

## Meldung

*www.klimaseite.info, 10.02.2022*

### **Autobahnbau und Klimaschutz**

Anfang dieses Jahres waren beeindruckende Bilder von der Sprengung der Autobahnbrücke (A 45) bei Rinsdorf im Sauerland im Fernsehen. Bedeutete das eine längere Unterbrechung einer „Schlagader“ des Verkehrs? Nein, die Ersatzbrücke stand schon, ein paar Meter weiter. Also alles in Ordnung?

Das inzwischen auf 13.200 km gewachsene Autobahnnetz entpuppt sich leider nicht nur als Dauerbaustelle, was viele genervte AutofahrerInnen bestätigen können, sondern auch als wachsende Kostenhypothek. Denn dieses riesige Autobahn-Netz aus breiten Asphaltbahnen, Tunnels und Brücken, muss natürlich laufend unterhalten und ausgebessert werden. Und da ist in dieser Beziehung trotz enormer Ausgaben in der Vergangenheit Einiges aufgelaufen. Denn speziell von den 18.000 Autobahnbrücken sind fünf Prozent, also etwa 900, in einem unzureichenden Zustand, einige mussten bereits aufgegeben werden, wie die Salzachtalbrücke und die Schiersteiner Brücke nahe Wiesbaden/Mainz. Stahlbeton hält lange, im Fall der Rinsdorfer Brücke 55 Jahre, aber er hält auch nicht ewig. Allein an der A 45 müssen nun sage und schreibe 60 Brückenbauwerke saniert werden.

Mit dem LKW werden viermal so viel Güter transportiert, wie mit der Bahn und das hat Folgen für den Zustand der Autobahnen, denn unter dem Gewicht der Laster wird der Fahrbahnbelag wesentlich schneller abgenutzt als bei den Pkw. Ein einziger LKW belastet die Fahrbahn so stark wie 350.000 Kleinwägen. Trotz LKW-Maut ist der Warentransport per LKW in der Regel nicht nur schneller, sondern auch billiger. Und viele Unternehmen verfügen gar nicht mehr über einen Schienenanschluss. Kein Wunder also, dass sich die rechte Spur der Autobahnen und Fernstraßen immer mehr in ein rollendes Warenlager verwandelt, was nicht nur das Vorwärtskommen für die Pkw erschwert, sondern auch die Abnutzung der Fahrpläne beschleunigt und die Unterhaltskosten weiter in die Höhe treibt.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 der alten Bundesregierung weist für Bundesfernstraßen geplante Investitionen in Höhe von 132,8 Mrd. Euro aus, für Schienenwege aber nur 112,3 Mrd. Euro. Aus Sicht des Klimaschutzes sollten die Verkehrspolitiker bei den Autobahnen nur noch den Unterhalt finanzieren, den weiteren Ausbau aber stoppen. Die Straßen im überörtlichen Verkehr sind in Deutschland 229.721 km lang, mit den Gemeindestraßen beträgt die Gesamtlänge rund 627.000 km. Deutschland ist also hervorragend per Straße erschlossen. Hingegen ist das Schienennetz auf 33.400 km Länge geschrumpft. Die fast 133 Mrd. Euro des Bundesverkehrswegeplans wären also weitaus besser angelegt bei der Bahn, denn hier ist neben dem Bedarf an Unterhalt auch der Ausbaubedarf enorm. Ob das Bundesverkehrsminister Wissing (FDP) genauso sieht? Hebt die neue Regierung das Ungleichgewicht zwischen Schiene und Straße auf? Wird sie etwas ändern an dieser Marktverzerrung, die der Bahn kaum Chancen im Konkurrenzkampf beim Personen- und Gütertransport lässt? Jahrzehntlang haben Bundesregierungen unterschiedlicher Zusammensetzung getan, als wäre der parallele Ausbau des Straßen- und Schienennetzes notwendig und finanzierbar, aber diese Politik ist weder mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit vereinbar, noch ist so eine Verkehrswende zu schaffen, soviel scheint inzwischen sicher.

*Quelle:*

*„Dauerbaustelle deutsche Autobahn“, www.tagesschau.de, 19.11.2021*