



# **Straßenbau in Rheinland-Pfalz**

**Verkehrspolitischer Handlungsbedarf**

**aus Sicht**

**der Arbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern Rheinland-Pfalz,**

**der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz**

**und**

**des Landesverbandes Bauindustrie Rheinland-Pfalz**

**Redaktion:**

**Dr. Dirk Hannowsky,**

**Geschäftsführer Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU)**

**und**

**Jürgen Vogel,**

**Leiter Standortpolitik der Industrie- und Handelskammer (IHK) für die Pfalz**

## VORWORT

Die Bürger in Rheinland-Pfalz und die Betriebe sind auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere ein gut ausgebautes Straßennetz, angewiesen. Unsere Unternehmen und ihre Mitarbeiter stellen jedoch fest, dass Stauhäufigkeit und -dauer auf unseren Straßen ebenso zunehmen wie die Anzahl und Tiefe der Schlaglöcher. Die Folgen sind gravierend: Tempolimits ersetzen Reparaturen, Umleitungen und Absperrungen sind Alltag, Verspätungen und Staus normal. Eine weitere Folge: Die Kosten am Produktionsstandort Rheinland-Pfalz steigen.

Die Ursache für diese Probleme liegt in viel zu geringen Investitionen in die Infrastruktur. Schon seit Jahren liegen die Investitionen in das rheinland-pfälzische Straßennetz unter dem Ersatzbedarf.<sup>1</sup> Wir leben also von der Substanz und verlagern stetig wachsende Kosten in die Zukunft. Insbesondere der zunehmende Verfall von Brücken wird künftig – wenn nicht bald gehandelt wird – kaum absehbare Sanierungskosten nach sich ziehen.

Mit dem vorliegenden Positionspapier nehmen die Unterzeichner eine Bestandsaufnahme vor und fordern von den politischen Entscheidungsträgern im Lande die Sicherung einer leistungsfähigen Straßeninfrastruktur in Rheinland-Pfalz.



**Dr. Gerhard F. Braun**  
Präsident der Landesvereinigung  
Unternehmerverbände  
Rheinland-Pfalz (LVU)



**Peter Adrian**  
Präsident der  
IHK Arbeitsgemeinschaft  
Rheinland-Pfalz



**Karl-Wilhelm Faber**  
Präsident des  
Landesverbandes  
Bauindustrie Rheinland-Pfalz

---

<sup>1</sup> Dies gilt im Übrigen bundesweit. Der BDI schätzt, dass die deutsche Verkehrsinfrastruktur von 1980 bis 2008 rund ein Achtel ihres Wertes eingebüßt hat.

## BEDEUTUNG DES STRASSENNETZES FÜR RHEINLAND-PFALZ

Verkehrswege sind die Lebensadern einer Wirtschaft. Sie verbinden Lieferanten, Produzenten und Kunden. Und sie müssen sicherstellen, dass Mitarbeiter, die in ländlichen Regionen wohnen, ihren Arbeitsort problemlos erreichen und dass Produkte des Exportlandes Rheinland-Pfalz ihren Bestimmungsort „just in time“ erreichen.

Rheinland-Pfalz ist in weiten Teilen ländlich strukturiert, die Topographie des Landes ist durch markante Mittelgebirge und teils tief eingeschnittene Flusstäler gekennzeichnet; die Wirtschaft konzentriert sich entlang des Rheins – vom Neuwieder Becken über den Großraum Mainz bis zur Metropolregion Rhein-Neckar. Dies bedingt eine hohe Pendleraktivität aus den ländlich geprägten Räumen in die Industrieregionen. Fast 50 Prozent der rund 1,25 Millionen sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Rheinland-Pfalz pendeln täglich über Kreisgrenzen hinweg von ihrem Wohnort zu ihrem Arbeitsort und verlassen dabei ihre Stadt oder ihren Landkreis. Hinzu kommen noch fast 150.000 Beschäftigte, die täglich aus anderen Bundesländern nach Rheinland-Pfalz einpendeln. Umgekehrt verlassen jeden Tag rund 275.000 Menschen Rheinland-Pfalz, um an ihren Arbeitsort außerhalb des Landes zu gelangen.<sup>2</sup> Insgesamt pendeln also täglich rund eine Millionen Menschen, um ihren Arbeitsort außerhalb des eigenen Landkreises zu erreichen. 70 Prozent von ihnen nutzen dafür den Pkw. Das spiegelt sich auch in den Pkw-Zahlen wider: Mit 543 Pkw auf 1.000 Einwohner liegt Rheinland-Pfalz im Bundesvergleich auf Rang 2.

Das rheinland-pfälzische Straßensystem ist darüber hinaus das Herz-Kreislauf-System für die inländische Wirtschaft. Es stellt den Transport von Waren und Dienstleistungen von und für rheinland-pfälzische Unternehmen sicher. Außerdem wird es noch stark beansprucht durch Transitverkehr, beispielsweise aus den und in die niederländischen Überseehäfen.

Rheinland-Pfalz verfügt über 870 Autobahn-Kilometer, 2.880 km Bundesstraßen, 7.100 km Landesstraßen, 7.130 km Kreisstraßen sowie 18.717 km Gemeindestraßen, insgesamt mit 36.700 km eines der am dichtesten ausgebauten Straßennetze in Deutschland. Allerdings wird dieses, wie bereits dargestellt, auch sehr stark beansprucht.

Entsprechend bedarf das rheinland-pfälzische Straßennetz ständiger Pflege und Instandhaltung, auch um künftigen Herausforderungen durch eine weiter zunehmende Verkehrsbelastung<sup>3</sup> gewachsen zu sein. Überdies muss das Netz an besonders belasteten Stellen sowie in bislang unzureichend erschlossenen Regionen sinnvoll weiter ausgebaut werden.

---

<sup>2</sup> Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz und Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit von 2011.

<sup>3</sup> Der Personenverkehr nimmt in Deutschland jährlich um 0,9 Prozent zu, der Güterverkehr gar um 2,4 Prozent. Bis 2025 ist mit einem Anstieg des Personenverkehrs um 18 Prozent und des Güterverkehrs um 70 (!) Prozent zu rechnen, bis 2050 wird sich die Güterverkehrsleistung mehr als verdoppelt haben. Der Pkw-Bestand in Rheinland-Pfalz hat sich in den letzten 20 Jahren nahezu verdoppelt.

## ZUSTAND DES STRASSENNETZES IN RHEINLAND-PFALZ

Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium stellt fest: „Das Straßennetz in Rheinland-Pfalz befindet sich – unbeschadet im Einzelfall bestehender Erhaltungsdefizite sowie Aus- bzw. Neubaubedarfe – in einem insgesamt leistungsfähigen und verkehrssicheren Zustand. Insbesondere der Zustand der Bundesautobahnen konnte in den letzten Jahren mit erheblichen Anstrengungen in der Erhaltung deutlich verbessert werden.“<sup>4</sup>

Dem steht die Aussage gegenüber, dass in Deutschland 1.500 km **Autobahnen** sowie 3.500 km **Bundesfernstraßen** als dringend sanierungsbedürftig einzustufen seien.<sup>5</sup> Für Rheinland-Pfalz stellt sich die Frage, wie hoch der Anteil der sanierungsbedürftigen Bundesstraßen ist.

Der Zustand der **Landesstraßen** wird in einem fünfjährigen Turnus messtechnisch erfasst. Die Ergebnisse der Untersuchung von 2012 liegen noch nicht vor.

Der Zustand der Kreisstraßen wurde 2011 erfasst. Hier erhielten 31 Prozent der **Kreisstraßen** die schlechteste Note (> 4,5 = mangelhaft).<sup>6</sup> Dies war zwar besser als in 2006, als noch 40 Prozent der Kreisstraßen mit dieser Note bewertet wurden; es darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass hier noch immer großer Handlungsbedarf besteht. Dies zeigt auch eine Umfrage der LVU, in der 77,5 Prozent der befragten Unternehmer angaben, dass sich der Zustand der Kreisstraßen in den vergangenen zehn Jahren deutlich verschlechtert habe; 60 Prozent der Befragten bewerteten den Zustand der Kreisstraßen mit den Noten 5 oder 6.<sup>7</sup>

## FINANZIERUNG DES STRASSENNETZES IN RHEINLAND-PFALZ

Die Kommission „Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter dem Vorsitz des ehemaligen Verkehrsministers von Sachsen-Anhalt, Dr. Karl-Heinz Daehre, konstatiert in ihrem Abschlussbericht vom 19. Dezember 2012 eine drastische Unterfinanzierung der Verkehrswege von Bund, Ländern und Kommunen. Insgesamt fehlten pro Jahr rund 7,2 Milliarden Euro.<sup>8</sup>

Allein im Straßenbau betrage die jährliche Unterfinanzierung von Erhalt und Betrieb der Straßen in Deutschland rund 1,55 Milliarden Euro, der Fehlbetrag bei den Bedarfsplanmaßnahmen weitere 0,8 Milliarden Euro. Soll ein Aufholen innerhalb der nächsten 15 Jahre erreicht werden, müsste jedes Jahr eine weitere Milliarde Euro investiert werden.

Durch den fortschreitenden Substanzverzehr sei der Standort Deutschland ernsthaft gefährdet.

---

<sup>4</sup> Schreiben des Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur an die LVU vom 17. Januar 2013.

<sup>5</sup> BDI, DIHK et al.: Verkehrsinfrastruktur: Investitionen sichern, Effizienz verbessern, Wachstum stärken. Gemeinsame Erklärung vom September 2012, Berlin.

<sup>6</sup> Vortrag von Herrn Dr. Lothar Kaufmann, Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur bei der ADAC-Expertenreihe Effizienz im kommunalen Straßenbau am 13. Juni 2012 in Bingen.

<sup>7</sup> Vgl. Umfrage der LVU zu „Straßen in Rheinland-Pfalz“, durchgeführt im Februar 2013.

<sup>8</sup> Diese Zahl ist eher noch zu niedrig angesetzt, wie der BDI feststellt (vgl. RS Nr. VP 2012-084 vom 20.12.2012), weil er den Bedarf an Neu- und Ausbau von Verkehrswegen weitgehend unberücksichtigt lässt.

Dies gilt auch für Rheinland-Pfalz. Für die Finanzierung der Straßen im Lande standen in den letzten zehn Jahren folgende Mittel zur Verfügung<sup>9</sup>:

Investitionen in **Bundesfernstraßen**<sup>10</sup>

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Neubau</b>	105,3	134,5	88,5	92,5	95,9	78,6	93,1	101,2	123,2	135,0
<b>Erhaltung</b>	93,5	112,5	173,6	184,0	188,0	221,7	283,4	250,8	257,6	215,0
<b>Summe</b>	198,8	247,0	262,1	276,5	283,9	300,3	376,5	352,0	380,8	350,0

Die Übersicht zeigt deutlich die seit 2005 geltende politische Vorgabe „Erhaltung geht vor Neubau“.

Außerdem sind für die Jahre 2009 bis 2011 die Auswirkungen der Konjunkturpakete I und II deutlich zu erkennen.

Für 2013 hat das Bundesverkehrsministerium ein vergleichbares Haushaltsvolumen wie im Vorjahr in Aussicht gestellt; längerfristige Aussagen hierzu sind nicht möglich, da die Haushaltsentwürfe des Bundes jeweils nur für ein Jahr erstellt werden.

Nach Auskunft des rheinland-pfälzischen Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur „hat der Bund in seiner mittelfristigen Finanzplanung für den Zeitraum bis zum Jahr 2016 jeweils rund 250 Millionen Euro für Maßnahmen zur Erhaltung, zum Aus- und Umbau des Bundesfernstraßennetzes in Rheinland-Pfalz vorgesehen. Diese Mittel werden bisher als ausreichend angesehen, um den derzeitigen Straßenzustand zu erhalten.“ – Nach Einschätzung der Unternehmen im Lande<sup>11</sup> sind daran Zweifel angebracht.

Investitionen in **Landesstraßen**

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Neubau</b>	9,5	8,4	12,6	9,5	7,0	10,6	18,9	10,5	9,6	6,5
<b>Erhaltung</b>	59,7	57,3	72,6	77,1	80,2	87,9	74,8	74,0	73,8	73,3
<b>Summe</b>	69,2	65,7	85,2	86,6	87,2	98,5	93,7	84,5	83,4	79,8

<sup>9</sup> Die nachfolgenden Ausführungen beruhen auf Angaben des Landesbetriebes Mobilität Rheinland-Pfalz gem. Schreiben an die LVU vom September 2012.

<sup>10</sup> Angaben in Millionen Euro. Für die Jahre 2003 bis 2011 werden die Ist-Werte ausgewiesen, für 2012 die Soll-Werte. Gleiches gilt auch für die nachfolgenden Übersichten zu den Investitionen in Landes- und Kreisstraßen.

<sup>11</sup> Vgl. Umfrage der LVU, op. cit.

Die Finanzierungslinie bei der Erhaltung (inkl. Um- und Ausbau) im Landesstraßenbau lag seit 2009 konstant bei rund 74 Millionen Euro. Die im Dezember 2010 in die Landesverfassung aufgenommene Schuldenbremse führt nun zu einer Reduzierung der Investitionsmittel für den Landesstraßenbau. Für das Jahr 2013 wurden im Haushaltsplan des Landes nur noch Investitionsmittel von insgesamt 78,8 Millionen Euro freigegeben, wovon 67,5 Millionen Euro auf den Erhaltungsbereich (inkl. Um- und Ausbau) entfallen sollen. Da bei dem künftig engeren Finanzrahmen die Erhaltung des Straßennetzes weiterhin Vorrang vor Neubaumaßnahmen haben soll, wurden Investitionsmittel nur für die Weiterführung bereits laufender Neubauprojekte in Höhe von 11,2 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Davon entfallen fünf Millionen Euro auf den von Rheinland-Pfalz zu erbringenden Mitfinanzierungsbeitrag für den Hochmoselübergang.

Doch selbst für den Erhalt der Landesstraßen reichen die zur Verfügung stehenden Mittel nur für Unterhaltungsintervalle von 42 Jahren und damit keineswegs für die Aufrechterhaltung einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur, wie der Landesrechnungshof in seinem jüngsten Bericht feststellt.<sup>12</sup>

#### Investitionen in **Kreisstraßen**<sup>13</sup>

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Summe</b>	46,5	41,2	40,0	45,8	40,9	48,4	57,8	50,2	52,1	50,0

Um den derzeitigen Zustand der Kreisstraßen im Lande zu erhalten, wären jährliche Zuweisungen in Höhe von 55 Millionen Euro erforderlich.<sup>14</sup> Konkret werden aber nur etwa 50 Millionen Euro zugewiesen.

Hinzu kommt, dass viele Straßen im Lande ein Alter erreicht haben, das in nächster Zeit eine Grundsanie rung erforderlich werden lässt. Der Investitionsbedarf wird dadurch weiter steigen.

Die erforderlichen Ausgaben wurden in den vergangenen Jahren jedoch nicht annähernd erreicht. Und auch für die künftigen Haushalte, die unter dem Primat der Schuldenbremse stehen, sind keine entsprechenden Mittelzuweisungen zu erwarten.

Damit wird sich der Zustand der Straßen im Lande weiter verschlechtern und die Realisierung dringend erforderlicher Großprojekte rückt in ebenso weite Ferne wie die flächendeckende Beseitigung von Engpässen und die systematische Sanierung der Brückenbauwerke. – All dies gefährdet den Standort Rheinland-Pfalz.

<sup>12</sup> Landesrechnungshof Rheinland-Pfalz: Jahresbericht 2013, S. 120.

<sup>13</sup> Da kaum neue Kreisstraßen gebaut werden, erfolgt hier keine differenzierte Ausweisung der Investitionen.

<sup>14</sup> Schreiben des Landesbetriebs Mobilität an die LVU vom September 2012.

## **VERKEHRSPOLITISCHE PRIORITÄTEN – FORDERUNGEN DER WIRTSCHAFT FÜR DEN STRASSENBAU IN RHEINLAND-PFALZ**

Der langfristige Erhalt eines funktionsfähigen und bedarfsgerechten Straßennetzes in Rheinland-Pfalz hat höchste Priorität. Ergänzend sollte ein zielgerichteter Ausbau angestrebt werden. Die Verkehrspolitik des Landes muss in ein länderübergreifendes verkehrspolitisches Gesamtkonzept eingebettet werden, um eine sinnvolle Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger<sup>15</sup> sicherstellen. Neben deutlich höheren Investitionen in die Verkehrsnetze bedarf es konsistenter und transparenter Planungsverfahren, um einmal beschlossene Straßenverkehrsprojekte auch zügig und effizient umsetzen zu können.

Bedenklich stimmt der Beschluss der rheinland-pfälzischen Regierungskoalition, nur noch halb so viele Straßenverkehrsprojekte für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden wie noch im Jahre 2003. Dies dürfte das Aus für viele – nicht zuletzt aus Sicht der betroffenen Bürger – dringende benötigte Ortsumgehungen bedeuten.

### **Verkehrspolitische Prioritäten – Forderungen der Wirtschaft<sup>16</sup>:**

1. Innerhalb von fünf Jahren **Instandsetzung** aller Straßen und Brücken, die sich in einem kritischen Zustand befinden.
2. Innerhalb von zehn Jahren Instandsetzung aller Straßen und Brücken, die sich in einem schlechten Zustand befinden.
3. Umsetzung wichtiger überregionaler **Großprojekte**:
  - **A 1** Lückenschluss zwischen AS Kelberg und AS Blankenheim
  - **A 643** Schiersteiner Brücke und sechsstreifiger Ausbau zwischen AK Mainz Süd und AD Mainz-Finthen
  - **B 10** Rheinbrücke Wörth – Karlsruhe und vierstreifiger Ausbau von Hinterweidenthal bis Landau
  - **B 50** Hochmoselübergang (wird gebaut)
  - **B 8 – B 414** mehrstreifiger Ausbau zwischen der nordrhein-westfälischen und der hessischen Landesgrenze.

Daneben gilt es regional bedeutsame Projekte<sup>17</sup>, die eine hohe raumordnerische oder städtebauliche Bedeutung haben, zeitnah zu realisieren. Daher sollte auch künftig ein Teil der Infrastrukturmittel regional zur Verfügung stehen.

4. Zielgerichteter **Um- und Ausbau des Straßennetzes**.  
Hierbei muss nicht zuletzt auch das nachgelagerte Straßennetz aus Land-, Kreis- und Kommunalstraßen in den Blick genommen werden, um bestehende Engpässe und Renovierungsstaus in diesem Bereich zu beseitigen.  
Der Einsatz von intelligenten Verkehrsleitsystemen kann die Steuerung der Verkehrsflüsse verbessern und so zu einer Entspannung der Situation auf einzelnen Abschnitten des

---

<sup>15</sup> Man spricht in diesem Zusammenhang auch von einem „intermodalen Verkehrssystem“.

<sup>16</sup> Vgl. hierzu die verkehrspolitischen Grundsatzpositionen „Infrastruktur – Wege für morgen“ der IHK-Arge Rheinland-Pfalz.

<sup>17</sup> Vgl. ebenda, Seite 18.

rheinland-pfälzischen Straßennetzes beitragen.

Besonderes Augenmerk muss der Sanierung bzw. Ersetzung von Brücken gelten, die häufig noch aus den 1960er Jahren stammen und nicht für den heutigen Verkehr ausgelegt sind.<sup>18</sup>

Dafür sind erforderlich:

5. Eine **Aufstockung und Verstetigung der finanziellen Mittel** von Bund, Land und Kreisen sowie im Einzelfall auch die Anwendung alternativer Finanzierungsmodelle, bspw. Public-Private-Partnerships.<sup>19</sup> Nutzerentgelte, wie die Lkw-Maut, müssen zweckgebunden und in voller Höhe für Straßeninvestitionen verwendet werden und dürfen nicht dazu dienen, Defizite des allgemeinen Haushaltes auszugleichen. Auf Bundesebene sollte sich die rheinland-pfälzische Landesregierung deshalb dafür einsetzen, dass die Einnahmen aus Kfz-Steuer, Energiesteuer (vormals Mineralölsteuer), Mehrwertsteuer und der Lkw-Maut, die sich auf insgesamt 55 Milliarden Euro pro Jahr belaufen, auch konsequent in den Ausbau der Bundesverkehrswege investiert werden.<sup>20</sup> Derzeit gehen nur 10 Milliarden Euro in Straßenbau, Schienen- und Wasserstraßennetz – nicht mehr als in den Niederlanden. Der überwiegende Teil der Einnahmen verschwindet hingegen im allgemeinen Bundeshaushalt. Ein zweckfremder Einsatz der Mittel sollte sowohl auf Bundes- wie auch auf Landesebene unterbleiben.

6. Eine **konsistente** länderübergreifende – und, sofern nötig, auch europäische – **Verkehrsplanung** nach volkswirtschaftlichen Prioritäten statt nach Regionalproporz auf der Grundlage systematischer Straßenzustandserfassungen und verkehrspolitischer Priorisierungen.<sup>21</sup>

Insbesondere dem hohen Verkehrsaufkommen auf manchen Straßen in Rheinland-Pfalz muss dabei wesentlich stärker Rechnung getragen werden als dies bislang der Fall ist.

Das Land sollte zudem jährlich einen Mobilitätsbericht erstellen, der das verkehrspolitische Konzept des Landes umreißt, eine Zustandsbewertung der einzelnen Verkehrsträger vornimmt sowie die verkehrspolitischen Prioritäten und die getätigten Investitionen ausweist.

Darüber hinaus gilt es, die einschlägigen Planungs- und Umsetzungsverfahren zu beschleunigen und transparent zu gestalten.

---

<sup>18</sup> Abgängige und abgelastete Brücken gefährden den Schwerguttransport und damit nicht zuletzt auch die Umsetzung der Energiewende im Lande, da etwa Großtransformatoren oder schwere Komponenten von Windrädern nicht mehr transportiert werden können-

<sup>19</sup> Es sollte keine Vorverurteilung von neuen Finanzierungskonzepten erfolgen. Im Einzelfall kann die Realisierung von Verkehrsprojekten auf Public-Private-Partnership-Basis eine zu prüfende Beschaffungsalternative sein, wenn diese im Wirtschaftlichkeitsvergleich der konventionellen Finanzierung / Vergabe überlegen ist, insbesondere für Projekte, deren Dringlichkeit nicht in Frage gestellt wird und deren herkömmliche Finanzierung auf absehbare Zeit nicht möglich ist. Ebenso sollte geprüft werden, wie die positiven Erfahrungen mit langfristigen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen bei Schienenwegen auch bei Straßenwegen Anwendung finden können, um den Mitteleinsatz für den Erhalt des Bestandsnetzes unabhängig von Etatschwankungen zu verstetigen.

<sup>20</sup> Auch die Daehre-Kommission fordert in ihrem Abschlussbericht vom 19. Dezember 2012 „eine Erhöhung des Anteils für den Verkehrssektor aus den Einnahmen der Mineralölsteuer sowie eine bedarfsgerechte Erhöhung der Haushaltsansätze für den Verkehr“.

<sup>21</sup> Der Personalabbau um 392 Vollzeitkräfte, welchen der Landesbetrieb für Mobilität in den Jahren 2002 bis 2012 verkraften musste (vgl. Landtagsdrucksache 16/2071 vom 28. Februar 2013), macht die Erreichung dieses Zieles nicht eben leichter.