

Mobilität

Wenn die Verkehrsplanung von vorgestern ist

19. Juni 2024, 16:40 Uhr | Lesezeit: 4 min

In Frankfurt könnte die erste zehnspurige Autobahn entstehen, auch andernorts sollen Straßen gebaut werden. Doch viele Vorhaben basieren wohl auf veralteten Zahlen und könnten längst unwirtschaftlich sein.

Von David Zauner

Als die Autobahn GmbH des Bundes kürzlich eine Machbarkeitsstudie veröffentlichte, war die Aufregung in [Frankfurt](#) am Main groß. Von „[Widerstand](#)“ [ist in einer Mitteilung der Stadt die Rede](#), es gebe „erhebliches Unverständnis und Verärgerung in der Stadtgesellschaft“. Der Grund ist, dass die lange unter Verschluss gehaltene [Machbarkeitsstudie](#) einen Ausbau eines Teils der A 5 auf zehn Spuren empfiehlt. Eine zehnspurige Autobahn wäre eine Premiere selbst im Auto-land Deutschland, und das mitten durch eine Großstadt. So etwas passt angesichts von Klimakrise und angestrebter Verkehrswende nicht mehr in die Zeit, finden Kritiker.

Noch ist offen, ob der zehnspurige Ausbau tatsächlich kommt. Doch Zweifel gibt es nicht nur an diesem Verkehrsvorhaben. Der europäische Dachverband nicht staatlicher Verkehrsorganisationen Transport and Environment (T&E) sowie die Umweltorganisation Greenpeace [haben in einer Analyse gerade die Wirtschaftlichkeit von 1045 geplanten Straßenprojekten neu berechnet](#), die im Bundesverkehrswegeplan aufgeführt sind. Dabei kritisieren die Autorinnen und Autoren, dass den Bauvorhaben häufig veraltete Daten zugrunde lägen. Viele Vorhaben seien in Wahrheit unwirtschaftlich.

Der Bundesverkehrswegeplan ist so etwas wie das heilige Buch der deutschen Verkehrsplanung. Dort ist festgeschrieben, welche Straßen, Schienen und Schifffahrtswege mit Bundesmitteln gebaut oder gepflegt werden sollen. Ihm zugrunde liegen Kosten-Nutzen-Analysen, also Prognosen über Kosten und den wirtschaftlichen Gewinn durch ein Verkehrsprojekt, etwa durch die erwartete Verkürzung der Reisezeit. Die letzte Aktualisierung des Plans erfolgte 2016. „Das ist nun nicht mehr wirklich aktuell“, kritisiert der nicht an der Studie beteiligte Verkehrswissenschaftler Moritz Kreuzchner von der Technischen Universität Berlin.

Das erste in der Analyse ausgemachte Problem: Allein gestiegene Personal- und Materialkosten würden elf Prozent der Straßenprojekte unwirtschaftlich machen. Vergangenes Jahr hat das Verkehrsministerium auf Geheiß des Bundesrechnungshofes aktualisierte Zahlen für die Baukosten vorgelegt, die weit über den ursprünglichen Schätzungen liegen.

Die A 20 in Norddeutschland soll durch viele Moorgebiete führen

Der geplante Ausbau der Autobahn A 8 von München zur österreichischen Grenze beispielsweise rechnet sich laut der T&E-Studie allein durch die gestiegenen Bau- und Personalkosten nicht mehr. Statt 900 Millionen Euro – mit diesem Betrag hatte das Verkehrsministerium 2016 gerechnet – würden die Investitionskosten 1,6 Milliarden Euro betragen. Die Gesamtkosten des Projekts sind laut den aktualisierten Zahlen des Bundesverkehrsministeriums von 1,8 Milliarden mittlerweile auf 3,7 Milliarden angewachsen. Damit übersteigen die Kosten den erwarteten wirtschaftlichen Nutzen um zehn Prozent. Die zur Verbreiterung der Autobahn auf sechs bis acht Spuren notwendigen Waldrodungen und Bodenverluste sind dabei noch gar nicht einkalkuliert. „Wenn selbst die jüngsten Zahlen des Verkehrsministeriums den Bau weiterer Autobahnen nicht mehr hergeben, muss das Bauen aufhören“, sagt Benedikt Heyl, wissenschaftlicher Mitarbeiter bei T&E.

Problem zwei: 2016 hat das Verkehrsministerium 145 Euro pro Tonne CO₂ veranschlagt, um die gesellschaftlichen Kosten des Treibhausgases abzubilden. In der T&E-Studie rechnen die Autorinnen und Autoren dagegen mit 791 Euro pro Tonne CO₂. Das entspricht dem aktuellen Wert des Umweltbundesamtes für generationenübergreifende Schäden durch CO₂. Schlägt man diesen Betrag auf die gestiegenen Baukosten auf, fallen weitere zwölf Prozent aller Straßenprojekte aus der Wirtschaftlichkeit. Auch wenn man künftige Generationen weniger stark berücksichtigt, empfiehlt das UBA mittlerweile einen Wert von mehr als 200 Euro pro Tonne.

Problem drei: Mehr Straßenbau führt häufig zu mehr Autoverkehr. Dieser Verkehrsanstieg wird, so die Forscher, im Bundesverkehrswegeplan um den Faktor neun unterschätzt – und so auch die daraus resultierenden Kosten, vor allem durch die steigenden CO₂-Emissionen.

Summiert man alle drei Faktoren, rechnen sich 665 der 1045 Straßenprojekte nicht mehr. Bei zwei von drei Projekten übersteigen die Kosten den wirtschaftlichen Gewinn der neuen oder ausgebauten Straßen.

Zu den milliardenschweren Autobahnprojekten, die von der Analyse infrage gestellt werden, gehört etwa der Weiterbau der A 20 durch zahlreiche Moor- und Naturschutzgebiete in Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Zerstörung von natürlichen CO₂-Senken wie Wäldern oder

Mooren spielt im Bundesverkehrswegeplan zum Beispiel keine Rolle.

Der zehnspurige Ausbau bei Frankfurt zählt hingegen auch nach der T&E-Analyse zu den wirtschaftlichen Projekten – selbst wenn man verschärfte Bedingungen wie einen höheren CO₂-Preis anlegt. Allerdings ist im Bundesverkehrswegeplan nur von einem zehnspurigen Ausbau der A 5 zwischen Frankfurter Kreuz und Nordwestkreuz die Rede sowie auf der A 3 zwischen Frankfurt und Offenbach. Die Machbarkeitsstudie empfiehlt den Ausbau weiterer rund 20 Kilometer bis Friedberg im Norden der Stadt.

Den Ergebnissen der T&E-Studie widerspricht das Verkehrsministerium auf Anfrage nicht grundlegend, gibt aber zu bedenken, dass während der konkreten Planung die Wirtschaftlichkeit eines Projekts erneut beurteilt werde. Heyl erwidert, dass es einige ungeprüfte Projekte gebe, die in „sehr fortgeschrittener Planung“ seien. „Das Verkehrsministerium ist im März erneut vom Bundestag aufgefordert worden, die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Fernstraßenprojekte zu prüfen, hat aber – statt zu prüfen – den Prozess wieder verzögert.“

Mehr Fahrspuren ziehen häufig auch mehr Verkehr nach sich

Einen überragenden Einfluss auf die Kosten-Nutzen-Rechnung hat laut Verkehrswissenschaftler Kreuschner die erwartete Zeitersparnis für Verkehrsteilnehmer. Schon ein paar Minuten eingesparte Reisezeit würden ein unrentables Verkehrsprojekt mitunter aus den roten Zahlen bringen.

Doch die Verkürzung der Reisezeit werde bei Straßenprojekten systematisch überbewertet, heißt es in der T&E-Studie. „Selbst wenn ein Engpass erfolgreich beseitigt wird, entsteht einige Kilometer weiter ein neuer Engpass“, sagt Kreuschner. Straßenausbau bringt zudem häufig zusätzlichen [Verkehr](#) mit sich. Deshalb sei die Staubbelastung fünf Jahre nach einem Ausbau häufig wieder die gleiche wie davor, schreibt der Ökonom Kent Hymel von der California State University [in einer 2019 erschienenen Arbeit](#). Das lasse „an der Wirksamkeit des Ausbaus von Autobahnen zweifeln“.

Das Geld, das in Straßenprojekte fließt, fehlt derweil für die Sanierung der bestehenden Infrastruktur, wie eine aktuelle Analyse der Umweltorganisation BUND zeigt. Während das Verkehrsministerium öffentlich von 4000 Autobahnbrücken spricht, die in den nächsten zehn Jahren saniert oder ersetzt werden müssen, sind es laut dieser Analyse mehr als 8000 Autobahnbrücken und dazu noch 3000 Brücken an Bundesstraßen.

Das Verkehrsministerium gibt an, in den nächsten zehn Jahren rund 4000 Autobahnbrücken,

etwa an stark belasteten Autobahnen, prioritär behandeln zu wollen. Die verbleibenden 4000 Autobahnbrücken und 3000 Brücken an Bundesstraßen sollen hingegen in den darauffolgenden zehn Jahren modernisiert werden.

Nicht nur bei dem Erhalt von Straßen, sondern auch bei den Schienen fehlt es an Geld. In den vergangenen drei Jahrzehnten investierte der Bund doppelt so viel in Straßen wie in die Bahninfrastruktur. 2021 überstiegen die Ausgaben für die Schiene zwar zum ersten Mal die Straßenausgaben. Der aktuelle Haushaltsplan sieht wieder deutlich mehr Geld für Straßenprojekte vor. Allerdings gibt es Berichte, wonach die Gelder für die Autobahnen im kommenden Jahr um 20 Prozent gestrichen werden sollen – das könnte auch umstrittene Projekte wie den zehnspurigen Ausbau der A 5 treffen.

Im Koalitionsvertrag hatten die Ampelparteien zudem einen Bundesverkehrswege- und Mobilitätsplan als Ablöse des Bundesverkehrswegeplans beschlossen. Über konkrete Inhalte und einen Zeitpunkt dafür hat das Verkehrsministerium bisher keine Auskunft gegeben.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/lux.CsPGzV5nccDgXirvsZLba1

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.