

Straßeninfrastruktur in Niedersachsen nicht vernachlässigen

Seine zentrale Lage in Europa und Nähe zu zahlreichen Seehäfen an der deutschen Nordseeküste machen Niedersachsen für viele Unternehmen zu einem attraktiven Standort. Entsprechend ist die Logistikwirtschaft für Niedersachsen von großer Bedeutung und trägt einen bedeutenden Teil zur Wettbewerbsfähigkeit des gesamten Wirtschaftsstandortes bei. 2021 wurden fast 900 Mio. Euro logistikaffine Investitionen in Niedersachsen getätigt und rund 3.300 neue Arbeitsplätze geschaffen¹.

Dabei ist eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur für die Versorgung in modernen Volkswirtschaften unabdingbar. Dies wird auch am Modal-Split des Güterverkehrs deutlich, bei dem die Straße einen Anteil von rund 70 Prozent hat. Da leistungsfähige Alternativen fehlen und auch bei Umsetzung der geplanten Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr nur begrenzt Verlagerungen möglich sind, wird auch auf längere Sicht ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf der Straße bleiben. Als fest integrierter Bestandteil der wirtschaftlichen Wertschöpfungsketten verbinden Straßen Menschen und Unternehmen. Als einziger Verkehrsträger stellt dabei die Straße die Versorgung und Mobilität „von Tür zu Tür“ sicher und ist sowohl auf der ersten als auch auf der letzten Meile nahezu alternativlos.

Güterverkehrsleistung nimmt weiter zu

Das Güterverkehrsaufkommen in Deutschland wird zwischen 2019 und 2051 um 30 Prozent, die Güterverkehrsleistung sogar um 46 Prozent steigen. Zu diesem Ergebnis kommt die "Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose", die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegeben wurde². Den höchsten Zuwachs verzeichnet dabei der Güterverkehr auf der Straße, der bis zum Jahr 2051 um 54 Prozent ansteigen wird. Der Zuwachs bei der Bahn beträgt 33 Prozent, die Binnenschifffahrt stagniert. Diese Zahlen verdeutlichen zum einen, dass der Verkehrsträger Straße auch zukünftig die größte Bedeutung für den Warenverkehr haben wird, und zum anderen, dass eine bedarfsgerecht ausgebaute Straßeninfrastruktur für die Bewältigung der zu erwartenden Warenströme unabdingbar ist. Schon heute sind besonders Autobahnen und Brückenbauwerke überlastet. Vielerorts rächen sich die Versäumnisse der Vergangenheit, zu wenig in den Erhalt der bestehenden und den Ausbau redundanter Verkehrsadern investiert zu haben. Damit Niedersachsen ein attraktiver Standort für viele Unternehmen bleibt und der Standortvorteil dauerhaft gesichert bleibt, ist es wichtig, die Infrastruktur in ihrem Bestand zu sichern und erkennbare Engpässe und Netzlücken zu schließen.

¹ Quelle: Marktspiegel Logistik Logistikaffine Investitionen in Niedersachsen 2021/2022

² Quelle: Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022

Straßeninfrastruktur in Niedersachsen nicht vernachlässigen

Investitionsmittelkürzung trotz Sanierungsstau

Ein hohes Verkehrsaufkommen und der Sanierungsstau der Straßeninfrastruktur sind die Hauptursachen für zahlreiche Staus auf den Autobahnen und im nachgelagerten Netz. Daraus resultieren höhere Belastungen für die Umwelt und Verzögerungen beim Transport von Gütern mit negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung und Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen. Ein vorausschauendes Instandhaltungsmanagement kann die Lebensdauer der Infrastruktur verlängern. So werden volkswirtschaftliche Schäden aufgrund ungeplanter Nutzungsausfälle minimiert und die Zuverlässigkeit von Lieferketten gestärkt. Voraussetzung dafür ist ein verstetigtes hohes Investitionsniveau bei Ausbau und Erhalt der Straßeninfrastruktur.

Rund 80 Prozent der niedersächsischen Landesstraßen befinden sich in einem guten oder mittleren Zustand. Im Umkehrschluss beträgt der Anteil der Landesstraßen, die sich in einem schlechten Zustand befinden, mittlerweile rund 20 Prozent. Trotzdem sind die Mittel für die Landesstraßen im Jahr 2023 von 120 Mio. Euro auf 82 Mio. Euro gesenkt worden. Gleichzeitig sind die Baukosten stark gestiegen.

Aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz stehen den Kommunen insgesamt 150 Mio. Euro zur Verfügung. Bis 2022 standen je 50 Prozent dieser Mittel dem ÖPNV und den Straßen (inkl. Radwege und Nebenanlagen) zur Verfügung. Im Jahr 2023 ist diese Aufteilung zugunsten des ÖPNV (60 Prozent) geändert worden, so dass für die Straße nur noch 40 Prozent zur Verfügung stehen. Da besonders Ortsdurchfahrten oftmals in einem problematischen Zustand sind und hohen Sanierungsbedarf haben, ist diese Mittelreduktion sehr kritisch.

In Niedersachsen sind 433 Brücken auf Autobahnen und Bundesstraßen sanierungsbedürftig. Dies ergibt sich aus der Antwort des Bundesverkehrsministeriums auf Anfrage der Vizevorsitzenden der Grünen-Bundestagsfraktion, Dr. Julia Verlinden aus Lüneburg. Die Sanierung der Brücken ist dringend erforderlich, da ansonsten die Stabilität des Verkehrsnetzes gefährdet ist und teilt weiträumige Umleitungsverkehre die Folge sind.

Da viele Brücken zwischen 1960 und 1985 gebaut wurden, sind sie heute einem Vielfachen der ursprünglich geplanten Belastungen ausgesetzt. Deshalb bedarf es umfassender Maßnahmen zum Erhalt und der Auflösung des enormen Sanierungsstaus.

Neben den erforderlichen Sanierungen ist es unverzichtbar, durch Neu- und Ausbaumaßnahmen Engpässe und Netzlücken auf den Hauptverkehrsachsen zu beseitigen und somit eine auf die zukünftigen Bedarfe ausgerichtete, leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 müssen dabei vorrangig umgesetzt werden.

Straßeninfrastruktur in Niedersachsen nicht vernachlässigen

Niedersächsische Straßenprojekte profitieren nicht von Planungsbeschleunigung

Aktuell diskutiert die Bundesregierung einen Gesetzesentwurf zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich. Die guten Erfahrungen aus dem LNG-Beschleunigungsgesetz sollen dabei auf den Verkehrsbereich übertragen werden. Verkehrsprojekte, die im überragenden öffentlichen Interesse sind und der öffentlichen Sicherheit dienen, sollen dabei beschleunigt umgesetzt werden können. Der Gesetzesentwurf umfasst nicht nur wichtige Ersatzneubauten, sondern endlich auch Neubauprojekte.

Durch das Gesetz werden ein vorzeitiger Baubeginn, erweiterte Vorarbeiten und die vorzeitige Besitzeinweisung früher als bisher ermöglicht. Von großer Bedeutung sind die im Gesetzesentwurf genannte vollständige Digitalisierung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Einschränkung der aufschiebenden Wirkung und das überragende öffentliche Interesse an allen Verkehrsprojekten des Vordringlichen Bedarfs aller Verkehrsträger. Die Regierungskoalition hat bei ihren Beratungen im Koalitionsausschuss Ende März 2023 festgelegt, dass nur Straßenprojekte der Kategorie Vordringlicher Bedarf mit Engpassbeseitigung (VB-E) und der Kategorie Laufende und fest disponierte Vorhaben-Engpassbeseitigung (FD-E) beschleunigt werden sollen. Das bedeutet, dass in Norddeutschland dringend benötigte Autobahnlückenschlüsse wie bei der A 20, A 26, A 33 Nord und A 39 derzeit nicht berücksichtigt werden. Hier ist die Bundesregierung deutlich zur Nachbesserung aufgefordert, damit diese wichtigen Straßenprojekte ebenfalls von einem beschleunigten Genehmigungsverfahren profitieren. So kann der attraktive Standort Niedersachsen für Unternehmen gesichert bleiben. Denn nur eine leistungsfähige und gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist Voraussetzung für eine erfolgreiche Wirtschaft und sichert Wachstum und Beschäftigung.

Sanierung und Neubau erfordert ausreichende Planungskapazitäten

Mit dem Übergang der Bundesfernstraßen in die Verantwortung der Autobahn GmbH des Bundes zum 1. Januar 2021 musste auch die Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen einen erheblichen personellen Aderlass verkraften. Mehrere hundert Beschäftigte wechselten von der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zur neuen Gesellschaft des Bundes. Auch wenn mit der neuen Aufgabenverteilung die Autobahnprojekte weggefallen sind, bleibt die personelle Ausstattung bei der Niedersächsischen Landesbehörde angespannt. Dies wiegt umso schwerer, da das Land bei einigen vordringlichen Straßenprojekten des Bundesverkehrswegeplans (z. B. A 20 und A 39) in Absprache mit dem Bund weiterhin Planfeststellungsbehörde ist. Eine zügige Umsetzung von Planungs- und Genehmigungsverfahren setzt demnach eine ausreichend personelle Ausstattung dieser wichtigen Behörde voraus.

Straßeninfrastruktur in Niedersachsen nicht vernachlässigen

Forderungen an die Landesregierung

- Bei den niedersächsischen Projekten aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans darf es zu keinen Verzögerungen kommen. Diese sind priorisiert umzusetzen.
- Engpässe und Lücken auf den Hauptverkehrsachsen sind zügig zu beseitigen und zu schließen.
- Die Mittel für Kommunal- und Landesstraßen sind ab dem Haushaltsjahr 2024 zu erhöhen und zu verstetigen, um den Sanierungsstau schneller abzarbeiten und dabei den gestiegenen Baukosten Rechnung tragen zu können.
- Die Sanierung von Brücken muss zügig und sukzessiv angegangen werden, um Sperrungen und Umleitungsverkehr zu vermeiden. Dafür sollte ein finanzielles Sonderprogramm „Brücken“ in den kommenden Haushalt und die mittelfristige Finanzplanung eingestellt werden.
- Der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr müssen ausreichend Planstellen zur Verfügung gestellt werden, um die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Sanierung, Aus- und Neubau von notwendigen Straßenprojekten inkl. Brückenbauwerken zügig abarbeiten zu können.
- Die jetzige Priorisierung der Straßenprojekte darf nicht zu mangelnden Kapazitäten und Verzögerungen bei anderen Straßenprojekten führen. Die benötigten Kapazitäten sind dauerhaft sicherzustellen.

IHK Niedersachsen, Juni 2023