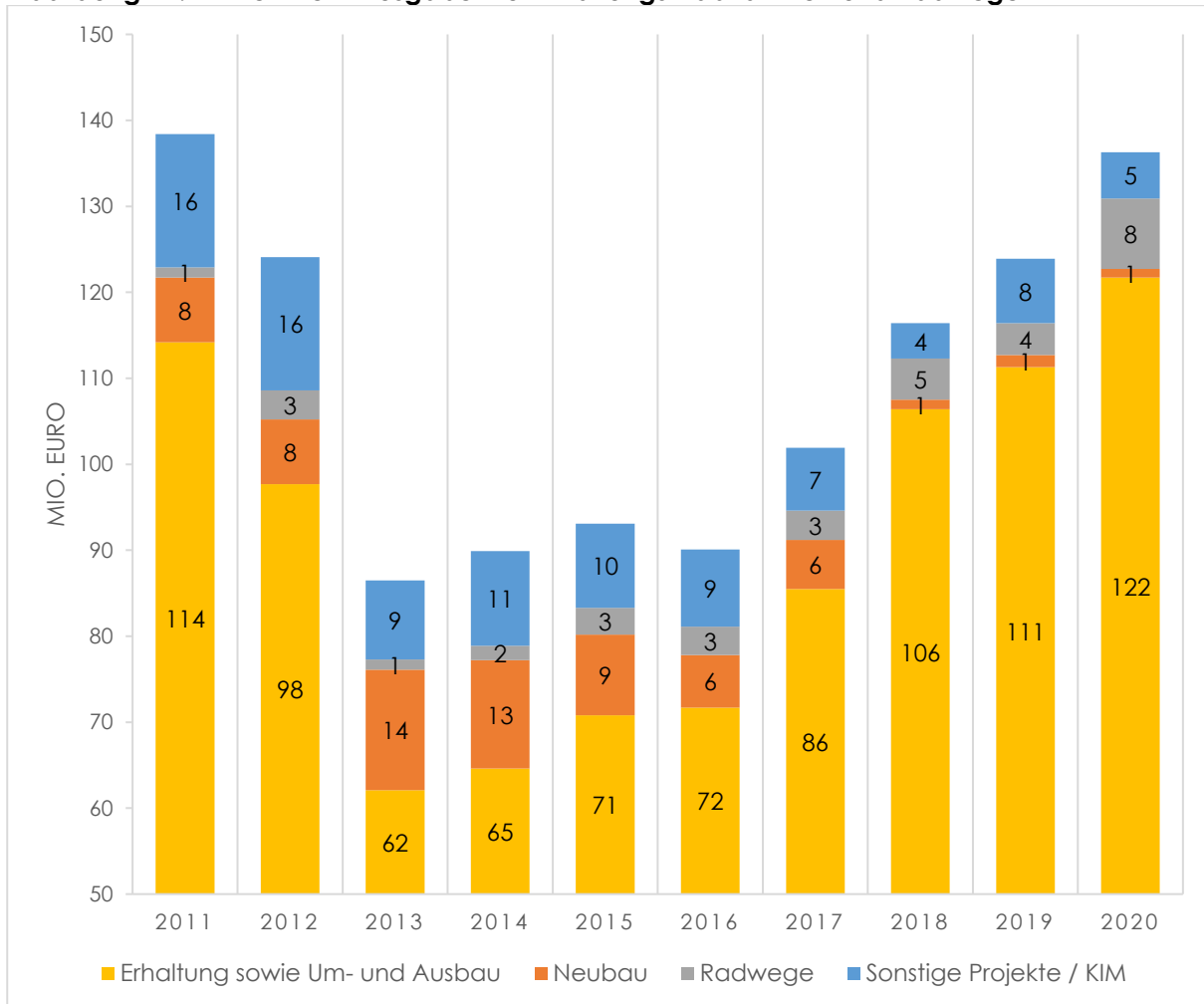
Jahr	Ausbau (neu)	Umbau (neu)	Neubau (neu)
2022	14	1	2
2023	4	-	-
2024	13	-	-

Quelle: Liste der Einzelbauvorhaben, Landesstraßenbauprogramm, Haushaltsplan 2023/2024, Anl. II zu EP 07, HMdF

Seit 2013 haben die Ausgaben für den Neubau kontinuierlich abgenommen, die Ausgaben für Erhaltung und Radwege dahingegen zugenommen, wie Abbildung 11 Seite 20 zeigt.

<sup>21</sup> Anlage II zum Einzelplan 07 des Haushaltsplans

**Abbildung 11: Immer mehr Ausgaben für Erhaltungsmaßnahmen und Radwege**



Ausgaben des Landes Hessen in Mio. Euro. Quelle: Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Unter dem Titel „Sanierungsoffensive 2016 – 2022“ hatte die Landesregierung im Frühjahr 2015 ein mittelfristiges Programm für den Landesstraßenbau im Zeitraum von 2016 bis 2022 aufgestellt.

In dem Plan waren auf der Grundlage einer von Hessen Mobil vorgenommenen Dringlichkeitsbewertung insgesamt rund 530 Einzelmaßnahmen, davon 292 Fahrbahnsanierungen, 126 Um- und Ausbaumaßnahmen sowie 112 Bauwerksinstandsetzungen, mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 370 Mio. Euro enthalten. Der Schwerpunkt der Investitionen lag auf Erhaltungsmaßnahmen.

Bis zum Jahr 2020 wurden 137 zusätzliche Sanierungsprojekte von Straßen mit deutlich verschlechtertem Zustand mit einem Investitionsvolumen von 72 Mio. Euro in das Programm mit aufgenommen.<sup>22</sup>

Im Herbst 2020 wurde die Planung auf das Jahr 2025 verlängert, und es wurden weitere 465 Sanierungsmaßnahmen mit einem Investitionsbedarf von 325 Mio. Euro in das Programm aufgenommen. Das Gesamtvolumen der sog. „Sanierungsoffensive“ wurde auf 1.138 Einzelmaßnahmen mit insgesamt 930 Mio. Euro erhöht.

<sup>22</sup> Umgesetzt wurden bis 2020 insgesamt 260 Einzelmaßnahmen aus der Sanierungsoffensive 2016 – 2022, davon 177 Fahrbahnsanierungen, 40 Um- und Ausbaumaßnahmen sowie 43 Instandsetzungen und Erneuerungen von Bauwerken. Darüber hinaus wurden 105 zusätzliche Sanierungsprojekte von Straßen mit deutlich verschlechtertem Zustand fertiggestellt.

Von 2014 bis Ende 2021 wurden 905 Kilometer Landesstraßen saniert, dies entspricht rund 13 Prozent des Streckennetzes.<sup>23</sup>

Während von 2012 bis 2015 im Schnitt jährlich 77 Kilometer saniert wurden, waren es seit der „Sanierungsoffensive“ in den Jahren 2016 bis 2019 bereits durchschnittlich 125 Kilometer pro Jahr.<sup>24</sup> Die Planungen für die Jahre 2020 bis 2023 sehen eine weitere Steigerung auf durchschnittlich rund 160 Kilometer pro Jahr vor.<sup>25</sup>

## 2 Politische Diskussion

### 2.1 Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen 2014 – 2019

Landesstraßen liegen in ungeteilter Zuständigkeit der Länder. Sie stellen deshalb einen guten Indikator dar, welchen Stellenwert der Straßenverkehr für die Landespolitik hat. Dies spiegelt sich in den Aussagen der Parteien in den Koalitionsverträgen und Wahlprogrammen.

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU und Bündnis 90/Die Grünen für die 19. Wahlperiode 2014 bis 2019 haben sich die Parteien beim Landesstraßenbau auf den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ verständigt.

Es heißt dort wörtlich: „Für mögliche Neubaumaßnahmen wird ein Kriterienkatalog erstellt, aus dem eine Prioritätenliste ableitbar ist. Aufgrund des hohen Bedarfs wird in den nächsten fünf Jahren der deutlich überwiegende Teil der Mittel für den Straßenbau für Erhalt und Sanierung gebunden. Der Bau von Ortsumgehungen soll vor allem mit der Maßgabe des Lärmschutzes fortgesetzt werden.“

### 2.2 Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen 2019 – 2024

Für die 20. Wahlperiode 2019 bis 2024 halten die Regierungsparteien CDU und Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Koalitionsvertrag am Prinzip „Sanierung vor Neubau“ fest.

Die „Sanierungsoffensive“ im Landesstraßenbau soll fortgeschrieben werden. Hierzu heißt es wörtlich: „Die 2015 begonnene und auf 7 Jahre angelegte Offensive sieht gut 580 Maßnahmen für rund 420 Mio. Euro vor. Bis Ende 2018 konnten davon bereits 195 Maßnahmen abgeschlossen werden. Priorität hat für uns weiterhin die Zustandsverbesserung des Bestandsnetzes. Hierzu werden wir erneut eine

Prioritätenliste Landesstraßenbau erstellen. Darüber hinaus wollen wir im Rahmen des Landesstraßenbaus auch in den Aus- und Neubau von Landes- und Umgehungsstraßen investieren. Die Sanierungsmittel für Landesstraßen werden wir bis zum Ende der Legislaturperiode auf 170 Millionen Euro steigern.“

### 2.3 Auszüge aus den Landtagswahlprogrammen 2018

In den Wahlprogrammen der im Landtag vertretenen Parteien sind Verkehr und Mobilität zentrale Themen. Alle Parteien treffen die Aussagen, dass Infrastruktur und Mobilität in der Gesellschaft einen hohen Stellenwert einnehmen. Konsens ist, dass die Ausgaben für Verkehrsinfrastruktur auf einem hohen Niveau gehalten werden soll.

In ihren Wahlprogrammen zur Landtagswahl 2018 befürworteten sowohl CDU als auch SPD den Neu- und Ausbau von wichtigen Landesstraßen, wenngleich auch der Schwerpunkt auf der Sanierung und Erhaltung des Bestandsnetzes liegt. Die FDP stellt den Grundsatz „Erhalt vor Neubau“ in Frage, da es insbesondere in Ballungsgebieten und wachsenden Regionen zusätzliche Verkehrswege brauche. Zudem wollen die Freien Demokraten das kommunale Interessenmodell (KIM) für den Landesstraßenbau wiederbeleben. Die Grünen dagegen sahen sogar den Ausbau von Straßen als Belastung der bestehenden Infrastruktur. Sie wollen mindestens 10 Prozent des Landesstraßenbauetats für den Neu- und Ausbau von Fahrradwegen verwenden.

---

<sup>23</sup> Antwort der Landesregierung vom 28. Juni 2022 auf die kleine Anfrage von Tobias Eckert, MdL, (SPD) Drucksache 20/8030

<sup>24</sup> Antwort der Landesregierung vom 28. Juni 2022 auf die kleine Anfrage von Tobias Eckert, MdL, (SPD) Drucksache 20/8030

<sup>25</sup> Antwort der Landesregierung vom 28. Juni 2022 auf die kleine Anfrage von Tobias Eckert, MdL, (SPD) Drucksache 20/8030

Hinsichtlich der Landesstraßen besteht bei allen Parteien mit Ausnahme der Partei Die Linke Konsens, dass das Investitionsniveau zumindest dem Zustandserhalt genügen muss. Angesichts des nachweislich verschlechterten Straßenzustandes und einer Investitionshöhe unterhalb des Werteverzehrs überrascht dies.

**Tabelle 6: Landtagswahlprogramm 2018 – CDU**

<b>CDU</b>	
„Autonome Fahrzeuge aber auch moderne Navigationssysteme benötigen schnelle Zugänge ins Internet. Daher beabsichtigen wir ein kostenloses WLAN auf allen hessischen Landstraßen aufzubauen.“	S. 44
„Den Straßenbau wollen wir auf hohem Niveau erhalten und gleichzeitig in moderne Verkehrsleitsysteme investieren.“	S. 62
„Wir werden die regelmäßigen Mittel zur Instandhaltung und Sanierung aller Landesstraßen dauerhaft mindestens bis zur Höhe des Werteverzehrs aufstocken.“	S. 73
„Darüber hinaus wollen wir im Rahmen einer Landesstraßenbauoffensive in die Sanierung des Landesstraßennetzes sowie in den Aus- und Neubau wichtiger Landes- und Umgehungsstraßen investieren. Priorität hat für uns die Zustandsverbesserung des Bestandsnetzes und die Entlastung von Ortslagen durch den beschleunigten und verstärkten Bau von Umgehungsstraßen.“	S. 73

**Tabelle 7: Landtagswahlprogramm 2018 – SPD**

<b>SPD</b>	
„Kaputte Straßen und marode Brücken werden wir nicht mehr hinnehmen. Die hessische Dauerbaustelle im Verkehr muss geschlossen werden.“	S. 5
„Wir werden Straßen, Breitbandleitungen, Funknetze und Dorfinfrastruktur modernisieren.“	S. 6
„Die Verkehrsinfrastruktur in Hessen ist in Milliardenhöhe unterfinanziert und wird schon seit vielen Jahren nur noch auf Verschleiß gefahren. Wir werden den Investitionsstau bei den Landesstraßen in Hessen auflösen. Dabei legen wir den besonderen Schwerpunkt auf den Erhalt der bestehenden Landesstraßen. Außerdem werden wir uns beim Neu- und Ausbau auf Lückenschlüsse und sinnvolle Erweiterungen konzentrieren.“ „Wir werden die Investitionen in den Landesstraßenbau innerhalb der Legislaturperiode auf die Höhe der Abschreibungen aufstocken.“	S. 59
„Um die Finanzierung der Investitionen sicherzustellen, setzen wir uns für eine Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Landesstraßen ein. Die Einnahmen müssen zweckgebunden mit dem Erhalt und Ausbau der Landesstraßen eingesetzt werden.“	S. 59
„Wir werden die Straßenbauverwaltung Hessen Mobil stärken und mehr Personal für Planung, Bau und Betrieb einstellen.“	S. 59
„Deshalb werden wir die Investitionsquote des Landes erhöhen, um den Straßenbau und Schienenverkehr zu intensivieren.“	S. 188

**Tabelle 8 Landtagswahlprogramm 2018 – FDP**

<b>FDP</b>	
„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 Ortsumgehungen sind gelebter Umwelt- und Anwohnerschutz.“	S. 30
„Wir wollen den Stau zurückführen und dafür die Investitionen in die Straßen erhöhen. So sollen die Mittel für die Planung auf mindestens 90 Millionen Euro jährlich angehoben werden.“	S. 30
„Auch im Bereich der Landesstraßen wollen wir deutlich mehr tun. Rund 45 Prozent aller Landesstraßen sind laut Straßenzustandsbericht in einem schlechten oder sehr schlechten Zustand. Der Sanierungsbedarf beträgt insgesamt 1,3 Milliarden Euro.“	S. 31

Hier besteht dringender Handlungsbedarf. Deshalb wollen wir die Investitionen in diesem Bereich in einem ersten Schritt auf 185 Millionen Euro im Jahr erhöhen. Das entspricht dem Werteverzehr an den Landesstraßen und ist allein notwendig, um das Bestandsnetz zu erhalten.“	
„Wir beabsichtigen außerdem, das Kommunale Interessenmodell (KIM) neu zu beleben.“	S. 32
„Ein weiterer Schwerpunkt ist die Straßeninfrastruktur. Wir streben an, die Mittel für die Planung von Autobahnen und Bundesstraßen auf 90 Millionen Euro und die Gelder für die Sanierung und den Bau von Landesstraßen auf 185 Millionen Euro jährlich zu erhöhen.“	S. 37

**Tabelle 9: Landtagswahlprogramm 2018 – Bündnis 90/Die Grünen**

<b>Bündnis 90/ Die Grünen</b>	
„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. 92
„Das Prinzip Sanierung vor Neubau wollen wir fortsetzen, damit der Zustand der Landesstraßen sich weiter verbessert und insbesondere die Brücken saniert werden. Wir wollen hohe Standards, aber keine überdimensionierten Anforderungen, die weit über den Bedarf hinausgehen und unnötig Flächen verbrauchen.“	S. 95
„Die radtouristischen Angebote sind sehr attraktiv, bei der Alltagsmobilität mit dem Rad besteht weiterer Handlungsbedarf. Deshalb wollen wir eine signifikante Steigerung, mindestens aber, dass künftig zehn Prozent des Landesstraßenbauetats für den Radwegeausbau bereitstehen. Radwege an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sollen weiter ausgebaut werden, Radschnellwege und Raddirektverbindungen gewinnen auch aufgrund der sich durchsetzenden E-Mobilität im Zweiradbereich an Bedeutung.“	S. 95 f.
„Bei der Straßeninfrastruktur wurde endlich verstärkt in Erhalt und Sanierung statt in prestigeträchtige Neubauten mit hohen Folgekosten investiert.“	S. 135
„Auch beim Erhalt der vorhandenen Infrastruktur haben wir einen Kurswechsel vollzogen. Stärker als in der Vergangenheit wird in Erhalt, Sanierung und Erneuerung von öffentlichen Gebäuden oder Straßen investiert. Unser Ziel bleibt, dass wir die öffentliche Infrastruktur nicht auf Verschleiß fahren, sondern jedes Jahr mindestens so viel investieren, wie für deren Erhalt notwendig ist. Denn auch marode Bauwerke sind eine Hypothek für kommende Generationen.“	S. 135

**Tabelle 10: Landtagswahlprogramm 2018 – AfD**

<b>AfD</b>	
„Für die Sanierung, Erhaltung und den Neubau hessischer Landesstraßen wird in Abstimmung mit Hessen Mobil ein Sonderprogramm in Höhe von 200 Millionen Euro aufgelegt.“	S. 56
„Wir fordern einen verstärkten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch Umgehungsstraßen.“	S. 56
„Wir fordern einen verstärkten Einsatz von Kreisellösungen bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen.“	S. 56
„Wir fordern eine deutliche Verkürzung von Reparatur- und Sanierungszeiten bei Dauerbaustellen.“	S. 56
„Wir verfolgen das Ziel, die Sicherheit im Straßenverkehr zu verbessern. Daher lehnt die AfD LKW-Gigaliner auf deutschen Straßen ab.“	S. 57

**Tabelle 11: Landtagswahlprogramm 2018 – DIE LINKE**

DIE LINKE	
„Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist notwendig, aber nicht ausreichend. Auch die Raumordnungsplanung muss so geändert werden, dass lärmintensive Fernverkehrstrassen nicht durch Wohngebiete geführt werden. Durch Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe können unsinnige bzw. vermeidbare Transportfahrten vermieden und Verkehr reduziert werden. Die Innenstädte müssen gestärkt werden statt immer mehr Einkaufsmöglichkeiten auf die „grüne Wiese“ zu verlegen.“	S. 60
„Nachtfahrverbote für Lkw auf Landstraßen sind ein Mittel, um die Lärmbelastung für Anwohnerinnen und Anwohner wirksam zu reduzieren. Die Zulassung von Gigalintern (überlange LKW) lehnen wir ab.“	S. 60
„Statt immer mehr Straßen zu bauen und damit noch mehr Autoverkehr hervorgerufen, muss in den Ausbau des ÖPNV investiert werden. Die Verkehrswende ist wichtig für jene Menschen, die sich kein Auto leisten können oder die aus Umweltschutzgründen kein Auto fahren wollen, für unser aller Gesundheit und für die Abwendung einer Klimakatastrophe“	S. 87

### **3 Ziele: Die hessische Wirtschaft braucht gute Verkehrswege,...**

#### **3.1 ...damit Warentransporte zuverlässig und pünktlich abgewickelt werden**

Für den Warenaustausch brauchen die Unternehmen gute Landesstraßen, damit Lieferungen zuverlässig und pünktlich erfolgen. Funktionierende Lieferketten ermöglichen die wirtschaftliche Produktivität und sichern den Wohlstand. Zahlreiche Güter müssen aufgrund ihrer Beschaffenheit, der Art ihrer Verwendung oder ihrer Verderblichkeit zwingend pünktlich geliefert werden. Verzögerungen führen zu kostenintensiven Leerzeiten in der Produktion, resultieren in unwirtschaftlicher Kapazitätsauslastung in der Logistik und behindern die Produktion oder die Erbringung von Dienstleistungen in den Unternehmen. Staus, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder längere Fahrtwege infolge Streckensperrungen oder Lastbeschränkungen müssen vermieden werden.

#### **3.2 ...damit Erwerbstätige einfach und bequem zur Arbeit kommen**

Wenn Beschäftigte einfach und bequem zur Arbeit kommen können, trägt das zu ihrer Jobzufriedenheit bei. Daran haben Arbeitgeber ein hohes Interesse. Deshalb brauchen Unternehmen u.a. gut ausgebaute Landesstraßen, damit Beschäftigte, die aufs Auto angewiesen sind, morgens und abends nicht im Stau stehen oder Umleitungen fahren müssen. Für Beschäftigte, die mit dem Rad zur Arbeit fahren können, sind adäquat ausgebaute Radwege an Landesstraßen (sowie Kommunalstraßen) erforderlich.

Gute Landesstraßen leisten auch einen Beitrag zur Linderung des Arbeitskräftemangels. Immer weniger Erwerbstätige wohnen in der Nähe der Arbeitsstätten und müssen weite Arbeitswege auf sich nehmen. In angespannten Wohnungsmärkten werden neue Bauflächen und die Nachverdichtung nur einen Teil des Nachfrageüberhangs beseitigen können. Viele Arbeitnehmer, insbesondere Geringverdiener, junge Leute und Familien, werden sich auch dann keine Wohnung in der Nähe ihrer Büros, Fabriken, Geschäfte oder Handwerksbetriebe leisten können.

Mobiles Arbeiten, auch zu Hause, kann Pendlerverkehre reduzieren, ist aber nicht für alle Tätigkeiten möglich, etwa in der Industrie. Schließlich profitieren im ländlichen Raum angesiedelte Unternehmen von guten Landesstraßen in besonderer Weise. Denn sie erleichtern es den nicht ortsansässigen Beschäftigten, zur Arbeitsstätte auf dem Land zu gelangen.

#### **3.3 ...damit Geschäftsreisende und Handwerker schnell bei Kunden sind**

Für Geschäftsreisende, Handelsvertreter, Handwerker oder Servicekräfte sind gute Landesstraßen wichtig, damit sie schnell zu den Kunden kommen. Je größer das Netz der Landesstraßen, je besser ihre Qualität und je seltener Staus, desto mehr Kundentermine können pro Tag absolviert werden.



## **4 Restriktionen: Welche Leitplanken sind zu beachten?**

### **4.1 Finanzielle Restriktion: Etatkonsolidierung**

Wie in allen Politikfeldern können fachpolitische Ziele nur eingeschränkt erreicht werden, weil Anforderungen aus anderen Politikfeldern diesen entgegenstehen oder weil gesellschaftliche Umstände Restriktionen bewirken. Zusammen bilden sie Leitplanken, die bei der Ableitung von Handlungsempfehlungen zu beachten sind.

Aufgrund des Konsolidierungsbedarfs im Landeshaushalt zur Wiederherstellung solider Landesfinanzen kann kurz- und mittelfristig nur ein kleiner Teil des immensen Investitionsbedarfs für Landesstraßen realisiert werden. Denn Landtag und Landesregierung müssen an einer stabilitätsorientierten Finanzpolitik und am Neuverschuldungsverbot festhalten. Das limitiert alle Politikfelder, auch die Wünsche in der Verkehrspolitik. Gäbe das Land mehr aus als es einnimmt, müsste es Schulden machen und deren Tilgung kommenden Generationen aufbürden. Zinszahlungs- und Tilgungspflichten würden den zukünftigen Handlungsspielraum noch stärker als bisher schon einengen. Das ist aus Gründen der Generationengerechtigkeit abzulehnen.

Auch das richtige Ziel des besseren Erhalts der Landestraßen, die ja auch künftigen Generationen zugutekommen, rechtfertigt keine Neuverschuldung. Denn die Gefahr ist groß, dass dann nicht nur staatliche Investitionen kreditfinanziert würden, sondern auch und vor allem staatliche Konsumausgaben. Das ist eine Lehre aus der Wirtschaftsgeschichte und ein wichtiger Grund dafür, dass ein vollständiges Verbot der Nettoneuverschuldung für die Länder im Grundgesetz verankert wurde.

Eine Kreditfinanzierung von Landesstraßen ist auch deshalb abzulehnen, da die Länder insgesamt und das Land Hessen im Besonderen genügend Einnahmen erzielen, um ihr öffentliches Sachvermögen zu erhalten und künftig auch auszubauen. Und schließlich ist die Kritik, die Schuldenbremse sei eine Investitionsbremse, unbegründet und empirisch nicht zu belegen.

### **4.2 Personelle Restriktion: Arbeitskräftemangel**

Der Arbeitskräftemangel wird immer mehr zum limitierenden Faktor bei Erhalt und Erweiterung der Landesstraßen. Der Fachkräftemangel im Straßenbau und im Tiefbau ist genauso spürbar wie der Mangel an Bauingenieuren bei Hessen Mobil und in privaten Planungsbüros. All dies verzögert bzw. beschränkt den Fortschritt bei Planung und Bau von Landesstraßen und führt wegen steigender Löhne auch zu deutlichen Kostensteigerungen. Als Folge können mit einem gegebenen Budget weniger Kilometer an Landesstraßen oder weniger Brücken geplant bzw. gebaut werden.

### **4.3 Ökologische Restriktion: Schutz von Umwelt und Natur**

Zum Schutz von Boden, Wasser, Luft, Klima und Artenvielfalt sind Landesstraßen so zu planen und zu bauen, dass die damit verbundenen Eingriffe in die Umwelt so gering wie möglich gehalten werden. Das gilt sowohl für die Herstellung und den Unterhalt der Landesstraßen, als auch für ihre Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer.

Klar ist aber auch: Bau und Erhaltung von Landesstraßen stehen nicht im Widerspruch zu ökologischen Nachhaltigkeitsaspekten. Ein feinverästeltes Straßennetz erleichtert die Erreichbarkeit der Unternehmen und trägt dazu bei, dass Unternehmen im ländlichen Raum tätig sein können, was zur Entlastung der Verkehrssysteme im Personen- und Warenverkehr und insbesondere in den Ballungsräumen beiträgt.

## **5 Maximen: Was leitet die Handlungsempfehlungen?**

### **5.1 Freiheitliche Wettbewerbsordnung**

Oberste Leitschnur ist die Idee der sozialen Marktwirtschaft. Unser Wohlstand kann nur gewahrt werden, wenn eine freiheitliche Wirtschaftsordnung mit staatlich gesetzten – z.B. sozialen und ökologischen – Rahmenbedingungen aufrechterhalten wird, welche auf die Eigenverantwortung des Einzelnen vertrauen, ein Höchstmaß an Wettbewerb auf Märkten gewährleisten und so Innovation, Wachstum und Beschäftigung befördern. Private sind die besseren Unternehmer, weil sie für ihr unternehmerisches Handeln haften. Der Staat muss sich im ökonomischen Kontext auf seine wichtigen Rollen als Regelsetzer und Schiedsrichter sowie als Gewährleister öffentlicher Güter beschränken. Er muss den Rahmen setzen, innerhalb dessen marktwirtschaftliche Mechanismen wirken. Er darf kein Mitspieler sein, der in Konkurrenz zu privaten Unternehmen tritt.

### **5.2 Wahlfreiheit der Mobilitätsform**

Individuelle Mobilität ist Ausdruck individueller Freiheitsrechte. Staat und Kommunen sind begründungsbedürftig, wenn sie den Personen- oder Güterverkehr einschränken möchten. Nicht die Verkehrsteilnehmer müssen begründen, wenn sie von ihrem Recht auf Mobilität Gebrauch machen. Zugleich wissen Bürger und Unternehmen, dass der Verkehr und die Fahrzeuge umfassend reguliert werden müssen, wenn die Verkehrsflüsse sicher, effizient und sauber ablaufen sollen.

Die Verkehrspolitik muss die jeweiligen Stärken verschiedener Verkehrsträger und Verkehrsformen zur Geltung kommen lassen. Weder im Personen- noch im Güterverkehr dürfen die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden – ebenso wenig wie der Individualverkehr gegen die öffentlichen Verkehre ausgespielt werden darf. Anzustreben sind ein respektvolles Miteinander von motorisierten und nicht-motorisierten Verkehren sowie effiziente Schnittstellen von Straßen-, Schienen-, Wasser- und Luftverkehren.

### **5.3 Technologieoffenheit**

Die politischen Rahmenseetzungen, die der Reduktion von Treibhausgasemissionen sowie von Schadstoffemissionen dienen, sollten so gestaltet sein, dass sie ein Höchstmaß an Technologieoffenheit wahren.

Das Landesstraßennetz sollte daher in einen Zustand gebracht werden, der die technologieoffene Nutzung alternativer Antriebsformen und Kraftstoffe ermöglicht. Dazu gehört beispielsweise das Vorhandensein einer umfassenden Tankstellen- und Ladeinfrastruktur auch entlang von Landesstraßen.

Neben der Elektromobilität müssen auch andere nachhaltige Antriebstechniken und Kraftstoffe, die per Saldo Treibhausgasneutralität gewährleisten, eine Chance haben, wie etwa Wasserstoff und treibhausgasneutrale, synthetisch hergestellte Kraftstoffe.

### **5.4 Fairness bei Vergaben**

Verfahren zur Vergabe von öffentlichen Bauprojekten sind so zu gestalten, dass private Unternehmen unabhängig von ihrer Größe faire Chancen auf die Erteilung des Zuschlags haben. Ausschreibungen müssen effizient gestaltet und organisiert werden. Sie müssen grundsätzlich auch für kleine und mittelständische Unternehmen attraktiv sein. Private Planungsbüros müssen weiterhin die Chance erhalten, Planungen für Landesstraßen zu erstellen.

### **5.5 Verlässlichkeit der Haushaltspolitik**

Der Erhalt und die Verbesserung des öffentlichen Infrastrukturvermögens wie etwa der Landesstraßen erfordern eine verlässliche Haushaltspolitik, um langfristig den Aufbau von Planungs- und Baukapazitäten in der Privatwirtschaft zu erleichtern.

## **6 Landlungsempfehlungen**

### **6.1 Landesstraßen nicht nur erhalten, sondern auch aus- und neu bauen**

Als Fazit ist klar, dass die hessischen Unternehmen bessere Landesstraßen benötigen. Denn gute Landesstraßen sind ein Erfolgsfaktor für den Wirtschaftsstandort Hessen, der nicht unterschätzt werden sollte, da die Qualität der Verkehrsanbindung bei jeder Investitionsentscheidung eine Rolle spielt. Das Prinzip „Erhaltung vor Neubau“ ist grundsätzlich akzeptabel, sofern es sich um ein „Sowohl-als-auch-Prinzip“ handelt. Hingegen wäre „Erhaltung statt Neubau“ grundfalsch. Aber leider stellt die Landesregierung deutlich zu wenig Mittel für den Neubau und Ausbau im Vergleich zur Erhaltung bereit: Im Jahr 2022 sind es lediglich 13 Mio. Euro bzw. gut 10 Prozent des unmittelbaren Etats für Landesstraßen (122 Mio. Euro). Mindestens aber ein Viertel sollte langfristig für Neubau- und Ausbauprojekte zusammen verwendet werden.

Denn dort, wo Bedarf und ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis bestehen, müssen Landesstraßen neu- oder ausgebaut werden: Zum einen müssen wichtige überregionale Verkehrsachsen entlastet werden. Zum anderen sorgt eine Entzerrung des Verkehrs für weniger Stau und für mehr Sicherheit. Auch die Wirtschaft benötigt die Entlastung von innerörtlichem Durchgangsverkehr und den Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen.

Für den Güterverkehr müssen stark frequentierte Korridore ausgebaut werden. Dabei kann Straßeninfrastrukturpolitik auch steuernd wirken, indem Korridore mit Anbindung an multimodale Güterumschlagpunkte ausgebaut werden.

Der Klimaschutz steht dem Neu- und Ausbau keineswegs entgegen. Moderne und emissionsarme bzw. zukünftig treibhausgasneutrale Antriebsarten oder Kraftstoffe werden im Straßenverkehr immer mehr genutzt werden.

### **6.2 Landesstraßenbauetat schneller schrittweise anheben**

Das Land sollte durch eine umsichtige Veränderung der Haushaltsstruktur absolut und relativ mehr Investitionsausgaben ermöglichen. Dafür muss es das Wachstum der konsumtiven Ausgaben drosseln. Ein abruptes Auf und Ab der Investitionsetats des Landes muss unterbleiben.

Das Land Hessen muss seine Investitionen in Landesstraßen schneller als bisher anheben, um zumindest den tatsächlichen und den bilanziellen Werteverzehr zu stoppen, damit der jeweils nächsten Generation nicht immer weniger öffentliches Sachvermögen vererbt wird.

Das Land sollte die Investitionssumme von derzeit 150 Mio. Euro (2022 und 2023) und 170 Mio. Euro (für 2024 geplant) zunächst schrittweise und zügig auf das Niveau der planmäßigen Abschreibungen anheben: Für das Jahr 2024 wurden die Abschreibungen mit 240 Mio. Euro angesetzt.

Um bilanziell Wirkung zu entfalten und das Sachvermögen zu erhöhen, müssen Investitionen getätigt werden in die Herstellung neuer Straßen, in deren Erweiterung oder in Maßnahmen zur wesentlichen Verbesserung des Zustands der Straßen.

Erst nach der prioritären Sanierung der Landesfinanzen in den nächsten Jahren werden sich neue finanzielle Spielräume eröffnen, um den Landesstraßenbauetat schrittweise über die Höhe der Abschreibungen von 240 Mio. Euro hinaus noch weiter anzuheben.

### **6.3 Werterhaltungsregel gesetzlich einführen**

Der Landtag sollte eine gesetzliche „Wererhaltungsregel“ beschließen, welche die Landesregierung verpflichtet, jedes Jahr mindestens so viel in landeseigene Straßen, Brücken zu investieren, dass zumindest bilanziell der Werteverzehr durch Abnutzung ausgeglichen wird.

Eine solche Werterhaltungsregel ist so zu fassen, dass die Ausgaben für die Herstellung der Straßeninfrastruktur, deren Erweiterung oder eine über deren ursprünglichen Zustand hinausgehende wesentliche Verbesserung mindestens so hoch sind wie die Abschreibungen auf das Vermögen des Vorjahrs.

#### **6.4 Planungsressourcen steigern**

Die jährlichen Planungsmittel müssen steigen, damit möglichst viele Straßenprojekte realisiert werden können. Die Anzahl des Personals von Hessen Mobil muss auf den notwendigen Stand erhöht werden, was durch den Fachkräftemangel erschwert wird. Zudem muss das Budget für Planungen durch externe Ingenieurbüros wachsen.

#### **6.5 Infrastrukturberichte erstellen**

Die Zustandserfassung der hessischen Landesstraßen sollten zu einem regelmäßigen Infrastrukturbericht ausgeweitet werden. Nötig sind konkrete Angaben über Zustand und Wert des Straßeninfrastrukturvermögens sowie über Investitionen in die Herstellung der Straßeninfrastruktur, in deren Erweiterung oder in eine über deren ursprünglichen Zustand hinausgehende wesentliche Verbesserung. Hinzu kommen Angaben über Abschreibungen sowie über Instandhaltungsaufwendungen. So soll transparent werden, welcher Handlungsbedarf besteht.

#### **6.6 Straßenerhaltung: gleich richtig machen**

Das Land sollte bei Erhaltungsmaßnahmen eine langfristige Kostenabwägung vornehmen. Oftmals kann es vorteilhafter sein, eine Komplettsanierung von Trag- und Deckschicht einer Straße vorzunehmen, anstatt lediglich vermeintlich günstigere Schönheitsreparaturen und eine Erneuerung der Deckschicht einer Straße im Abstand von wenigen Jahren durchzuführen.

#### **6.7 Mobilfunkausbau entlang der Landesstraßen sicherstellen**

Das Mobilfunknetz entlang der Landesstraßen muss weiter ausgebaut werden, um die Voraussetzungen zur Vernetzung von Fahrzeugen zu schaffen.