

Eine nachhaltige und unabhängige Finanzierung ist unabdingbar

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn Sie derzeit auf den deutschen Autobahnen unterwegs sind, dürften Ihnen die zahlreichen Arbeitsstellen aufgefallen sein, die mehr oder weniger unterschiedlich den Verkehrsfluss bremsen und auch zu Staus führen können. Rund 860 Arbeitsstellen längerer Dauer gab es 2024 im mehr als 13.200 km langen Autobahnnetz. Das sind rund 130 mehr als im Vorjahr. Ein Indiz dafür, wie groß der Handlungsbedarf ist, aber auch, dass die Erfolge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung zunehmend sichtbar werden. Die Autobahn GmbH sorgt mit diesen Arbeitsstellen dafür, dass die Autobahnen auch morgen noch die Mobilität in Deutschland sicherstellen. Und die Anzahl der Arbeitsstellen wird – je nach Finanzlage des Bundes – weiter zunehmen. Sie sind dringend notwendig, denn viele Strecken und Brücken sind modernisierungsbedürftig. Der Modernisierungstau der vergangenen Jahrzehnte hat dafür gesorgt, dass wir als Autobahn GmbH aktuell und in den kommenden Jahrzehnten viel zu tun haben werden.

Egal wie man zum Kraftfahrzeug als Transportmittel steht: Die Autobahn ist der Verkehrsträger mit der höchsten Verkehrsbelastung und sie wird es auf sehr lange Zeit auch bleiben. Ein Blick in die statistischen Jahrbücher reicht: Egal ob das Verkehrs- und Transportaufkommen in Personen, in Personenkilometern, in Tonnen oder in Tonnenkilometern angegeben wird – auf der Straße wird die zehn- bis zwanzigfache Verkehrsleistung im Personenverkehr und die neunfache Transportleistung im Güterverkehr abgewickelt. Auch die im Oktober vergangenen Jahres vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) veröffentlichte Verkehrsprognose 2040 macht es deutlich: Bis 2040 wird vor allem der Güterverkehr stark zunehmen. Mit einem Zuwachs von 34 % bleibt der Lkw das dominierende Verkehrsmittel für den Warentransport. Auch wenn ein leichter Rückgang beim motorisierten Individualverkehr erwartet wird, ist das Auto nach wie vor das wichtigste Fortbewegungsmittel der Deutschen und der Pkw-Bestand wird auf über 50 Mio. Fahrzeuge ansteigen. Das sind Größenordnungen, die durch den Güterverkehr auf der Schiene und durch den Öffentlichen Personennahverkehr nicht ansatzweise substituiert werden können. Hinzu kommt, dass bestimmte Wirtschaftszweige auf Just-in-time-Lieferungen und die Flexibilität der Straße angewiesen sind. Diese Tatsachen müssen politisch und gesellschaftlich anerkannt werden.

Die Politik bemüht gerne die Formulierung, dass die Mobilität Grundlage für den Wohlstand in Deutschland ist. Das ist zu kurz gegriffen. Mobilität – insbesondere Straßenmobilität – ist eine Existenzgrundlage für das Funktionieren von Wirtschaft und Gesellschaft. Neben der Modernisierung des Netzes treiben wir deshalb auch die Planungen und den Bau wichtiger Lückenschlüsse voran. Dazu gehören u. a. die A 1 in der Eifel, die A 14 in Brandenburg und Sachsen-Anhalt, die A 20 in Schleswig-Holstein und Niedersachsen, die A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg und die A 44 zwischen Kassel und Eisenach. Dies ist der gesetzliche Auftrag für die Autobahn GmbH, an dem sich nach der Neubewertung für den künftigen Finanz- und Realisierungsplan auch nichts geändert hat.

Nach den zahlreichen Neubaumaßnahmen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) in den 1990er- und 2000er-Jahren ist die Straße vor allem in den alten Bundesländern vielerorts aus dem Blickfeld geraten. Das hatte sowohl finanzielle als auch politische Ursachen. Dieses Erbe hat die 2018 gegründete Autobahn GmbH übernommen. Sie ist jetzt im fünften Jahr für die



Prof. Dr.
Christian Lippold

Geschäftsbereichsleiter
Planung, Bau, Innovation
Autobahn GmbH des Bundes

Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

deutschen Autobahnen verantwortlich und die Vorteile der größten Reform der Bundesfernstraßenverwaltung werden sichtbar: Die Bündelung der Aufgaben in einer Gesellschaft ermöglicht eine länderübergreifende netzweite Planung und Priorisierung von Bauprojekten sowie die konsequente bundesweit einheitliche Anwendung bestehender Regelwerke. So wird bspw. unser neues Brückenkompetenzzentrum in der Zentrale der Autobahn GmbH, das das Brückenbauprogramm bundesweit steuert, die Brückenmodernisierung weiter beschleunigen. Und auch bei der Digitalisierung kommen wir als Bundesunternehmen schneller ans Ziel: Mit dem Betriebssystem AutobahnOS vernetzen wir unsere Verkehrszentralen und reduzieren Staus durch intelligentes Verkehrsmanagement. Und seit mehr als einem Jahr sorgen wir mit der autobahneigenen Anwendung GST.Autobahn für eine schnelle Prüfung von Anträgen für Großraum- und Schwertransporte und setzen dabei zum Schutz der Infrastruktur das Regelwerk konsequent um. Diese Fortschritte wären ohne die Autobahnreform nicht möglich gewesen.

Um diesen Weg erfolgreich fortsetzen und die Sanierung von Brücken und Strecken weiter vorantreiben zu können, muss die Autobahn GmbH solide finanziert werden. Wenn die Notwendigkeit eines gut ausgebauten Fernstraßennetzes gesellschaftlicher Konsens ist, sollte dies auch für die Finanzierung gelten. Aktuell hängt die Autobahn GmbH von den jährlichen Budgetzuweisungen des Bundes ab. Eine vorausschauende Planung ist damit nicht möglich. Nach aktueller Haushaltsplanung des Bundes fehlen der Autobahn GmbH bis 2028 rund 5,8 Mrd. Euro. Die Investitionen in die Bundesfernstraßen sind zwar gestiegen, gleichen aber bei weitem nicht die gestiegenen Baukosten aus. Dennoch müssen wir innerhalb von zehn Jahren rund 4.000 Brücken erneuern, Lückenschlüsse und Ausbauprojekte voranbringen und Fahrbahnen sanieren. Insofern ist es unverständlich, dass die im Dezember 2023 eingeführte CO₂-Abgabe auf die Lkw-Maut nahezu vollständig der Deutschen Bahn zugutekommt und nicht dem Verkehrsträger, der durch den zunehmenden Lkw-Verkehr belastet wird.

Fazit: Um die bisher erfolgreiche Autobahnreform zu vollenden und das Sanierungstempo weiter zu erhöhen, braucht die Autobahn GmbH eine auskömmliche und vor allem nachhaltige Finanzierung. Die derzeitige vorläufige Haushaltsführung unterstreicht einmal mehr die Notwendigkeit einer unabhängigen Finanzierung. Vorschläge dazu gibt es im politischen Raum viele – Investitionsfonds, neue ÖPP-Modelle oder auch eine stärkere Zweckbindung von Mitteln aus Maut- oder Mineralölsteuereinnahmen. Aus meiner Sicht muss folgender Grundsatz gelten: Straße finanziert Straße. Jetzt kommt es auf die nächste Bundesregierung an.

Ihr Prof. Dr. Christian Lippold