

INSPIRATIONEN/INFORMATIONEN

übrigens

sind die deutschen Autobahnen nach dem National Trunk Highway System (112.000 km) der Volksrepublik China, dem Interstate Highway System (77.000 km) der USA und den spanischen Autovias (16.000 km) das viertlängste Schnellstraßennetz der Welt. Die Länge beträgt 13.000 Kilometer. Davon sind in den vergangenen zehn Jahren 500 Kilometer hinzugekommen. Die dichtbefahrenste Autobahn ist die A 100 – der Berliner Innenstadt(halb)ring. Abgesehen von den Stadtstaaten finden sich die dichtesten Strukturen im Saarland und in Nordrhein-Westfalen.



BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN 2030

Erhebliche Defizite im Bestand

Die überregionale Verkehrsinfrastruktur des Bundes – aus unserer Serie „Statistik kommunal“

Als Export- und Handelsnation sowie als Transitweg mitten in Europa ist die Bundesrepublik auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Dies gilt für Schiene, Straße und Wasserstraße. Die kommunalen Spitzenverbände thematisierten den erheblichen Sanierungs- und Investitionsstau bei der Verkehrsinfrastruktur und auch das Deutsche Institut für Urbanistik (difu) identifizierte entsprechende Defizite. Dennoch besitzt die Bundesrepublik noch immer eines der dichtesten Autobahn- und Schnellstraßennetze der Welt. Im Schienenverkehr ist die einstige Vorrangstellung allerdings verlorengegangen. Im Gegensatz zu den Autobahnen weist der Trend der vergangenen Jahre auf immer weniger Streckenkilometer. Bei den Wasserstraßen hat das Netz seit der Eröffnung des Main-Donau-Kanals in den vergangenen Jahren keine signifikante Erweiterung erfahren. Insgesamt ist der Anteil der Binnenschifffahrt am Gesamtverkehr leicht rückläufig.

Da die Verkehrsinfrastruktur ein zentrales Kriterium des Ansiedlungsmarketings ist, ergibt sich eine erhebliche kommunale Relevanz. Lesen Sie im Folgenden einen Beitrag aus unserer Rubrik „Statistik kommunal“. Er soll einen Überblick über die Entwicklung der Verkehrswege in der Bundesrepublik geben und dabei den vor einigen Monaten veröffentlichten Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigen.

Verlangsamtes Wachstum auf den deutschen Autobahnen

Die Bezeichnung „Autobahn“ wurde erstmals im Jahr 1929 geprägt. Gegenstand war ein Schnellstraßenprojekt zwischen Norddeutschland, Frankfurt am Main und Basel. Die erste autobahnähnliche Strecke der Welt war die AVUS im Berliner Grunewald. Sie war 8,3 Kilometer lang, gebührenpflichtig und diente hauptsächlich als Renn- und Teststrecke und nicht dem öffentlichen Verkehr. Die erste Autobahn im heutigen Sinne wurde im August 1932 zwischen Köln und Bonn eröffnet. Heute trägt sie die Bezeichnung A 555. Obwohl die damaligen Fahrzeuge meist deutlich langsamer waren, war die Strecke für Geschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern konzipiert.

Nach dem National Trunk Highway System (112.000 km) der Volksrepublik China, dem Interstate Highway System (77.000 km) der USA und dem spanischen Autobahnssystem (16.000 km) ist das deutsche Autobahnnetz mit annähernd 13.000 Kilometern das viertlängste der Welt. Die A 100 zwischen dem

Berliner Funkturm und dem Bezirk Neukölln ist der mit Abstand meistbefahrene Abschnitt in ganz Deutschland. Auf den Rängen zwei bis sechs folgen ebenfalls Strecken aus den großen deutschen Metropolregionen – in dieser Reihenfolge: Köln, Hamburg, Stuttgart, München und Frankfurt am Main.

Trotz der erheblichen Anstrengungen nach der Wiederherstellung der deutschen Einheit ist das Autobahnnetz im Osten Deutschlands deutlich weiter gespannt als im Alt-Bundesgebiet. In der Relation kommen auf einen Autobahnkilometer in Sachsen-Anhalt ganze 50 Quadratkilometer Fläche. Dies ist das schlechteste Verhältnis

Die meistbefahrenen Autobahnabschnitte Deutschlands

Autobahn	meistbefahrener Abschnitt	Durchschnittliche Verkehrsstärke	Bundesland
A 100	Dreieck Funkturm – Kurfürstendamm (Berlin)	186.100	Berlin
A 3	Köln Dellbrück – Kreuz Köln Ost	157.100	Nordrhein-Westfalen
A 7	Dreieck Hamburg-Nordwest – Hamburg Stellingen	151.800	Hamburg
A 8	Dreieck Leonberg – Kreuz Stuttgart	147.600	Baden-Württemberg
A 9	Kreuz München-Nord – Garching Süd	146.200	Bayern
A 5	Frankfurt-Niederrad – Frankfurter Kreuz	145.900	Hessen
A 66	Frankfurt-Höchst – Eschborner Dreieck	133.200	Hessen
A 81	Ludwigsburg-Nord – Ludwigsburg-Süd	129.300	Baden-Württemberg
A 2	Hannover-Herrenhausen – Dreieck Hannover-West	129.000	Niedersachsen
A 99	Aschheim/Ismaning – Kirchheim bei München	121.200	Bayern

bundesweit. Auf Rang zwei folgt Mecklenburg-Vorpommern mit 42 Quadratkilometern pro Autobahnkilometer. Mit einem Verhältnis von 1 zu 37,3 landet Brandenburg auf dem drittletzten Rang. Danach folgen Baden-Württemberg, Niedersachsen, Sachsen und Thüringen. Hier liegen die Relationen recht nah beieinander, und zwar zwischen 1 zu 31,6 und 1 zu 33,9.

5.500. Unter den Flächenländern findet sich Baden-Württemberg ganz am Ende der Statistik. Hier kommen auf einen Autobahnkilometer mehr als 10.000 Bürger. Damit rangiert der Südwesten noch hinter dem Stadtstaat Bremen. Unter allen Bundesländern nehmen Hamburg und Berlin die letzten Plätze ein. In Berlin liegt die Quote bei einem Autobahnkilometer zu 45.000 Menschen.

Bundesland	Autobahnkilometer	Fläche in qkm	Einwohner in Mio.	qkm / Autobahn-km	Einwohner / Autobahn-km
Baden-Württemberg	1.054	35.751	10,631	33,9	10.086
Bayern	2.515	70.550	12,604	28,1	5.012
Berlin	77	892	3,520	11,6	45.714
Brandenburg	794	29.654	2,449	37,3	3.084
Bremen	75	419	0,657	5,6	8.760
Hamburg	81	755	1,746	9,3	21.556
Hessen	975	21.155	6,045	21,7	6.200
Mecklenburg-Vorpommern	554	23.212	1,597	41,9	2.883
Niedersachsen	1.434	47.613	7,791	33,2	5.433
Nordrhein-Westfalen	2.216	34.110	17,572	15,4	7.930
Rheinland-Pfalz	877	19.854	3,994	22,6	4.554
Saarland	240	2.569	0,991	10,7	4.129
Sachsen	567	18.420	4,046	32,5	7.136
Sachsen-Anhalt	411	20.452	2,245	49,8	5.462
Schleswig-Holstein	536	15.800	2,816	29,5	5.254
Thüringen	511	16.173	2,161	31,6	4.229
Gesamt	12.917	357.375	82,176	27,7	6.362

Es überrascht kaum, dass die Stadtstaaten Bremen und Hamburg das dichteste Netz aufweisen. Schließlich bedingen Siedlungs- und Verkehrsdichte einander. Mit einem Verhältnis von 10,7 Quadratkilometern pro Autobahnkilometer ist das Saarland das Flächenland mit dem dichtesten Autobahnnetz. Auf dem vierten Rang folgt Berlin und danach Nordrhein-Westfalen. Im einwohnerreichsten deutschen Bundesland kommen 15,4 Quadrat- auf einen Autobahnkilometer.

Wird nicht die Fläche, sondern die Einwohnerzahl berücksichtigt, ist das Defizit der Neuen Länder nicht mehr zu erkennen. Im Gegenteil weisen Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg mit etwa 3.000 Einwohnern pro Autobahnkilometer die besten Verhältnisse auf. Danach folgen das Saarland, Thüringen, Rheinland-Pfalz, Bayern, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Sachsen-Anhalt. Hier liegen die Relationen zwischen 1 zu 4.100 und 1 zu

Während sich die Bundesverkehrswegepläne der Jahre 1992 und 2003 vornehmlich auf die Ertüchtigung der Verkehrsnetze in Ostdeutschland richteten, verzichtete der im vergangenen Jahr beschlossene Bundesverkehrswegeplan 2030 auf diesen regionalen Schwerpunkt. Insgesamt beläuft sich dessen Volumen auf 265 Milliarden Euro. Dies sind fast hundert Milliarden Euro mehr als noch im Bundesverkehrswegeplan 2003. Für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen sind insgesamt 50 Milliarden Euro vorgesehen. Jeweils zwischen sieben und acht Milliarden Euro entfallen auf die Bundesländer Nordrhein-Westfalen, Bayern, Baden-Württemberg und Niedersachsen. In die Neuen Bundesländer wird deutlich weniger investiert. Hier liegen die Werte zwischen 1,4 Milliarden (Brandenburg) und 0,4 Milliarden Euro (Mecklenburg-Vorpommern).

Unter den zehn größten Projekten befinden sich nur zwei Neubauvorhaben. Beide betreffen Nordwestdeutschland. Die Verlängerung der

A 20 zwischen Bad Segeberg und Oldenburg soll endlich eine Nordumfahrung der Metropole Hamburg ermöglichen, die Autobahnen A 23, A 7, A 21 und A 1 verbinden sowie die Küstengebiete an der Nordsee besser erschließen. Bei Glückstadt soll die Elbe untertunnelt werden, durch das Alte Land führen die Planungen weiter nach Bremerhaven, die Weser wird untertunnelt und nordwestlich von Oldenburg die A 28 in Richtung Groningen erreicht. Auf insgesamt 180 Kilometern sollen 3,4 Milliarden Euro verbaut werden.

Mit knapp einer Milliarde Baukosten ist der etwa 100 Kilometer lange Neubau der A 39 deutlich günstiger. Er soll Lüneburg mit Wolfsburg verbinden und somit das nordöstliche Niedersachsen besser erschließen. Weitere Neubauprojekte waren bereits im Bundesverkehrswegeplan 2003 verankert. Dazu gehört der Lückenschluss der A 14 zwischen Magdeburg und Ludwigslust. Von den insgesamt 156 Kilometern wurden bislang erst 35 Kilometer realisiert. Vor diesem Hintergrund erscheint fraglich, ob das Vorhaben wie prognostiziert bis 2020 abgeschlossen werden kann.

Investitionen für den Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen vorgesehen im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030

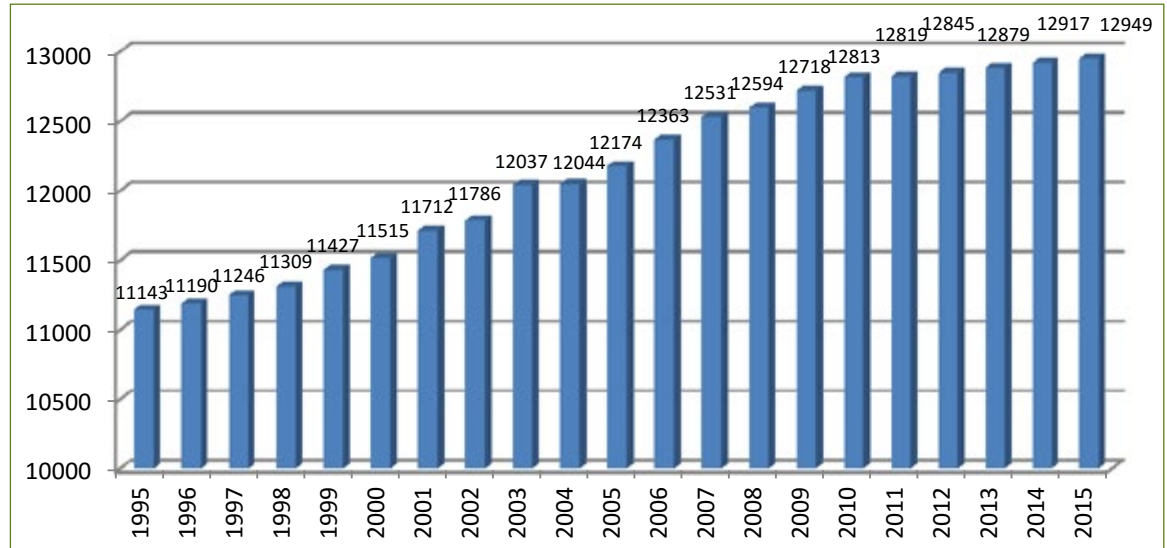
Bundesland	Volumen in Mrd. Euro
Nordrhein-Westfalen	7,9
Bayern	7,8
Baden-Württemberg	7,5
Niedersachsen	7,0
Hessen	5,5
Schleswig-Holstein	2,4
Rheinland-Pfalz	2,0
Sachsen-Anhalt	2,0
Hamburg	1,8
Brandenburg	1,4
Thüringen	1,4
Sachsen	1,0
Berlin	0,8
Bremen	0,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,4
Saarland	0,1
Gesamt	49,5

Für die A 21 ist vorgesehen, die Trasse zwischen Bargtheide und Lüneburg zu verlängern und somit einen Anschluss an die neu zu bauende A 39 zu ermöglichen. Die Bauarbeiten

haben noch nicht begonnen. Ganz im Süden von Baden-Württemberg soll die A 98 künftig Weil am Rhein mit dem Bodensee verbinden. Die Trasse ist aus ökologischen Gründen umstritten. Derzeit wird an verschiedenen Abschnitten gearbeitet, ob und wenn ja wann die gesamte Strecke befahrbar sein wird, lässt sich kaum vorhersagen. Die A 94 soll München auf direktem Wege mit Passau ver-

binden. Auf halber Strecke zwischen Mühldorf am Inn und Altötting ist ein großes Teilstück bereits fertiggestellt. Die vollständige Realisierung des gesamten Projekts ist nicht vor dem Jahr 2030 zu erwarten. In den Neuen Bundesländern ist für die kommenden Jahre mit mehreren Lückenschlüssen zu rechnen. Die A 38 zwischen Leipzig, Chemnitz, Zwickau und Hof wird 2020 durchgängig befahrbar sein. Bisher fehlte der Anschluss an die A 38 als Südumfahrung von Leipzig. Die A 143 soll künftig die Ostumfahrung von Halle/Saale bilden und die mitteldeutsche Doppelschleife rund um Leipzig und Halle vollenden. Für die verbleibenden 13 Kilometer besteht Planfeststellung, wann mit dem Ende der Arbeiten zu rechnen ist, lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt schwer vorhersagen. Die A 71 ist seit dem vergangenen Jahr vollständig befahrbar. Der letzte Lückenschluss zur A 38 bei Sangerhausen wurde realisiert.

Entwicklung des Autobahnnetzes von 1995 bis 2015 – in km



Die größten Ausbauprojekte im aktuellen Bundesverkehrswegeplan sind dem Volumen nach die A 5 zwischen Frankfurt am Main und Heidelberg (3,6 Milliarden Euro), die A 45 quer durch das Sauerland (3 Milliarden Euro), die A 1 zwischen Dortmund und Münster (2,6 Milliarden Euro), die A 2 im südlichen Niedersachsen (2,4 Milliarden Euro), die A 3 im Großraum Frankfurt am Main (2,4 Milliarden Euro), die A 8 zwischen München und Salzburg (2 Milliarden Euro) und der A 40-Ruhrschnellweg (1,8 Milliarden Euro).

Im Gegensatz zum Schienennetz hat sich das Autobahnnetz bis heute sukzessive vergrößert. Die ersten Autobahnen wurden in der Nazi-Zeit gebaut. Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges entstanden knapp 4.000 Autobahnkilometer. 2.000 Kilometer lagen auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik Deutschland. Bis zur Vereinigung wurde dieses Netz in den Alt-Bundesländern auf annähernd

9.000 Kilometer verdichtet. In der DDR bestanden knapp 2.000 Autobahnkilometer, sodass das wiedervereinigte Deutschland auf einen Wert von knapp 11.000 Kilometern kam. Bis heute wurde das Netz sukzessive um 2.000 weitere Kilometer erweitert. Dies betraf insbesondere die Neuen Bundesländer. Aktuell gibt es in Deutschland ziemlich genau 13.000 Autobahnkilometer. Bis zum Jahr 2030 ist mit einer Erweiterung um etwa 500 Kilometer zu rechnen.

Rückbau auf den deutschen Schienen

Das Schienennetz in Deutschland hat eine Länge von 38.000 Kilometern. Größter Netzbetreiber ist mit mehr als 33.000 Kilometern die DB Netz AG. Dieses öffentliche Netz steht grundsätzlich allen Schienennetzbetreibern offen. Die übrigen Strecken gehören zu verschiedenen nichtbundeseigenen

Die längsten Autobahnen Deutschlands

Rang	Bundesautobahn	Länge km	Strecke	Bundesländer
1	BAB 7	962	Flensburg-Hamburg-Hildesheim-Kassel-Würzburg-Ulm-Füssen	Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Hessen, Bayern, Baden-Württemberg
2	BAB 3	769	Emmerich am Rhein-Duisburg-Köln-Frankfurt am Main-Würzburg-Nürnberg-Regensburg-Passau	Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg, Bayern
3	BAB 1	749 mit Planung: 774	Heiligenhafen-Lübeck-Hamburg-Bremen-Osnabrück-Dortmund-Köln-Trier-Saarbrücken	Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland
4	BAB 4	583	Aachen-Köln-Siegen-Bad-Hersfeld-Erfurt-Chemnitz-Dresden-Görlitz	Nordrhein-Westfalen, Hessen, Thüringen, Sachsen
5	BAB 9	530	Berlin-Halle-Leipzig-Jena-Hof-Nürnberg-Ingolstadt-München	Brandenburg, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Thüringen, Bayern
6	BAB 8	505	Karlsruhe-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Salzburg	Baden-Württemberg, Bayern
7	BAB 6	484	Saarbrücken, Kaiserslautern, Mannheim, Heidelberg, Heilbronn, Nürnberg, Waidhaus	Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg, Bayern
8	BAB 2	473	Oberhausen, Dortmund, Bielefeld, Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Berlin	Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg
9	BAB 5	440	Alsfeld, Gießen, Frankfurt am Main, Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Lörrach	Hessen, Baden-Württemberg
10	BAB 20	345 mit Planung: 541	Prenzlau, Neubrandenburg, Rostock, Lübeck, Bad Segeberg, (Glückstadt, Bremerhaven, Oldenburg)	Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein, (Niedersachsen)

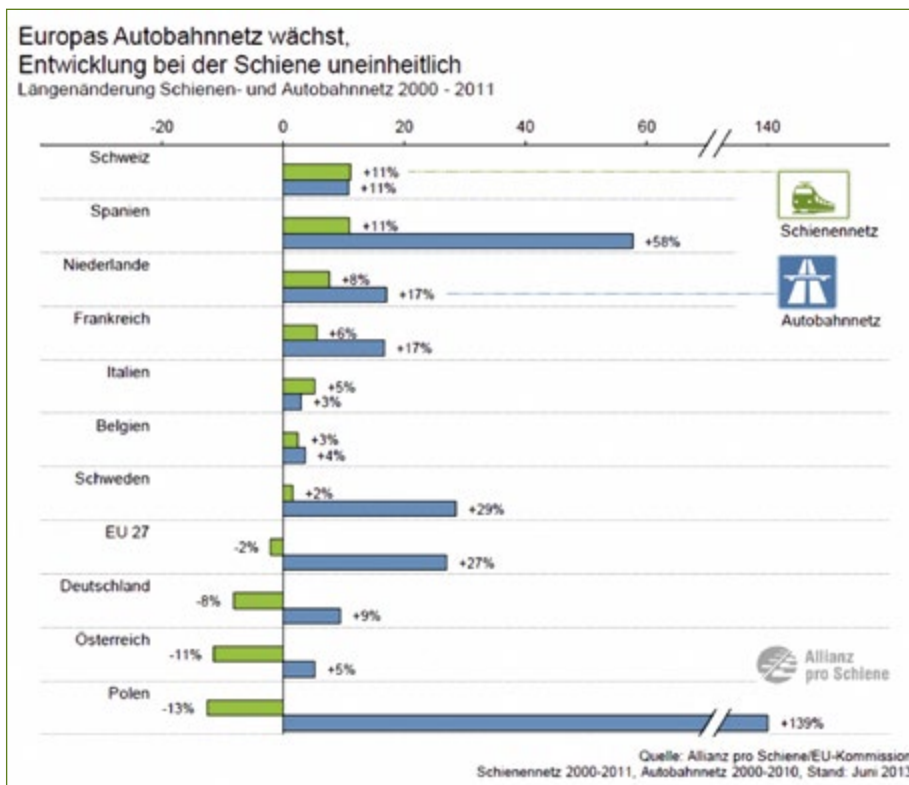
Eisenbahnen. Rund 60 Prozent des Schienennetzes sind elektrifiziert. Der Anteil der Elektrifizierung steigt stetig, aber langsam.

Der Verkehr auf dem öffentlichen Schienennetz wächst zusehends. Von 1994 – dem Jahr der Bahnreform – bis heute ist die Verkehrsleistung um über 40 Prozent gewachsen, im Eisenbahngüterverkehr gar um 65 Prozent. Allein auf dem Streckennetz der Deutschen Bahn werden derzeit mehr als eine Milliarde Streckenkilometer zurückgelegt.

Trotz dieser steigenden Nachfrage ist das Schienennetz die einzige Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, die schrumpft. Seit der Bahnreform 1994 bis heute sind 6.600 Kilometer eingestellt worden. Im gleichen Zeitraum wurde das Autobahnnetz um 1.700 Kilometer erweitert. Doch nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität ist rückläufig. Im Vergleich zu anderen europäischen Staaten sind die Investitionen in das Schienennetz deutlich unterproportional. Pro Kopf der deutschen Bevölkerung fließen derzeit 56 Euro in das Schienennetz. In den skandinavischen Ländern Schweden und Dänemark ist dieser Anteil rund drei Mal höher.

Um die Schienenwege des Bundes in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten, hat der Bund mit der DB AG im Jahr 2009 eine „Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung“ abgeschlossen. Der Bund verpflichtete sich, jähr-

Bundesland	Eisenbahnkilometer	Fläche in qkm	Einwohner in Mio.	qkm / Eisenbahn-km	Einwohner / Eisenbahn-km
Baden-Württemberg	4.105	35.751	10,631	8,7	2.590
Bayern	6.308	70.550	12,604	11,2	1.998
Berlin	580	892	3,520	1,5	6.069
Brandenburg	2.739	29.654	2,449	10,8	894
Bremen	164	419	0,657	2,6	4.006
Hamburg	350	755	1,746	2,2	4.989
Hessen	2.573	21.155	6,045	8,2	2.349
Mecklenburg-Vorpommern	1.671	23.212	1,597	13,9	956
Niedersachsen	4.100	47.613	7,791	11,6	1.900
Nordrhein-Westfalen	5.373	34.110	17,572	6,3	3.270
Rheinland-Pfalz	2.057	19.854	3,994	9,7	1.942
Saarland	370	2.569	0,991	6,9	2.678
Sachsen	2.409	18.420	4,046	7,6	1.680
Sachsen-Anhalt	2.190	20.452	2,245	9,3	1.025
Schleswig-Holstein	1.278	15.800	2,816	12,4	2.203
Thüringen	1.594	16.173	2,161	10,1	1.356
Gesamt	37.860	357.375	82,176	9,4	2.171



Nach zähen Verhandlungen trat im vergangenen Jahr eine Folgevereinbarung mit einer Laufzeit von fünf Jahren in Kraft. Danach stehen bis 2019 knapp 20 Milliarden Euro aus Bundesmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung.

Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind für das Schienennetz 41,3 Prozent des Gesamtvolumens vorgesehen. Dies entspricht einem Wert von 109 Milliarden Euro. Beim Bundesverkehrswegeplan 2003 entfielen auf das Schienennetz noch 56 Prozent.

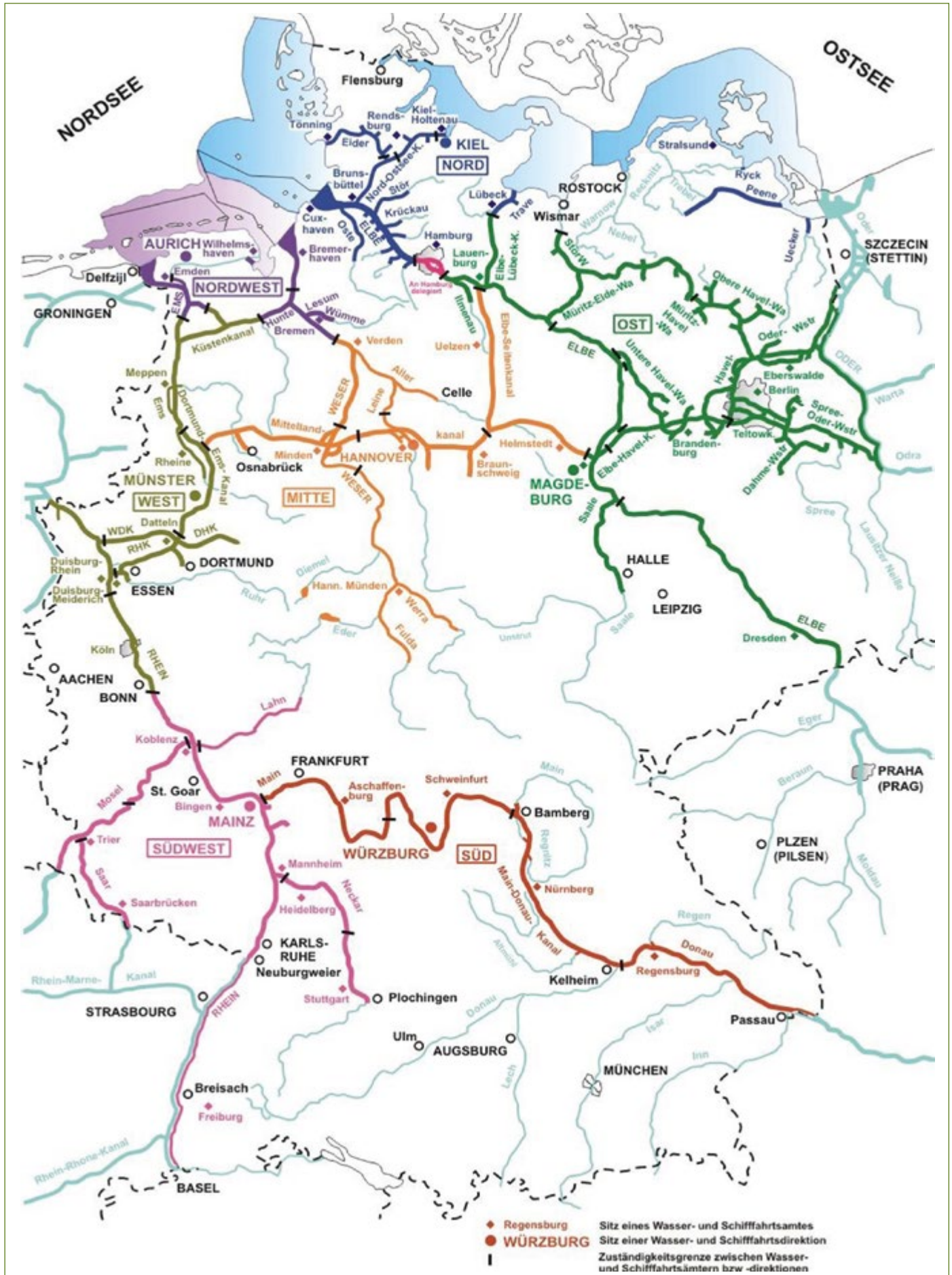
Das Schienennetz in Deutschland verteilt sich recht ausgewogen auf die Bundesländer. Absolut weist Bayern als flächengrößtes Bundesland auch die meisten Schienenkilometer auf. Dahinter folgt mit Nordrhein-Westfalen das einwohnerreichste Bundesland. Interessanter ist jedoch eine Betrachtung in Relation zur jeweiligen Größe der Bundesländer. Wird die Fläche ins Verhältnis zum Schienennetz gesetzt, weisen die Stadtstaaten die besten Werte auf. Hier liegt Berlin vor Hamburg und Bremen. Unter den Flächenländern findet sich Nordrhein-Westfalen an der Spitze. Dahinter folgen das Saarland und Sachsen. Die ungünstigen Relationen zeigen sich im Norden der Bundesrepublik. Ganz hinten rangiert Mecklenburg-Vorpommern, auf den Rängen davor liegen Niedersachsen und Schleswig-Holstein.

Lagen die Stadtstaaten bei der Betrachtung der Fläche pro Eisenbahnkilometer noch ganz vorne in der Statistik, rangieren sie im Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und der Länge des Schienennetzes

lich zweckgebunden eine feste Summe für Ersatzinvestitionen im Bestandsnetz zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug garantieren die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das Schienennetz in

einer vorher definierten Qualität bereitzustellen und in definierten Mindestumfängen eigene Investitionen zu tätigen. Werden diese Ziele verfehlt, können Sanktionen ausgesprochen werden.

Die Bundeswasserstraßen in Deutschland



ganz hinten. Berlin weist den schlechtesten Wert auf, Hamburg den zweit- und Bremen den dritt-schlechtesten. Unter den Flächenländern hat Nordrhein-Westfalen das ungünstigste Verhältnis. Ebenfalls unterdurchschnittliche Werte entfallen auf das Saarland, auf Baden-Württemberg, auf Hessen und auf Schleswig-Holstein. An der Spitze der Rangfolge stehen Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Dies sind die einzigen Bundesländer, in denen weniger als 1.000 Einwohner auf einen Eisenbahnkilometer kommen. Auf den folgenden Plätzen finden sich mit Sachsen-Anhalt, Thüringen und Sachsen die übrigen Neuen Bundesländer.

Investitionsstau auf den Binnenwasserstraßen

Alle Binnenwasserstraßen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, sind im Bundeswasserstraßengesetz aufgeführt. Die Bundeswasserstraßen sind abzugrenzen von den Binnenwasserstraßen der Länder, die eine eher nachgeordnete Verkehrsfunktion erfüllen.

Im Gegensatz zu Straße und Schiene dienen die Wasserwege nahezu ausschließlich dem Güterverkehr. Grundsätzlich ist zwischen qualitativen und quantitativen Engpässen zu unterscheiden. Die quantitative Leistungsfähigkeit wird gekennzeichnet durch die Kapazität der Schleusen. Für die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit ist üblicherweise die qualitative Befahrbarkeit der entscheidende Faktor. Indikatoren sind in erster Linie die zulässigen Schiffsabmessungen und die verfügbare Fahrrinntiefe.

Das Netz der Bundeswasserstraßen umfasst Seewasserstraßen mit einer Fläche von 23.000 Quadratkilometern und Binnenwasserstraßen mit einer Länge von 7.300 Kilometern. Von letzteren haben etwa 4.500 Kilometer eine hohe Bedeutung für die See- und Binnenschifffahrt. Rund ein Drittel der Binnenwasserstraßen besteht aus frei fließenden Flüssen wie Rhein und Elbe. Zwei Drittel



Industriedenkmal, Filmkulisse und kritische Infrastruktur für die Binnenschifffahrt mit Polen und zur Ostsee – das Schiffshebewerk Niederfinow.

hingegen setzt sich aus staugeregelten Flüssen (z.B. Mosel, Neckar und Main) sowie Kanälen (z.B. Westdeutsches Kanalnetz, Ostdeutsches Kanalnetz, Mittellandkanal oder Nord-Ostsee-Kanal) zusammen. Letztere erfordern eine Vielzahl baulicher Anlagen, von denen die Substanz der Wasserstraßen maßgeblich bestimmt wird. Dies sind jeweils 300 Schleusen- und Wehranlagen, rund 1.300 Straßen- und Bahnbrücken sowie über 350 Düker. Hinzu kommen Dämme, Uferbefestigungen und Strombauwerke sowie bei den Seewasserstraßen Leuchttürme, Richtfeuer, Baken und Tonnen.

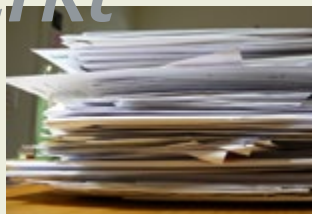
Dass die Ersatzinvestitionen für die Bundeswasserstraßen in den kommenden Jahren überdurchschnittlich steigen werden, lässt sich zunächst mit dem recht hohen Alter der Anlagen begründen. Etwa die Hälfte der Wehranlagen und rund 60 Prozent der Schleusen wurden vor 1950 errichtet, zehn Prozent der Wehre und etwa 20 Prozent der Schleusen sogar vor 1900. Circa 100 Schleusen müssten in den kommenden 20 Jahren durch Neubauten ersetzt werden, doch in den vergangenen 20 Jahren sind nur sieben neue Schleusen errichtet worden.

Hinzu kommen die unterlassenen Erhaltungsinvestitionen der vergangenen Jahrzehnte, die aktuell zu zunehmend kritischen Bauwerkszuständen geführt haben.

Mittels eines pauschalen Abschreibungsansatzes errechnet sich aus dem Anlagevermögen ein Ersatzinvestitionsbedarf von etwa einer Milliarde Euro pro Jahr. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 werden zusätzlich die Erhaltungsinvestitionen mit ihrem langjährigen Ansatz von etwa 250 Millionen Euro pro Jahr fortgeführt. Über den Planungszeitraum ergibt sich damit ein Gesamtvolumen von 12,4 Milliarden Euro und insgesamt ein Erhaltungs- und Ersatzbedarf von 16,2 Milliarden Euro. ■

Von Falk Schäfer

Angemerkt



Im September 2017 wird gewählt und eines der zentralen Themen wird sein, wie sich die angeblich so vollen Kassen von Bundesfinanzminister Schäuble möglichst gut unter dem Volk verteilen lassen. Dazu besteht allerdings keinerlei Anlass. Die Infrastruktur ist marode und die Schuldenlast der kommenden Generationen nach wie vor enorm. Hinzu kommt, dass die Nullzinspolitik der Europäischen Zentralbank nicht in alle Ewigkeit fortgeschrieben ist und die Zinsen auf unsere horrenden Staatsschulden bald wieder das Budget belasten werden.

Ein neues Konjunkturpaket könnte dagegen die Kaufkraft stärken, die Arbeitsmarktintegration von Flüchtlingen erleichtern und vor allem könnte es die Handels- und Exportnation Deutschland fit machen für den globalen Wettbewerb.

Falk Schäfer



www.bmvi.de