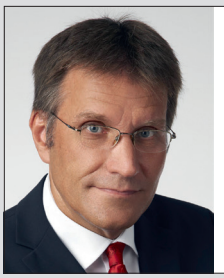
Nur eine leistungsfähige und nachhaltige Straßeninfrastruktur sichert Deutschlands Zukunft



Dr.-Ing. Walter Fleischer

KEMNA BAU
Andreae GmbH & Co. KG, Pinneberg

Mitglied des Fachbeirats dieser Zeitschrift

Liebe Leserinnen und Leser,

die Bundestagswahl 2021 in Deutschland liegt bereits einige Wochen zurück. Freude und Enttäuschung über die Entscheidung des Souveräns sind mehr und mehr der politischen Arbeit gewichen, die sich an den gegebenen Tatsachen des Wahlausgangs orientieren muss. Die künftige Zusammensetzung der neuen Bundesregierung wird immer deutlicher. Die Verantwortlichen müssen bereit sein, sich von politischen Dogmen zu lösen, wenn es die Realität erfordert. Es gilt jetzt Verantwortung zu übernehmen und zu handeln, statt sich mit parteigetriebenen taktischen Manövern und Besetzung von politischen Ämtern zu beschäftigen. Das betrifft auch die Anforderungen an die Infrastruktur und hier speziell den Straßenbau, der immer wieder Gefahr läuft, zwischen idiologische Fronten zu geraten. Dabei werden Tatsachen allzu gerne ignoriert.

Tatsache ist, dass Wohlstand nur dort entsteht bzw. erhalten bleibt, wo eine intakte Infrastruktur existiert. Realität ist, dass ein funktionierendes Straßennetz eine Conditio sine qua non für eine intakte Infrastruktur ist. Das ist unter anderem durch folgende Fakten belegt: Im Jahr 2019 wurden in Deutschland 498.600 Mio. Tonnenkilometer (ca. 73 %) an Güterverkehrsleistungen auf die Straße gebracht, auf die Schiene hingegen nur 129.161 Mio. Tonnenkilometer (ca. 19 %) sowie auf die Wasserstraße 50.945 Mio. Tonnenkilometer (8 %). Unbestritten ist darüber hinaus, dass in den kommenden Jahrzehnten über 60 % aller Güter und Personen auf der Straße befördert werden. Genauere Prognosen gehen davon aus, dass allein bis 2050 ca. 66 % der Güterverkehrsleistungen auf der Straße erbracht werden und nur ca. 26 % auf der Schiene [ProMobilität: Wegweiser 2025, Berlin, September 2021]. Es ist also kein Abwärtstrend bei dem Bedarf an Güter- und Personenverkehr zu erwarten.

Tatsache ist auch, dass – allein aufgrund der aktuell vorhandenen und der in absehbarer Zeit nur sehr langsam und schwerfällig ausbaubaren Verkehrsinfrastruktur – nicht davon ausgegangen werden kann, in den nächsten Jahrzehnten einen wesentlichen Anteil vor allem des Güterverkehrs von der Straße auf die anderen Verkehrsträger, insbesondere auf die Schiene, verlagern zu können. Man denke nur an die aufwendigen, in zeitlicher Hinsicht meist nicht einschätzbaren Verfahren, bis Baurecht erlangt wird oder besser gesagt erstritten werden muss.

Das bedeutet, wir alle müssen uns der Realität stellen, dass die Straße die herausragende Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland hat und vor allem auch behalten muss. Es gibt zu einem funktionierenden Straßennetz und dessen Ausbau sowie Erhaltung also keine Alternative. Selbstredend dürfen dabei nicht nur die Fernstraßen betrachtet werden, sondern auch das weitverzweigte Straßennetz insgesamt, also auch die Landes-, Kreis- und innerörtlichen Straßen. Bei den dazu notwendigen Maßnahmen geht es aber nicht nur um eine kurzfristige abschnittsweise Erneuerung eines Straßenbelags aus Gründen der Griffigkeit oder des Fahrkomforts. Vielmehr stehen im Fokus der gesamtheitliche Erhalt, die nachhaltige Grunderneuung, der Ausbau und der Neubau einer möglichst langlebigen Verkehrsinfrastruktur für mehr Effizienz und Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei gleichzeitig hohen Umweltstandards zum Wohle von uns allen.

Welche Handlungsempfehlungen bzw. sogar zwingenden Handlungsnotwendigkeiten ergeben sich daraus? Nachfolgend exemplarisch drei Beispiele [ProMobilität]:

(1) Finanzierung: Die Versäumnisse der Vergangenheit, in der unsere Straßeninfrastruktur auf Verschleiß gefahren wurde, sind bei Weitem noch nicht aufgearbeitet und dürfen sich auf keinen Fall wegen einer kurzsichtigen Sparpolitik wiederholen. Der begonnene Investitionshochlauf muss verstetigt und darüber hinaus bedarfsweise durch Sonderprogramme aufgestockt werden. Neben dem Brückenprogramm fallen unter derartige Sonderprogramme Straßenausstattung, Lärmschutz oder Maßnahmen im Zusammenhang mit dem angestrebten Mobilitätswandel und der Digitalisierung. Außerdem sind Preissteigerungen bei der Finanzierung zu berücksichtigen und Finanzierungslücken bei Erhaltungsmaßnahmen fortlaufend zu schließen.

Der Plan für die Verkehrsinvestitionslinie des Bundes sieht bei aktuell 18,57 Mrd. € (Entwurf 2021) nur noch 17,95 Mrd. € im Jahr 2022 vor. Dann soll diese wieder bis auf 18,27 Mrd. € im Jahr 2024 ansteigen. Unerfreulich ist auch, dass für die Bundesfernstraßen (ohne Aufwendungen für die Nutzerfinanzierung) die Investitionen von 8,65 Mrd. € im Entwurf für das Jahr 2021 auf 8,31 Mrd. € im Jahr 2022 (Plan) zurückgehen sollen. Bis 2024 sollen die Investitionen in die Bundesfernstraßen gemäß der Planung wieder auf 8,43 Mrd. € ansteigen. Aber das wird nicht ausreichen. Es besteht bei den Investitionsmitteln ein deutlicher Nachbesserungsbedarf. Eine nachhaltige Finanzierungslösung analog zur Bahn (LuFV) würde zur Entspannung beitragen. Darüber hinaus muss die Investitionsfähigkeit der für das nachgeordnete Straßennetz verantwortlichen Länder, Kreise und Kommunen abgesichert werden.

(2) Die Planungsbeschleunigung, wichtig insbesondere bei Projekten für den Aus- und Neubau, muss über die in der 19. Legislaturperiode verabschiedeten Planungsbeschleunigungs-, Maßnahmengesetzvorbereitungs- und Investitionsbeschleunigungsgesetze hinaus weiter vorangebracht werden. Man darf gespannt sein, ob der neuen Bundesregierung hier ein entscheidender Durchbruch gelingt. Die gesetzlichen Möglichkeiten müssen geschaffen werden, den Stau bei Erhaltung und vor allem bei Aus- und Neubau des Straßennetzes, von den Bundesfernstraßen bis in das nachgelagerte Straßennetz hinein, zügig aufzulösen. Planungshemmnisse müssen aufgehoben werden. Dazu gehören der gezielte Aufbau von qualifiziertem Personal bei den Vorhabenträgern, die Wiedereinführung der materiellen Präklusion sowie eine neue Form der Öffentlichkeitsbeteiligung.

(3) Die Nachhaltigkeit im Straßenbau muss weiter gefordert und vor allem gefördert werden. Der Straßenbau nimmt bereits jetzt eine Spitzenposition ein, wenn es um die Wiederverwendung von Baustoffen geht: Im aktuellen Monitoring-Bericht zum Aufkommen und Verbleib von mineralischen Bauabfällen für das Jahr 2018 wurde für den Bau insgesamt eine Verwertungsquote von 89,7 % ermittelt, für den Straßenbau sogar ca. 98 % [Bundesverband Baustoffe – Steine und Erden e. V. (Hrsg.): Mineralische Bauabfälle, Monitoring 2018, Berlin, Januar 2021]. Gleichwohl muss der Einsatz nachhaltiger Baustoffe und Bauweisen weiter vorangetrieben und im Vergaberecht berücksichtigt werden. Das bedeutet bspw. diesbezügliche Nebenangebote und Sondervorschläge zuzulassen und zu werten, wenn deren technische Eignung und Gleichwertigkeit belegt sind – mehr Upcycling statt Downcycling. Außerdem sind die Wertungskriterien zu überarbeiten und es ist kritisch zu hinterfragen, wann die Abfalleigenschaft endet.

Neben der Wiederverwendung von Baustoffen sind weitere Ansätze in Richtung Nachhaltigkeit – von der Reduzierung der Energieverbräuche über klimafreundliche Treib- und Brennstoffe bis hin zu Elektroantrieben, neuen Baustoffen oder intelligenten Transport- und Logistikkonzepten – denkbar und technisch sowie wirtschaftlich vernünftig zu verfolgen.

Für all diese aktuellen Themengebiete, mit beeindruckend klingenden Schlagworten, wie zirkuläre Wirtschaft, integrierte Rohstoffstrategie, Taxonomie oder ESG (Environmental, Social and Governance), sind die Straßenbauunternehmen samt den dazugehörigen Baustoff- und Rohstoffbetrieben ein entscheidender Teil der Lösung. Die politisch Verantwortlichen müssen den Fachleuten Vertrauen entgegenbringen, in einem fairen, technologieoffenen Wettbewerb die entsprechenden Neuerungen sowie Entwicklungen bei Baustoffen und Bauweisen unter Beachtung der wirtschaftlichen Randbedingungen fördern und nicht durch ideologisch getriebene Vorgaben be- oder gar verhindern.

Auf einen Nenner gebracht: um der Notwendigkeit einer den hohen Anforderungen gerecht werdenden Straßeninfrastruktur nachzukommen, verfügt die Straßenbaubranche über vielfältige Möglichkeiten und Ideen. Der Gesellschaft und der Politik kommt die Aufgabe zu, deren Umsetzung zu unterstützen und voranzubringen. Dann kann die Straßeninfrastruktur weiterhin ihren wichtigen Teil zu unserem Wohlstand beitragen. Investitionen in den Straßenbau dürfen keinesfalls zur Dispositionsmasse für die Schlichtung von politischen Meinungsverschiedenheiten werden!

Ihr Walter Fleischer