WISO Diskurs

Expertisen und Dokumentationen
zur Wirtschafts- und Sozialpolitik

Juni 2012

Infrastrukturstau im Bereich Straße und Schiene

Fakten und Optionen am Beispiel Hessen

FRIEDRICH EBERT STIFTUNG

Publikation im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung

Infrastrukturstau im Bereich Straße und Schiene

Fakten und Optionen am Beispiel Hessen

Dipl.-Ing. Carolin Röhrig

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung **4**

2. Straßeninfrastruktur Hessen **5**
2.1 Zustand der Straßeninfrastruktur 5
2.1.1 Autobahnen und Bundesstraßen 5
2.1.2 Brückenbauwerke an Autobahnen – Rolle des Landes! 6
2.1.3 Landesstraßen und Kommunalstraßen 7
2.2 Sind Staubilanzen ein Maß der Qualität der Straßen? 9
2.3 Ausbaupläne der Straßeninfrastruktur und ihre Realisierungschancen 11
2.4 Zwischenfazit: Infrastrukturbedarf für das hessische Straßennetz 12

3. Schieneninfrastruktur in Hessen **14**
3.1 Zustand der Schieneninfrastruktur 14
3.2 Verspätungen im Schienenverkehr 15
3.3 Infrastrukturausbau im Schienenverkehr: Erwartungen und Realität 16
3.4 Zwischenfazit: Infrastrukturbedarf für das hessische Schienennetz 17

4. Fazit **19**

5. Ausblick: Ansätze einer umfassenden Mobilitätspolitik **20**

Literaturverzeichnis **22**

Die Autorin **25**

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
Bast	Bundesanstalt für Straßenwesen
BDI	Bundesverband der Deutschen Industrie e.V.
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
Fahrzeuge/24h	durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
NBS	Neubaustrecke
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
VhU	Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.

Dieses Diskussionspapier wird von der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung veröffentlicht. Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von der Autorin in eigener Verantwortung vorgenommen worden.

Impressum: Friedrich-Ebert-Stiftung | Herausgeber: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung | Godesberger Allee 149 | 53175 Bonn | Fax 0228 883 9205 | www.fes.de/wiso | Gestaltung: Werbestudio Zum weissen Roessl | Lektorat: Sönke Hallmann | Druck: bub Bonner Universitäts-Buchdruckerei | ISBN: 978-3-86498-202-6

1. Einleitung

Bau und Erhalt der Verkehrsinfrastruktur sind ein wesentlicher Teil der staatlichen bzw. kommunalen Aufgaben. Effiziente Planung sichert den Erhalt des bestehenden Straßen- und Schienennetzes. Durch verschiedene Ursachen (viele Autobahnen wurden vor mehr als 30 Jahren gebaut und nur mangelhaft gewartet, steigende Anzahl an schweren Lkw) werden Erhaltungsmaßnahmen aktuell jedoch immer teurer (BDI 2011: 9). Sie verdecken zudem noch den eigentlichen Bedarf an Baumaßnahmen. Dabei handelt es sich, wie einschlägige Analysen, aber auch schon der wache Blick auf zustandsbedingte Geschwindigkeitsreduktionen insbesondere von Brücken zeigen, um lange verschleppte Reparaturen, die bereits heute die Nutzung von Teilen der Infrastruktur einschränken. Diese Einschränkungen werden zunehmen, die damit verbundenen Kosten ebenfalls.

Obwohl diese Tatsache selten offen ausgesprochen wird, brauchen die Erhaltungsmaßnahmen fast die gesamten Mittel der Verkehrshaushalte auf. Demografischer Wandel (Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen), Änderungen in den räumlichen Schwerpunkten von Angebot und Nachfrage sowie Verhaltensänderungen treten zu den finanziellen Problemen hinzu. Wenn Verkehrspolitik hier nicht reagiert und umsteuert, führt dies zu ernsten Defiziten. Der Bevölkerung wird Neubau versprochen, der nicht bezahlbar ist, Investitionen in Reparaturen werden gar unverantwortlich verschoben. Dies führt zu einer weiteren Verschlechterung der Verkehrswege. Der Wert der Infrastruktur sinkt.

Am Beispiel des Landes Hessens soll im Rahmen dieses Diskussionspapiers aufgezeigt werden, wie der gegenwärtige Zustand der Straßen- und Schieneninfrastruktur zu beurteilen ist, welche Projekte kaum noch unter derzeitigen Bedingungen finanzierbar sind und wie es mit dem Reparaturbedarf aussieht. Auf dieser Basis sollen verkehrspolitische Empfehlungen abgeleitet werden mit dem Ziel, Erreichbarkeit nachhaltig abzusichern.

Das vorliegende Papier gliedert sich in den Straßeninfrastrukturbereich (Abschnitt 2) und den Schieneninfrastrukturbereich (Abschnitt 3). Für beide Bereiche wird zunächst eine Zustandsbeschreibung durchgeführt, wobei bei der Straßeninfrastruktur die Bundesautobahnen und -straßen separat von den Landes- und Kommunalstraßen analysiert werden, da hier die Zuständigkeiten (Bund, Land) unterschiedlich sind. Zudem finden in diesem Bereich Brückenbauwerke eine eigene Betrachtung, da hier erhöhter Erhaltungsbedarf besteht und daher eine ausführliche Analyse sinnvoll erscheint. Es folgt die Beurteilung unterschiedlicher Staubilanzen für Hessen sowie eine Auflistung von dringenden Straßenprojekten, die aufgrund fehlender Mittel (noch) nicht umgesetzt werden konnten. Ein Zwischenfazit fasst die wesentlichen Aussagen abschließend zusammen. Im Bereich Schieneninfrastruktur folgt der detaillierten Zustandsbeschreibung die Analyse von Verspätungen im Schienenverkehr sowie eine Auflistung von geplanten Projekten, die sich bezüglich der Umsetzung verzögern. Auch hier wird ein Zwischenfazit gezogen. Das Papier wird abschließend in einem Fazit (Abschnitt 4) die Argumentationen aufgreifen und Empfehlungen (Abschnitt 5) nennen.

2. Straßeninfrastruktur in Hessen

2.1 Zustand der Straßeninfrastruktur

Die These, dass der Zustand der hessischen Straßen sich zunehmend verschlechtert, da seit Jahren notwendige Reparaturen nicht sinnvoll geplant wurden, unterbleiben oder immer wieder hinausgeschoben wurden, kann bestätigt werden. Dies wird durch wissenschaftliche Gutachten zum Zustand von Straßen und vor allem Brücken[1], in denen Hessen durchweg als „führend" im negativen Sinne auftaucht, belegt (BDI 2011: 14). Durch die zentrale Lage in Deutschland hat Hessen eine überdurchschnittlich hohe Verkehrsbelastung, die das bestehende Straßennetz in weiten Teilen stark beansprucht (Deutscher Bundestag 2010: 2). Eine wichtige Problemursache des im Weiteren geschilderten schlechten Zustandes der Straßeninfrastruktur ist der steigende Anteil von Lastkraftwagen. Im Folgenden wird der genaue Zustand des hessischen Straßennetzes (gesondert nach Bundesstraßen, Kommunalstraßen und Brückenbauwerken) erörtert und dargelegt, in welcher Höhe Investitionsbedarf besteht.

2.1.1 Autobahnen und Bundesstraßen

Einführend sollte hier darauf hingewiesen werden, dass Erhalt und Ausbau der Bundesautobahnen und -straßen in der Zuständigkeit des Bundes liegen. Allerdings hat das Land, das hier teilweise in Auftragsverwaltung für den Bund tätig ist, auf Entscheidungen über Bundesstraßen und Autobahnen zumindest indirekt maßgeblichen Einfluss.[2]

Die Länge des hessischen Autobahnnetzes hat in den vergangenen zehn Jahren nur noch unwesentlich zugenommen. Im Jahr 2011 betrug die Gesamtlänge 972 km, im Jahr 2000 waren es 956 km. Bei den Bundesstraßen ist die Netzlänge um 34 km im gleichen Zeitraum auf 3.453 km gestiegen (Hessisches Statistisches Landesamt 2012: Datenbank online). Im Gegensatz zur Netzlänge hat sich aber die Verkehrsbelastung drastisch verändert. Inwieweit das Verkehrsaufkommen auf hessischen Autobahnen und Bundesfernstraßen in den letzten Jahrzehnten zugenommen hat, lässt sich an einem Beispiel kurz erläutern. Auf der Bundesautobahn 45 (Sauerlandlinie) ist seit ihrer Verkehrsfreigabe vor 40 Jahren eine stetig steigende Verkehrsbelastung zu registrieren. Im Jahr 1971 betrug der durchschnittliche tägliche Verkehr noch 22.000 Fahrzeuge/24h. Im Jahr 2011 ist die Verkehrsbelastung auf 55.000 Fahrzeuge/24h gestiegen, mit einem Schwerverkehrsanteil von 20 Prozent. Nach aktuellen Prognosen soll der Güterverkehr bis 2025 nochmals um bis zu 80 Prozent zunehmen (BDI 2011: 9).

Betrachtet man Meldungen zu Bestandserhebungen der Straßenoberflächen in Hessen, lässt sich feststellen, dass die Oberflächenqualitäten stark gesunken sind. Als Verursacher für diese Qualitätseinbußen werden vor allem die hohen Verkehrszahlen und die harten Winter

1 Bundesweit befinden sich 14 Prozent der Brücken in einem kritischen bis ungenügenden Zustand (Note 3,0 bis 4,0). Besonders sanierungsbedürftig gelten 293 Brücken, wovon die meisten in Hessen stehen (49 Brücken) (Vieweg 2011: 2).

2 „Während der Bund die Finanzierungslast für Neu- und Ausbau sowie für die Bewirtschaftung der Bundesfernstraßen zu tragen hat, sind die Bundesländer wesentlich für die Planungs-, Bau-, Erhaltungs- und Betriebsmaßnahmen verantwortlich. Sie nehmen die Planung und die Organisation der Herstellung von Bundesfernstraßen im Auftrag und auf Kosten des Bundes vor, derweil der Bund auf die Wirtschaftlichkeit des Mitteleinsatzes nur begrenzt einwirken kann" (Malina et al. 2007: 2).

genannt (Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung 2011). Infolge der stark gestiegenen Verkehrsbelastung und in Verbindung mit dem hohen Schwerverkehrsanteil sowie unterbliebenen Reparaturen sind viele Brückenbauwerke entlang der Bundesautobahn 45 derzeit größtenteils in einem schlechten Zustand (Hessen Mobil, Straßen- und Verkehrsmanagement 2012). Vor allem der Schwerverkehrsanteil stellt eine enorme Belastung für die Straßen dar. Ein Lastkraftwagen von 40 Tonnen Gesamtgewicht zerstört einen überfahrenen Straßenabschnitt in demselben Maße wie 60.000 passierende Pkw (Bast 2006: 15).

Die letzte Zustandserfassung (2005-2008) ergab, dass neun Prozent der Autobahnen Risse, Unebenheiten, Flickstellen etc. aufweisen. Weitere elf Prozent der Autobahnen zeigen erste Anzeichen auf, die in Kürze Erhaltungsmaßnahmen notwendig machen. Bei den Bundesstraßen weisen 22 Prozent Risse, Abbrüche, Unebenheiten etc. auf und weitere 19 Prozent stehen unmittelbar vor notwendigen Erhaltungsvorhaben. In Hessen befanden sich demnach bereits bei der letzten Zustandserfassung 40 Prozent aller Bundesstraßen in den schlechteren zwei Qualitätsklassen (von insgesamt vier) (Pressemeldung HSVV vom 22.07.2011). Dies ist etwas schlechter als der Bundesschnitt (37 Prozent), der ebenfalls schon inakzeptabel ist (Deutscher Bundestag 2011: 202). Bei den beiden schlechteren Klassen, also 40 Prozent unserer Bundesstraßen und Autobahnen in Hessen, heißt das (nach Unterlagen der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz): Sie haben bei diesen Schadensklassen 70 bis 80 Prozent ihres Ausgangswertes verloren (Rethage 2007: 14). Während es bei kleineren Schäden noch relativ kostengünstige Reparaturmöglichkeiten gibt, wird es bei den größeren Schäden weit aufwendiger, wieder einen guten Zustand zu erreichen. Das ist die Ursache dieses hohen Wertverlustes. Die Zustandserfassungen verdeutlichen, dass das Straßennetz in Hessen ständig an Wert verliert. Auch wenn der Bund formell zuständig ist, hätte das Land Hessen auf diesen Tatbestand längst stärker hinweisen und Neuerungen fordern müssen.

2.1.2 Brückenbauwerke an Autobahnen – Rolle des Landes!

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, wird der Zustand der Brückenbauwerke gesondert aufgezeigt, da hier gerade für Hessen ein hoher Investitionsbedarf besteht. Gründe hierfür sind, dass Erhaltungsmaßnahmen in der Vergangenheit stark vernachlässigt wurden und die im Zeitverlauf stark angestiegenen Verkehrsbelastungen weiter wachsen (BDI 2011: 8).

In Hessen sind rund ein Drittel der Brücken an Autobahnen Spannbetonbrücken, die zwischen 1966 und 1970 gebaut wurden (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2011: 49). Selbige Quelle geht davon aus, dass durch die zunehmende Verkehrsbelastung bei diesen Brückenbauwerken die Tragfähigkeitsreserven nach fast 50 Jahren erschöpft sind und die Brücken entweder grundlegend modernisiert oder abgerissen werden müssen.

Der BDI hat erst kürzlich dazu eine Brückenstudie erstellen lassen. Diese nennt – neben NRW – vor allem Fälle in Hessen als „kritisch“, etwa auf der A 45, wo durch Reparaturmaßnahmen nur noch die Restnutzungsdauer abgesichert werden kann. Ein Neubaubedarf von 1 Milliarde Euro in Hessen wird genannt, der offenbar aufgrund verschobener Reparaturen nunmehr unvermeidlich ist (BDI 2011: 14).

Insgesamt 16 von 20 Bauwerken entlang der A 45 können die Anforderungen der Brückenklasse 60[3] nicht mehr erfüllen. Acht Brücken

3 Die Einstufung in Brückenklassen gibt die Bemessungslast (Tragfähigkeit) von Brücken an. Brücken der Brückenklasse 60 gehören dabei zu den tragfähigsten. Die Zunahme des Schwerverkehrs mindert die Tragfähigkeit zunehmend (BDI 2011: 12f.).

stuft man sogar als sehr kritisch ein, da sie Tragfähigkeitsdefizite aufweisen (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2011). Diese werden gegenwärtig durch Notinstandsetzungsmaßnahmen für ca. neun weitere Jahre (Restlebensdauer) instand gesetzt. Man geht davon aus, dass Brückenbauwerke älter als 1967 weder technisch noch finanziell sinnvoll modernisiert werden können (ebenda). In der „Antwort auf die Kleine Anfrage der SPD-Fraktion im Bundestag 17/5325" von April 2011 werden die Zustandsnoten der Brücken nach Bundesländern aufgeführt: Im Vergleich mit allen anderen Bundesländern hat Hessen hier mit mittlerweile 49 (!) die absolut höchste Zahl an Brücken mit den schlechtesten Noten[4] 3,5 und 4,0 (Deutscher Bundestag 2011: 7). Am Beispiel der Brücken werden die ökonomischen, ökologischen und sozialen Auswirkungen deutlich, die durch die Vernachlässigung von Instandhaltungsmaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur entstehen.

2.1.3 Landesstraßen und Kommunalstraßen

Bei den Landesstraßen hat das Land Hessen direkten Einfluss auf den Erhaltungszustand, bei den Kommunen ist das Land in vieler Hinsicht für Finanzausstattung und -aufsicht verantwortlich. Fast zwei Drittel des deutschen Straßennetzes sind Kommunalstraßen[5], für die die Kommunen selbst zuständig sind (Statistisches Bundesamt 2012: Datenbank online). Die Länge des Landes- und Kreisstraßennetzes in Hessen hat sich in den vergangenen zehn Jahren kaum verändert. Im Jahr 2000 betrug die Länge des Straßennetzes 12.276 km und im Jahr 2011 12.247 km (Hessisches Statistisches Landesamt 2012: Datenbank online). Vor allem diese Fahrbahnen sind durch Schlaglöcher und Risse ernsthaft beschädigt, da den Kommunen zur Beseitigung dieser Straßenschäden[6] das Geld fehlt (Deutscher Städtetag Pressemitteilung vom 09.02.2012).

Bei der Betrachtung der Investitionen in den kommunalen Straßenbau seit 1950 lässt sich ein kontinuierlicher Rückgang seit den 1980er Jahren in den alten Bundesländern feststellen (siehe Abbildung 1). Auch die neuen Bundesländer verzeichnen einen stetigen Investitionsrückgang. Einher geht hiermit eine sinkende Qualität der Straßen, da der Bedarf weiterhin gegeben ist, es durch einen Finanzstau jedoch nicht zur Umsetzung der Maßnahmen kommt. Deutlich wird dies durch die vermehrt schlechte Qualität der Straßen.

Zu den Straßen in den Kommunen wurden eigene hessische Daten nicht erfasst, der bundesweite Investitionsstau der Kommunen im Bereich der Straßeninfrastruktur (Nachholbedarf) wird in einer Studie des Difu auf 30,9 Milliarden Euro bundesweit geschätzt, das wären für Hessen mindestens 2,3 Milliarden Euro. Ein klares Konzept zur Beseitigung der Straßenschäden liegt nicht vor. Das gilt für alle Straßentypen. Besonders schlecht ist offenbar der Zustand der Landesstraßen, bei den Kommunen sieht es nicht besser aus (Pro Mobilität Pressemitteilung 1/2011).

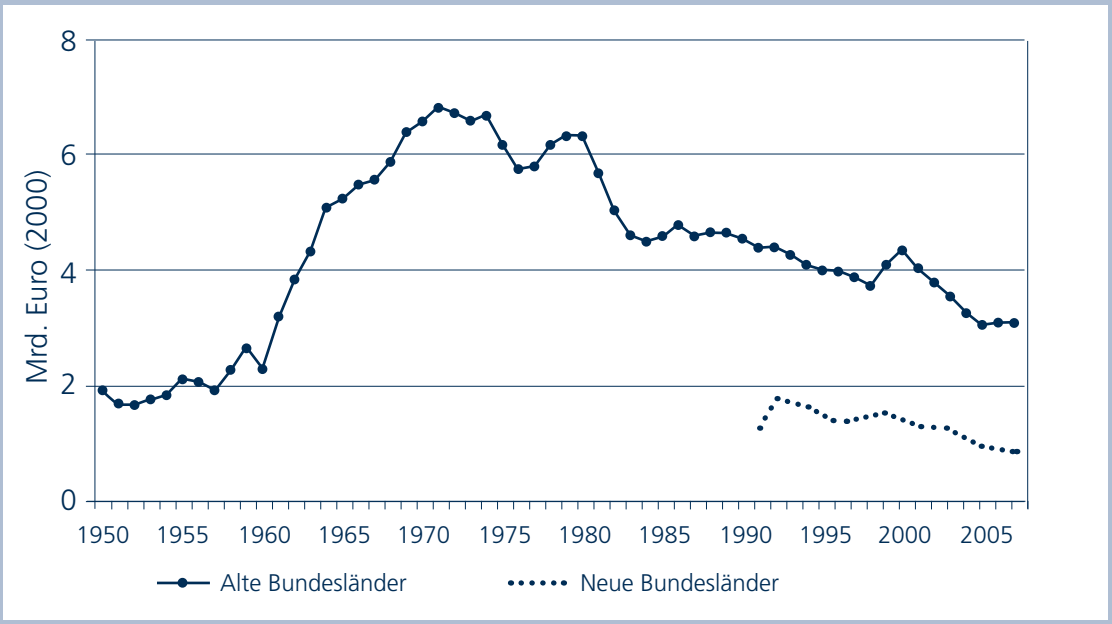
Der gegenwärtige Zustand der Landesstraßen in Hessen wurde in einer Initiative der hessischen Unternehmensverbände jüngst gerügt. Kritisiert wurden die seit Jahren viel zu geringen

4 Die Zustandsnote 3,5 und schlechter beschreibt einen Bauwerkzustand, der eine umgehende Instandsetzung bzw. Erneuerung erforderlich macht (BDI 2011: 8).

5 Im Jahr 2011 betrug die Länge des deutschen Landesstraßennetzes 86.600 km und die des deutschen Kreisstraßennetzes 91.700 km (Statistisches Bundesamt 2012). Das deutsche Gemeindestraßennetz betrug 430.000 km im Jahr 2006 (Difu 2008: 285).

6 Das „Schlaglochprogramm" der Landesregierung aus dem Jahr 2011 konnte zwar mit seinen Mitteln in der allergrößten Not Kosmetik betreiben, aber jedoch ohne an den grundlegenden Ursachen etwas zu ändern. So entsteht ein erneutes „Flickwerk" ohne nachhaltige Wirkung.

Abbildung 1:
Kommunale Straßenbaumaßnahmen 1950 bis 2007, in Preisen von 2000[7]



Quelle: Difu 2008: 284.

Erhaltungsausgaben. Danach beträgt der Bedarf für die Erhaltung der Landesstraßen 159 Millionen Euro allein für das Jahr 2011. Die Ausgaben für Erhaltungsinvestitionen betragen für 2011 rund 92 Millionen Euro (VhU 2011: 2). Aufgrund des schlechten Fahrbahndeckenzustands galten im Jahr 2005 auf 520 km Landesstraße (insgesamt 7.200 km) Geschwindigkeitsbegrenzungen. Zudem konnten 330 von 1.950 Brücken nicht mehr von schweren Fahrzeugen befahren werden (FAZ vom 29.08.2005). Die letzte uns zur Verfügung stehende Zustandserfassung[8] der Landesstraßen wurde im Jahr 2008 durchgeführt. Bei den Landesstraßen sind bereits erhebliche Einschränkungen der Benutzung festzustellen, die etwa zu Umwegen im Lkw-Verkehr und zu Kosten bei Betrieben führen. Der Wertverlust der Straßen und damit der Verlust öffentlicher Gelder ist sowohl bei Kommunal- als auch bei Landesstraßen dramatisch.[9] Eine mangelnde Pflege durch zu geringe Investitionen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur zerstört somit verstärkt Werte. Dies hat langfristig Auswirkungen auf die ökonomischen, ökologischen und sozialen Bedingungen.

7 In diesen Zahlen sind die Investitionen in Gemeinde- und Kreisstraßen sowie in die Bundes- und Landesstraßen, die in der Baulast der Kommunen liegen (einschließlich Brücken, Böschungen, Geh- und Radwege etc.) enthalten (Difu 2008: 284).

8 Die nächste Erfassung soll in diesem Jahr stattfinden. Die Zustandserfassung der Kreis- und Gemeindestraßen wird von den Landkreisen bzw. den Kommunen durchgeführt.

9 Die Mittel zur Reparatur der Landesstraßen sind schon Ende der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts unter der rot-grünen Landesregierung deutlich zu gering gewesen. Dies kann jedoch den weiteren Verfall der Qualität der Landesstraßen in der Zwischenzeit keinesfalls erklären. Im Mittel (abhängig von Belastung und weiteren Randbedingungen) hält eine Straßenoberfläche in etwa 15 Jahre, sodass Effekte aus dem letzten Jahrhundert heute nur begrenzt wirken dürften (Landesrechnungshof Schleswig-Holstein 2005: 188).

2.2 Sind Staubilanzen ein Maß der Qualität der Straßen?

Es gibt Aussagen, dass sich die Situation auf den Straßen, insbesondere den Autobahnen, in den letzten Jahren doch gebessert habe (Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2009: 3). Dabei wird vor allem auf sogenannte Staubilanzen verwiesen. Wie die Staubilanzen aussehen und wie diese gemessen werden – insbesondere in Hessen – und was sie bedeuten, wird nachfolgend dargestellt.

Bei der Entwicklung der Verkehrsstaus im motorisierten Verkehr in Hessen sollte es eigentlich einheitliche Daten geben. Tatsächlich gibt es jedoch unterschiedliche Quellen mit unterschiedlichen Aussagen. Dies mag an unterschiedlichen Definitionen liegen. Stau auf Autobahnen wird beim ADAC etwa ab Geschwindigkeiten unter 40 km/h angenommen (Auskunft ADAC). Es gibt jedoch auch die Annahme höherer und niedrigerer Geschwindigkeitswerte oder ganz andere Messmethoden (siehe unten), die das Land Hessen anwendet. Stau wird also – ob vom ADAC oder dem Land Hessen – nicht in vergleichbarer Weise gemessen. Zudem liegen den Interpretationen der Messungen unterschiedliche Ziele zugrunde.

Deutschlandweit, so der ADAC, nehmen die Staus auf Autobahnen und Bundesstraßen seit Jahren zu, was wesentlich auf das steigende Verkehrsaufkommen zurückzuführen sei. Die Zahl der Autobahnstaus ist laut ADAC im Jahr 2011 bundesweit auf 189.077 gestiegen – das sind 4.000 Staus mehr als noch 2010 (2009: ca. 140.000 Staus). Die Staulänge auf den Autobahnen betrug demnach 2011 rund 450.000 km, was einen Anstieg von mindestens 50.000 km zum Vorjahr darstellt (ADAC 2011: 1).

In Hessen gab es, ebenfalls nach Angaben des ADAC, im Jahr 2011 knapp 14.700 Stauereignisse und somit 1.500 mehr als noch im Vorjahr. Hessen liegt damit an fünfter Stelle der Bundesländer mit den meisten Stauereignissen (ADAC 2011). Hauptursache der Staus, so der ADAC, sind die Überlastungen infolge des hohen Verkehrsaufkommens und der Baustellen. Zu den am stärksten betroffenen Staustrecken in Hessen gehörten im Jahr 2011 die A 5 (22 Staus über 10 km Länge), A 3 (neun Staus über 10 km Länge) und A 7 (sechs Staus über 10 km Länge). Die Gesamtlänge aller hessischen Staus über 10 km Länge hat also im Vergleich zum Vorjahr um 136 km auf 695 km zugenommen. Die Anzahl dieser Staus ist von 42 Staus im Jahr 2010 auf 43 Staus im Jahr 2011 gestiegen (ADAC 2011).

Die Tabelle auf der nachfolgenden Seite zeigt die Rangfolge der längsten Staus in Hessen im Jahr 2011. Der ADAC erhält seine Daten für die Staubilanzen von den Landesmeldestellen, der Polizei und seit einiger Zeit von Lkw-Flotten (Berufskraftfahrern), die mit einem Messsystem ausgestattet sind.

Laut ADAC machen die Staubilanzen deutlich, dass ein extrem hoher Nachholbedarf beim Ausbau der Autobahnen besteht.[10] In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass bis Ende 2010 von den 2.200 km Autobahnen, die laut Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im Zeitraum von 2001 bis 2015 vordringlich auszubauen sind, nicht einmal 30 Prozent realisiert worden (ADAC 2011: 6).

Neben dem ADAC wird die Stausituation in Hessen seit 2001 auch von der Verkehrszentrale Hessen im Rahmen des Projektes „Staufreies Hessen“ ermittelt. Seit Beginn dieses Projektes haben nach dessen Messungen die Staustunden (Zeit, die ein bestimmter Autobahnabschnitt einen Stauzustand aufweist) um 80 Prozent abgenommen. Im Jahr 2003 gab es danach noch rund 88.000 Staustunden und 2010 nur noch

10 Die Daten der Tabelle 1 sind dabei wahrscheinlich nicht unbedingt im Sinne des ADAC zu interpretieren. Es handelt sich hier eher um Ferienverkehr und Baustellen, also nicht alltägliche Belastungen, die einen Ausbau nicht unbedingt rechtfertigen.

Tabelle 1:
Rangfolge der längsten Staus auf hessischen Autobahnen

Rangfolge	Datum	Autobahn	Richtung	Länge	Ursache
1.	So, 21.08.2011	A 5	Kassel Richtung Frankfurt (zw. Hattenbacher Dreieck und Homberg/Ohm)	30 km	hohes Verkehrs-aufkommen
2.	Fr, 15.07.2011	A 6	Mannheim Richtung Heil-bronn (zw. Viernheimer Kreuz und Walldorf)	29 km	Unfall
3.	So, 26.06.2011	A 5	Kassel Richtung Frankfurt (zw. Hattenbacher Dreieck und Homberg/Ohm)	25 km	Unfall
4.	Fr, 09.09.2011	A 5	Frankfurt Richtung Heidel-berg (zw. Weiterstadt und Hemsbach)	25 km	Baustelle

Quelle: Hessen-Sommerstau-Bilanz 2011, Dümmer.

20.000 Staustunden auf den Autobahnen. Gemessen wird die Verkehrssituation mit 4.000 in die Fahrbahn integrierten Induktionsschleifen, die an den hessischen Autobahnen und an wichtigen Bundesstraßen installiert sind. Es stellt sich die Frage: Wie kommt dieser starke Rückgang der Staustunden in Hessen zustande? Die Verkehrszentrale Hessen hat besonders hoch belastete Autobahnabschnitte mit Streckenbeeinflussungsanlagen ausgestattet, die verkehrsabhängig Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Lkw-Überholverbote anzeigen und die Verkehrsteilnehmer vor Staus, Baustellen, Unfällen und witterungsbedingten Gefahren warnen. Zudem wurden 2003 die temporäre Seitenstreifenfreigabe und das Slotmanagementsystem für Baustellen eingerichtet. Diese Maßnahmen haben dazu geführt, dass die Stauzeiten besonders in den ersten zwei Projektjahren stark abgenommen haben. Die Staus lösen sich offenbar wesentlich schneller auf.

Die Staubilanzen des ADAC und der Verkehrszentrale Hessen können aufgrund ihrer unterschiedlichen Messmodelle nicht miteinander verglichen werden. Der ADAC misst in erster Linie Geschwindigkeiten, während die Verkehrszentrale die Drei-Phasen-Theorie[11] anwendet. Beide Statistiken sagen jedoch nichts über Gesamtfahrzeiten aus, für die nicht nur die Autobahnen, sondern auch der Zugang in die Städte über Landes- und Kommunalstraßen entscheidet (im ÖV die Fahrzeit mit der Bahn und den lokalen Zubringern). Da nur ca. ein Drittel der Fahrleistung auf Autobahnen stattfindet, beeinflussen Staus auf diesen – obwohl bei Einzelereignissen wie Urlaubsfahrten relevant – die Alltagsmobilität insgesamt weniger als Staus im restlichen Straßennetz.

Für die Menschen in Hessen ist relevant, wie sie sicher, nachhaltig, einigermaßen schnell und zuverlässig von einem Ort in Hessen zu einem

11 Die drei Phasen bestehen aus: freier Verkehr, synchronisierter Verkehr, sich bewegender breiter Stau (Verkehrszentrale Hessen 2012).

anderen kommen – Informationen, die weder aus der einen noch aus der anderen Theorie ablesbar sind. Ob beide Bilanzierungsmethoden die richtige Schlussfolgerung zulassen, ist fraglich.

Wenn durch eine Verbesserung der Bedingungen auf Autobahnen mehr Fahrzeuge etwa morgens im Berufsverkehr in eine Stadt einpendeln, kann es gerade dort bei der Stadteinfahrt zu Staus kommen, die alle Gewinne auf Autobahnen wieder kompensieren. Genau dies dürfte in Hessen der Fall sein, da die kommunalen Straßen, wie gezeigt, wegen Finanzmangel immer schlechter werden. Die These wird durch die Untersuchung „Mobilität in Städten“ (System repräsentativer Verkehrsbefragungen) bestätigt. Hiernach ging die Durchschnittsgeschwindigkeit etwa im Gesamtstadtverkehr in Frankfurt von 19 km/h im Jahr 2003 auf 17,3 km/h im Jahr 2008 zurück (Ahrens 2003: 24; 2009: 23). Verantwortlich für diesen Rückgang ist vor allem der motorisierte Individualverkehr, was die detaillierte Auswertung nach Verkehrsarten zeigt (ebenda).

Das Land Hessen hat also – den Zahlen des ADAC zum Trotz – begrenzte Erfolge gehabt, um Staus auf Autobahnen schneller aufzulösen. So hat das Land Hessen die Reisezeit auf den Autobahnen verringern können. Die Gewinne an dieser Stelle werden jedoch durch längere Reisezeiten auf Landes- und Kommunalstraßen wieder ausgeglichen bzw. die Gesamtreisezeit in der Summe sogar erhöht. An dieser Stelle wird deutlich, dass eine integrierte Strategie notwendig ist, die diese Defizite ausgleicht. Anhand dieser Strategie können Maßnahmen und Kennzahlen abgeleitet werden. Wie gezeigt wurde, hat jedoch die auf Staubeseitigung auf Autobahnen kommentierte Strategie die Gesamtfahrzeiten wohl nicht verbessert.

Wichtig wäre also eine Gesamtanalyse der Mobilität in Hessen durchzuführen, erst darauf basierend könnten sinnvolle Maßnahmen in einem integrierten Konzept[12] entwickelt werden.

2.3 Ausbaupläne der Straßeninfrastruktur und ihre Realisierungschancen

Die vorangegangene Analyse hat gezeigt, dass das Land Hessen bei der Straßenerhaltung große Defizite aufweist. Zugleich bestehen große neue Ausbau- und Neubaupläne. Hierzu wird einführend eine interessante Vergleichsrechnung, die der Fachverband Pro Mobilität für die Bundesstraßen und Autobahnen angestellt hat, vorgestellt. Der Verband vergleicht die Bundesländer danach, inwieweit sie ihren Anteil an den geplanten Investitionen des Bundesverkehrswegeplanes realisieren konnten. Den geringsten Anteil schaffte NRW (bis 2008 sind die Werte erfasst), dann folgte Hessen (Pro Mobilität 2011: 11). Derzeit sind dementsprechend diverse Projekte im Rückstand, denn seitdem wurde kaum aufgeholt. Wiederholt kommt es lediglich zu punktuellen Maßnahmen, zu Verschiebungen oder unkoordinierten Abläufen. Nachstehend wird eine Auflistung ausgewählter Beispiele planfestgestellter und baureifer Projekte dargestellt (Deutscher Bundestag 2010: 3). Diese aufgeführten Vorhaben sind Teil einer langen Liste, aus der „Kleinen Anfrage an die Bundesregierung“ im Dezember 2010 (ebenda).

Der im Dezember 2011 veröffentlichte Entwurf des Investitionsrahmenplans 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes nimmt die drei oben aufgeführten Vorhaben in die Vorrangliste „C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum“ auf, sodass diese theoretisch bis 2015 realisiert werden können. Dennoch gab und gibt es weiterhin scharfe Kritik an diesem Investitionsrahmenplan, da dieser viele geplante Vorhaben aus dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan nicht aufführt und somit die Realisierung vieler Bauvorhaben in weite Ferne rückt (z. B. Allianz pro Schiene 2011, ADFC 2012 online).

12 Positives Beispiel stellt hier der Mobilitätsmasterplan Region Frankfurt Rhein/Main dar, der auf regionaler Ebene ein integriertes Verkehrskonzept verfolgt. Solch ein Konzept könnte auch überregional für ganz Hessen entwickelt werden. Mobilitätsmasterplan: http://www.ivm-rheinmain.de/fileupload//dateien/MoMa%20Plan%202011%20Internet.pdf (12.03.2012).

Tabelle 2:
Projektstau bei Straßenvorhaben

Straße	**Vorhaben**	**Finanzierungsbedarf** in Millionen	**Gesamtkosten** in Millionen
B 252	Ortsumgehung Vöhl-Dorfitter	4,7	16,0
B 3	Ortsumgehung Wöllstadt	38,8	Keine Angabe
B 47	Ortsumgehung Bürstadt	12,4	Keine Angabe

Quelle: Eigene Darstellung nach Deutscher Bundestag 2010: 3.

Der Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes führt zudem unter „D. Weitere wichtige Vorhaben" Bauvorhaben auf, die sich überwiegend in frühen Planungsstadien befinden, wie z. B. die Bundesstraße 486, Ortsumgehung Mörfelden (Planfeststellungsverfahren) oder die Bundesstraße 83, Ortsumgehung Bad Karlshafen (Kosten Land Hessen 12,5 Millionen Euro, Kosten Land NRW 5,5 Millionen Euro). Obwohl die Maßnahme B 83 im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen enthalten ist und der Entwurf fertiggestellt und genehmigt wurde, kann mit diesem Bauvorhaben laut IRP wenn überhaupt erst nach 2015 begonnen werden. Dies ist nur ein Beispiel für viele.

Alles in allem gibt es wenige finanzielle Mittel, jedoch viele Probleme. Dies impliziert, dass ein Umdenken notwendig ist. Es muss entschieden werden, welche Investitionen in Zukunft tatsächlich relevant sind und auf welche verzichtet werden kann. Kurzfristig oder übergangsweise kann nach Notlösungen gesucht werden. Dies könnte zum Beispiel eine Tempobegrenzung in den Nachtstunden für den Schwerlastverkehr bedeuten.

2.4 Zwischenfazit: Infrastrukturbedarf für hessisches Straßennetz

Die oben aufgeführten Fakten zeigen, dass sich das hessische Straßennetz in einem schlechten Zustand befindet und zahlreiche Bauvorhaben feststecken. Schon heute reichen die finanziellen Mittel nicht mehr aus, um das bestehende Straßennetz zu unterhalten, geschweige denn planfestgestellte Vorhaben umzusetzen. Mit zunehmendem Güterverkehr wird auch der Straßenverschleiß weiter zunehmen. Hauptverursacher ist der Lkw, der bis zu 60.000 mal stärker die Straßendecke belastet als der Pkw (Bast 2006: 15).

Die Straßen in Hessen sind ein öffentliches Gut, das durch mangelnden Unterhalt stark an Wert verliert. Dies hat bereits negative Konsequenzen auf den Verkehr (Umleitungen sind etwa um Brücken für Schwerverkehr nötig). Am stärksten sind die Probleme in den Kommunen, aber auch bei Landesstraßen und Bundesstraßen hat sich ein enormer Finanzierungsrückstau für die Zukunft gebildet.

Der Haushaltsausschuss des Bundes hat jüngst das „Infrastrukturbeschleunigungsprogramm" be-

schlossen. Damit stehen 2012 zusätzlich 1 Milliarde Euro für Investitionen in die Infrastruktur zur Verfügung. Straßenbauprojekte erhalten von dieser Summe rund 600 Millionen Euro, Schienenprojekte bekommen 100 Millionen Euro und 300 Millionen Euro werden in Wasserstraßenprojekte investiert (BMVBS 2012). Für Hessen sieht das Programm u. a. die Beschleunigung der Maßnahme A 49 (AS Neuental/Bischhausen-Schwalmstadt/Treysa), die Erhaltungsmaßnahme A 7 (AS Malsfeld, Fahrbahnerneuerung) sowie den Neubau der Maßnahme A 643 (Rheinbrücke) vor. Kommunale Vorhaben werden daraus nicht unterstützt. Das Programm hat also in der Praxis für ein Bundesland wie Hessen kaum wesentliche Effekte und kann bestenfalls einen kleinen Teil der Rückstände kompensieren.

Wird nicht hinreichend in Straßenbaumaßnahmen investiert, schreitet der Substanzverzehr der Verkehrswege weiter voran. Die mittel- und langfristigen Kosten für Unterhalt und Erneuerung erhöhen sich zunehmend. Die zukünftige Verkehrspolitik muss eindeutige Prioritäten setzen, die erfüllbar und vor allem bezahlbar sind. Zwingend notwendig ist dabei, verkehrsträgerübergreifend zu planen, damit sich die Gesamtreisezeiten für alle Verkehrsteilnehmer verkürzen. Beispielsweise sollten Straßenbauvorhaben immer auch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs als Alternative einbeziehen. Gerade die von vielen Einpendlern aufgesuchten Zentren Südhessens wie Frankfurt oder Wiesbaden lassen sich nur in den Spitzenzeiten mit Kfz erreichen, wenn genügend Menschen Bus und Bahn fahren. Demzufolge können nur übergreifende Konzepte Lösungen bringen.

3. Schieneninfrastruktur in Hessen

3.1 Zustand der Schieneninfrastruktur

Die Defizite im Straßenbau könnten ja dadurch verursacht sein, dass der Schienenbereich bevorzugt wird. Im Folgenden zeigt sich jedoch, dass das Gegenteil der Fall ist.

Die zuvor dargestellte stetig sich verschlechternde Situation der Straßeninfrastruktur trifft auch auf die Schieneninfrastruktur zu. Die Bundesnetzagentur führt jährlich eine Befragung des Eisenbahnmarktes durch, die verdeutlicht, dass der Ausbau- und Erhaltungszustand des deutschen Schienennetzes kritisch gesehen werden. Der Erhaltungszustand im Schienenpersonenverkehr wird von 34 Prozent der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit der Note schlecht oder ungenügend bewertet. Im Schienengüterverkehr sind es sogar 35 Prozent der Unternehmen, die diese Einschätzung angeben (Bundesnetzagentur 2011: 27).

Obwohl der deutsche Schienenverkehr seit Jahren wächst, schrumpft das Schienennetz.[13] Diese Entwicklung wird aktiv verfolgt, um für den Ausbau und Erhalt der Schieneninfrastruktur weniger Geld auszugeben (Econitor Pressemitteilung vom 07.06.2011). Die Allianz pro Schiene fordert diesbezüglich, dass allein der Bund jährlich 5 Milliarden Euro in Bestandspflege und den Ausbau investieren muss, um den gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. In den letzten beiden Jahren lagen die Investitionen für den Ausbau bei lediglich 1,2 Milliarden Euro (Allianz pro Schiene 2011). Zudem stellt der Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung jährlich 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen und Instandsetzung für DB Netz, DB Station & Service und DB Energie zur Verfügung (kleinere Programme kommen hinzu) (RMV 2012). Das Land Hessen selbst investiert keine eigenen Mittel in die Schiene (ebenda).

Dass Deutschland bezüglich der Investitionen in den Schienenverkehr im europäischen Vergleich Nachholbedarf hat, zeigt folgender Vergleich: Deutschland investiert lediglich 53 Euro pro Einwohner in den Schienenverkehr und liegt damit nur knapp vor Albanien, während beispielsweise Österreich 230 Euro pro Einwohner aufbringt. Auf den hinteren Plätzen dürfte im Deutschland-Vergleich Hessen liegen, wenn man die gegenwärtigen Schienenprojekte betrachtet (Hessenschiene 2011: 14). Bundesländer wie Rheinland-Pfalz (Takt 2015), Thüringen, Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg investieren weitaus mehr in ihre Schieneninfrastruktur (ebenda). Obwohl es seit Jahren zahlreiche Engpässe vor allem im südhessischen Schienenverkehr gibt, wird nicht bzw. nicht ausreichend in den Ausbau oder Neubau von Strecken und Knoten investiert bzw. die Landesregierung versäumt es, sich auf der Bundesebene für den prioritären Ausbau dieser überregional bedeutsamen Engpässe mit dem angemessenen Nachdruck einzusetzen. Die Folgen verdeutlichen sich zum Beispiel durch Angaben des Netzwerks Privatbahnen, das 2006 meldete, dass sich der Zustand des Schienennetzes in Hessen zunehmend verschlechtert hat. Innerhalb eines Jahres hatte die Länge der Langsamfahrstellen[14] über 14 Prozent (auf 157,7 km Gesamtlänge) zugenommen (Netzwerk Privatbahnen 2006: 1). In den vergangenen Jahren konnten mit der neuen Instandhaltungsstrategie jedoch Mängel-Langsamfahrstellen deutlich reduziert werden. Anlagenbedingte Langsamfahrstellen

13 Die Gesamtlänge der Gleise ist um 69 km auf 61.683 km zurückgegangen, die Betriebslänge der Strecken um 51 km auf 33.417 km (Deutsche Bahn 2011: 6).

14 Absenkung der Geschwindigkeit, wenn aus Sicherheitsgründen der Streckenabschnitt nicht mit der fahrplanmäßigen Geschwindigkeit befahren werden kann. Langsamfahrstellen behindern den Verkehrsfluss, führen demnach zu Verspätungen im Schienenverkehr.

(z. B. Bahnübergänge) bestehen aber weiter (RMV 2012). Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände fordert deshalb, dass sich die Landesregierung energischer für mehr Investitionen von Bahn und Bund in die Schieneninfrastruktur einsetzt (VhU 2012).

Um den hessischen Schienenverkehr voranzutreiben, trafen sich die Landesregierung und der Bahnvorstand im September 2011 bereits zum 2. Hessischen Bahngipfel, der aber ohne nennenswerte Ergebnisse blieb. Die schon vorher geschlossene – und längst fällige – Vereinbarung zur Modernisierung von 93 Bahnhöfen ist eines der wenigen positiven Ereignisse aus 2011 (Hessenschiene 2011: 13). Auch wenn seit Jahren bei allen Beteiligten der Ausbau- und Neubaubedarf außer Frage stehen, bleiben wichtige Bahnprojekte, wie der Ausbau der Strecken Frankfurt-Fulda oder Frankfurt-Hanau, weiterhin in der Schwebe. Obwohl der Frankfurter Hauptbahnhof mit über 350.000 Reisenden pro Tag die Nummer eins in Europa ist und seit Jahren zentrale Engpässe beim Bahnknoten Frankfurt/Main sowie den Zulaufstrecken Richtung Mannheim und Fulda bestehen, werden Ausbaumaßnahmen aufgrund fehlender Finanzierung nicht umgesetzt. Die Deutsche Bahn AG will bis 2015 2,8 Milliarden Euro in Hessens Bahninfrastruktur investieren (Hessenschiene 2011: 14). In welche Maßnahmen bzw. Projekte das Geld fließen soll, steht nicht fest. Auch die Industrie- und Handelskammer Hessen (IHK) fordert vor dem Hintergrund des stark zunehmenden Güterverkehrs einen schnellen Ausbau der Schienentrassen, wobei die Investitionssumme von 2,8 Milliarden Euro lediglich der Anfang sein kann, aber lange nicht ausreichend ist, um den notwendigen Bedarf an Erhaltungsinvestitionen zu generieren und um dem wachsenden Verkehr gerecht zu werden (IHK 2011).

3.2 Verspätungen im Schienenverkehr

Deutlich werden die fehlenden Reparaturen und Ausbauten des hessischen Schienennetzes für die Nutzer durch erhebliche Einschränkungen. Engpässe an Knotenpunkten, Langsamfahrstellen, eingleisige Abschnitte und vielfältige technische Störungen führen zu regelmäßigen Verspätungen und Ausfällen von Zügen im Regional- und Fernverkehr. Der stark belastete Kopfbahnhof Frankfurt/Main wies im genannten Untersuchungszeitraum zwischen Weihnachten und Neujahr 2011 23 Prozent Verspätungen (ab sechs Minuten) im Fernverkehr und 14 Prozent im Regionalverkehr auf. Ähnliche Werte hatte der Bahnhof am Frankfurter Flughafen (22 Prozent Verspätungen im Fernverkehr, 15 Prozent Verspätungen im Regionalverkehr). Von den 20 untersuchten Bahnhöfen lag der Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe mit 27 Prozent Verspätungen im Fernverkehr auf dem vorletzten Platz (vor Hamburg mit 31 Prozent). Im Regionalverkehr waren in Kassel rund zwölf Prozent der Züge verspätet (drittletzter Platz vor Berlin und Hamburg) (Stiftung Warentest 2012). Die Einschränkungen, die die Nutzer des öffentlichen Verkehrs hinnehmen müssen, gehen damit zum Teil noch erheblich über die Einschränkungen auf der Straße hinaus.

Fast jede größere Achse Hessens weist erhebliche Verzögerungen auf. Die Verspätungsquoten variieren zwischen 13 Prozent auf der Strecke Frankfurt–Hanau und 21 Prozent zwischen Hanau–Fulda.[15]

15 Die Süddeutsche Zeitung hat in dem Projekt „Zugmonitor“ über fünf Monate Pünktlichkeitsangaben der Bahn im Internet mitprotokollieren lassen und ausgewertet. In den letzten Monaten führte auch die Süddeutsche Zeitung eine ausführliche Analyse der wichtigsten Fernverkehrsstrecken zwischen den deutschen Metropolen durch. Hessen schneidet bei dieser Untersuchung schlecht ab. Fast jede große Bahnachse in Hessen weist Probleme auf. Die Strecke Frankfurt–Hanau hat noch relativ moderate Verspätungswerte (Verspätungsquote 13 Prozent, Durchschnittsverspätung zwölf Minuten). Hingegen ist die Strecke Hanau–Fulda die meist verspätete Strecke Hessens mit einer Verspätungsquote von 21 Prozent und einer Durchschnittsverspätung von zwölf Minuten. Auf der gesamten Strecke Würzburg–Fulda–Kassel–Göttingen werden durchgehend 20 bis 21 Prozent verspätete Züge gemeldet (Durchschnittsverspätung zwölf Minuten). Die Strecken Frankfurt Flughafen–Siegburg/Bonn (Verspätungsquote 20 Prozent, zwölf Minuten) und Frankfurt Flughafen–Köln Hbf (Verspätungsquote 13 Prozent, Durchschnittsverspätung 17 Minuten) sind ebenfalls schwierige Zugverbindungen. Zu den Problemstrecken gehören auch die Schnellstrecken Fulda–Eisenach (Verspätungsquote 19 Prozent, Durchschnittsverspätung zwölf Minuten) und Frankfurt Hbf–Mannheim (Verspätungsquote 14 Prozent, Durchschnittsverspätung 14 Minuten) (Süddeutsche Zeitung 2012). Weitere Ergebnisse unter http://www.sueddeutsche.de/thema/Bahn-Verspätungen (12.03.2012).

3.3 Infrastrukturausbau im Schienenverkehr: Erwartungen und Realität

Die Situation bei den Schienenprojekten ist noch schlechter als bei den Straßenbauprojekten. So gab es 2011 insgesamt 38 Bahnprojekte in der Warteschleife, von denen wurde jedoch nur eines realisiert. Im Vorjahr waren es dagegen fünf Projekte (Allianz pro Schiene 2011: 1).

In Hessen sind, so das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung, gegenwärtig folgende Neubauprojekte (nur Beispiele) in Verzug:

Tabelle 3:
Projektstau bei überregionalen Schienenvorhaben

Vorhaben	Kosten
NBS Rhein/Main–Rhein/Neckar (Frankfurt–Darmstadt–Mannheim	2,1 Mrd. € Bundesverkehrswegeplan (BVWP)
ABS/NBS Hanau–Würzburg/Fulda–Erfurt	3,1 Mrd. € BVWP
BVWP-Projekt Knoten Frankfurt	0,9 Mrd. € BVWP

Quelle: Eigene Darstellung nach Auskunft des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2011.

Die Realisierungen der aufgeführten Projekte (Tabelle 3 und 4) werden auch vom Rhein-Main-Verkehrsverbund dringend gefordert. Dem Land Hessen muss es gelingen, die Projekte in den Investitions- und Förderprogrammen des Bundes zu platzieren (RMV 2012: 3f.). Bei dem Projekt „Neubaustrecke (NBS) Rhein/Main–Rhein/Neckar“ handelt es sich beispielsweise um eine 85 km lange Strecke zwischen Frankfurt am Main und Mannheim. Diese soll die bestehenden Neubaustrecken Köln–Frankfurt sowie Mannheim–Stuttgart verbinden.

Auch bei regionalen Schienenvorhaben stehen einige Projektrealisierungen infrage (siehe Tabelle 4). Beispielsweise das Vorhaben der nordmainischen S-Bahn-Trasse Frankfurt am Main–Hanau. Seit über 25 Jahren gibt es konkrete Planungen, die jedoch aus Finanzierungsproblemen bis jetzt nicht umgesetzt werden konnten (Frankfurter Rundschau vom 15.09.2011). Die Finanzierung der regionalen Schienenprojekte erfolgt in erster Linie über das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG).

Die Analyse des Infrastrukturausbaus im Schienenverkehr verdeutlicht, dass der Erhaltungsbedarf in keiner Weise gedeckt ist und dass die wesentlichen dringend erforderlichen Neubaumaßnahmen in ihrer Finanzierung fraglich sind.[16]

16 Der RMV fordert weitere Projekte umzusetzen: systemeigene Gleise S-Bahn Frankfurt am Main–Bad Vilbel, Bad Vilbel–Friedberg; verbesserte Anbindung des ausgebauten Flughafens Frankfurt Rhein-Main (RMV 2012: 3f.).

Tabelle 4:
Projektstau bei regionalen Schienenvorhaben

Vorhaben	Kosten
Reaktivierung Korbach–Frankenberg	14 Mio. €
S-Bahn Rhein-Main, viergleisiger Ausbau der Main-Weser-Bahn Frankfurt-West–Bad Vilbel–Friedberg	310 Millionen € GVFG-B' Programm, FAG, Kommunen
S-Bahn Frankfurt–Hanau	430 Millionen € GVFG-B' Programm, FAG, Kommunen, evtl. zusätzlich BVWP
Regionaltangente West, Regionalstadtbahn Frankfurt Flughafen, Höchst, Eschborn	Investitionskosten[17]: 360 Millionen € (414 Millionen € inklusive Planung), Fahrzeuge 100 Millionen €, 284 Millionen € (GVFG/FAG)

Quelle: Eigene Darstellung nach Auskunft Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2011.

3.4 Zwischenfazit: Infrastrukturbedarf für das hessische Schienennetz

Die vorangegangene Analyse hat gezeigt, dass bereits seit Jahrzehnten der Erhalt nur ungenügend befriedigt wurde. Viele notwendige Ausbau- und Neubauprojekte wurden und werden aufgrund fehlender Finanzierung nicht umgesetzt. Der Bund stellt für den aktuellen Bundeshaushalt 1,3 Milliarden Euro für Bahnprojekte zur Verfügung, von denen lediglich 9 Millionen Euro nach Hessen gehen. Der Ausbau der Infrastruktur ist mit diesen geringen Mitteln extrem unterfinanziert (VCD 2012).

Für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur sind die Eisenbahnunternehmen selbst zuständig. DB Netz und DB Station & Service AG erhalten aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vom Bund jährlich 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen und Instandsetzung. Doch diese Mittel werden nicht ausreichen, die Verschlechterung des Netzzustandes aufzuhalten. Um Verkehr verstärkt auf umweltfreundlichere Verkehrsträger wie die Schiene zu verlagern, müssen die bereitgestellten Mittel für Ausbau- und Ersatzinvestitionen sowie Instandhaltung deutlich und vor allem nachhaltig erhöht werden. Insbesondere muss umgehend die Unsicherheit über Bestand und Ausstattung der Finanzierungsinstrumente beendet werden. Dazu gibt es aus Hessen so gut wie keine ernsthaften Initiativen der hessischen Landesregierung.

Ohne die Erhöhung der Investitionsmittel kann das Schienennetz weder erhalten noch ausgebaut werden. Fehlplanungen und falsche Prioritäten führen dazu, dass sich der Infrastrukturzustand weiter verschlechtert. Das südhessische Vorhaben der nordmainischen S-Bahn ist massiv

17 Projektliste RMV 2012.

gefährdet. Dies wäre nicht nur verkehrlich ein herber Rückschlag, auch die bereits vorgenommenen Investitionen im Bereich Konstablerwache–Ostbahnhof wären verloren (PRO BAHN Hessen 2011: 15). Ausbaumaßnahmen sind vor allem bezüglich der hoch belasteten und überlasteten Strecken und der Knoten wie dem Flughafen Frankfurt, die Knotenpunktmaßnahme S-Bahn Rhein-Main, der systemeigenen Gleise S-Bahn Frankfurt-West, der Neubaustrecke Rhein/Main–Rhein/Neckar und der Maßnahme (ABS/NBS) Hanau–Fulda/Würzburg (RMV 2012: 3f.) zu realisieren.

Das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm, welches 100 Millionen Euro zusätzlich für die deutschen Schienenwege vorsieht, hat für Hessen lediglich die Verbesserung von elektronischen Anlagen an einigen Bahnsteigen auf der Projektliste stehen und die Erneuerung des Bahnhofs in Bad Karlshafen sowie die Bahnsteighallen des Hauptbahnhofs Wiesbaden (BMVBS 2012).

Dies macht wiederum den hohen finanziellen Bedarf deutlich, der vorherrscht und der nicht nur durch Effizienzmaßnahmen ausgeglichen werden kann. Zusätzliche finanzielle Mittel sind nötig, um den Bedarf zu decken.

Auch wenn der Schwerpunkt dieses Papiers auf der Infrastruktur und deren Ausbau- und Instandhaltungs- sowie Finanzierungserfordernissen liegt, darf nicht unerwähnt bleiben, dass auch für den Betrieb eines modernen, zukunftsfähigen Schienenpersonennahverkehrs und öffentlichen Personennahverkehrs auf dieser Infrastruktur ausreichend öffentliche Mittel bereitstehen müssen.

Dies erfordert das offensive und nachdrückliche Eintreten einer hessischen Landesregierung für die angemessene Dotierung, Dynamisierung und Verteilung der Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz ebenso wie den ergänzenden Einsatz eigener, originärer Haushaltsmittel, wie dies zu Zeiten der letzten rot-grünen Landesregierung der Fall war.

Es erfordert aber in Zeiten von Schuldenbremse und nachhaltiger Haushaltssanierung auch das Nachdenken über neue Finanzierungsinstrumente der Nutzer- wie auch der Nutznießerfinanzierung.

4. Fazit

Wenn über mehrere Jahre hinweg Rückstände beim Substanzerhalt von Infrastruktur entstehen, werden die Kosten immens. Genau dies ist in vielen Fällen in Deutschland geschehen, und in Hessen hat sich dabei eine besonders große negative Hypothek gebildet. Straße und Schiene sind tangiert, die Analyse zeigt, dass die schon sehr negative Bilanz bei den Straßen von der Schiene noch übertroffen wird.

Aufgrund der Sparzwänge des Staates (Schuldenbremse) werden auch in Zukunft selbst mit neuen Einnahmequellen die Mittel für Infrastrukturinvestitionen beschränkt sein. Für den Bereich des Neubaus wird in den nächsten Jahren, insbesondere wenn die Reparaturnotwendigkeiten endlich erfüllt werden, noch weniger Geld zur Verfügung stehen. Umso wichtiger wäre es, diese Wahrheit anzuerkennen und die vorhandenen Mittel effektiver einzusetzen und zu einer realistischen und pragmatischen Zukunftsplanung zu kommen.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur benötigen zukünftig eine umfassende Modernisierung der Planung, Durchführung und Finanzierung. Die Infrastruktur der Verkehrswege muss dauerhaft betriebsfähig gehalten und weitere Substanzschädigung verhindert werden. Investitionen sollten demnach für den Erhalt der Infrastruktur vor Aus- und Neubau aufgewandt werden.

Die Landesregierung sollte bei den Ausgaben verschärft darauf achten, in sozial und ökologisch sinnvolle Infrastrukturvorhaben zu investieren, damit die Verkehrsströme in den nächsten Jahrzehnten vernünftig organisiert werden können. Wie bereits oben erwähnt, erfordert dies in Hessen ein Umdenken der Prioritäten zwischen Schiene, Straße und Luft. Es ist daher zwingend notwendig, eine übergreifende Infrastrukturplanung anzustreben. Darauf aufbauend wäre ein Mobilitätskonzept für Hessen zu entwickeln, das auch siedlungsstrukturelle Entwicklungen einbezieht. Welche Ansätze solch ein Konzept verfolgen sollte, wird abschließend erläutert.

5. Ausblick: Ansätze einer umfassenden Mobilitätspolitik

Die bestehende Verkehrspolitik benötigt eine dringende Reform. Es bedarf einer unaufschiebbaren Weiterentwicklung von der bestehenden nicht nachhaltigen Infrastrukturpolitik zu einer „umfassenden Mobilitätspolitik". Hierzu gehört primär, den dauerhaften Erhalt der Infrastruktur (Gesamtnetz) zu gewährleisten. Das heißt, der Erhalt geht vor Aus- und Neubau der Infrastruktur.

Wesentlich für eine umfassende Mobilitätspolitik ist die Verfolgung eines Netzansatzes, der nicht nur einzelne Verkehrsträger oder Projekte betrachtet, sondern von den Fahrten und Wegen der Nutzer der Verkehrssysteme ausgeht. Bei Planungen im Bereich Straße muss immer auch alternativ die Planung im Bereich Schiene, Fuß- und Radverkehr Betrachtung finden, um frühzeitig abzuwägen, welche Maßnahmen ökonomisch, umwelt- und klimafreundlich sind.

Bevor die Ansätze einer umfassenden Mobilitätspolitik näher erläutert werden, bedarf es einer kurzen Auseinandersetzung mit dem Mobilitätsbegriff und seiner Definition im Rahmen des vorliegenden Papiers. Mobilität ist die Fähigkeit, Einrichtungen des regelmäßigen Bedarfs mit zumutbarem Aufwand zu erreichen. Insbesondere der öffentliche Verkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge in ländlichen wie urbanen Räumen. Dieser sichert Mobilität und trägt dabei zur Schaffung von gleichwertigen Lebensbedingungen in allen Teilen des Landes bei (RMV 2012: 1). Der Schieneninfrastruktur und dem öffentlichen Verkehr müssen ein höherer Stellenwert in der hessischen Landespolitik eingeräumt werden (RMV 2012: 2).

Die Sicherung der Mobilität im Rahmen der Daseinsvorsorge stellt also einen weiteren Aspekt einer umfassenden Mobilitätspolitik dar, die eine bezahlbare und frei wählbare Mobilität garantiert. Dieser Aspekt betrifft vor allem die Bevölkerung in ländlichen Regionen, da hier zunehmend Versorgungseinrichtungen und Mobilitätsangebote ausgedünnt werden. In vielen Ortschaften gibt es seit Jahren weder einen Lebensmittelladen, eine Bankfiliale oder einen Arzt, sodass die Menschen auf einen eigenen Pkw oder den Bus angewiesen sind. Dies zeigte eine Untersuchung im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilität im ländlichen Raum" am Beispiel ausgewählter Kommunen[18] in Nordhessen. In einem Großteil der Ortschaften ließen sich Versorgungsdefizite feststellen. Lebensmittelgeschäfte gab es in der Regel nur in den größeren Ortschaften. Auch im öffentlichen Verkehr kommt es zu Ausdünnungen von Angeboten. Teilweise verkehrt lediglich noch ein Anruf-Sammel-Taxi, welches 30 Minuten im Voraus telefonisch bestellt werden muss und bei der Bevölkerung oftmals als Angebot des öffentlichen Verkehrs nicht bekannt ist (Holzapfel et al. 2011: 41). Auch in ländlichen Regionen müssen die Menschen die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln haben und dürfen nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Der demografische Wandel mit einer sinkenden Bevölkerungszahl wird nicht zu weniger Verkehr führen, sondern einen anderen Verkehr verlangen. Dabei müssen innovative Konzepte erarbeitet werden, die die Mobilitätssicherung (Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen) gewährleisten. Beispielsweise können hier Konzepte wie Mitfahrgelegenheiten, Bürgerbusse und Bringdienste Lösungen darstellen (Holzapfel et al. 2011: 75ff.). Innovative Konzepte gilt es auch in urbanen Räumen umzusetzen. Hier müssen ein verbesserter, nachhaltiger öffentlicher Verkehr und die Verbesserung des Umweltverbunds

[18] Witzenhausen, Sontra und Niedenstein (Holzapfel et al. 2011).

(Rad- und Fußwege) sowie integrierte Konzepte von Verkehr und Städtebau angestrebt werden. Potenziale stellen demnach auch nachhaltige inter- und multimodale Verkehre dar, um Verkehr umweltverträglicher und raumsparender abzuwickeln. Wachsender Verkehr belastet die städtische Bevölkerung zunehmend (Lärm, Schadstoffe etc.) und mindert somit Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt. Das Konzept der Stadt der kurzen Wege sollte hierbei Verfolgung finden. Kleinere Versorgungseinrichtungen und Dienstleistungsangebote sollten daher in einzelnen Stadtquartieren erhalten werden, um längere Wege zu vermeiden. Neubauprojekte zu Versorgungszentren auf der grünen Wiese müssen der Vergangenheit angehören.

Die öffentlichen wie privaten Haushalte werden zunehmend durch steigende Mobilitätskosten belastet. Die externen Kosten des Verkehrs werden nicht von den Verursachern gezahlt, sondern gehen überwiegend finanziell zu Lasten der Gesamtbevölkerung. Ein nachhaltiger Verkehr wäre (Nowak 2010: 5) für die Gesellschaft und das Staatsbudget kostengünstiger als es die gegenwärtige Situation darstellt.

Eine umwelt- und klimafreundliche Mobilität muss künftig verstärkt angestrebt werden, um die Schadenswirkungen des Verkehrs (Unfälle, Lärm, Schadstoffe) zu reduzieren. Hier müssen Konzepte, die bereits vorliegen, dringend umgesetzt ggf. verbessert (Stichworte: Carsharing, Logistikkonzepte) und neue innovative Konzepte entwickelt werden. Lärmmindernde Straßenbeläge, technische Maßnahmen an den Fahrzeugen und lärmabhängiges Trassenpreissystem im Schienenverkehr können zur Minderung von Verkehrslärm beitragen (Bormann et al. 2012: 3). Vor allem Güter- und Wirtschaftsverkehre sollten vermehrt auf umweltverträglichere Verkehrsträger verlagert werden (von der Straße auf Schiene und Wasser) und der Individualverkehr auf den Umweltverbund (Rad- und Fußverkehr) und den öffentlichen Verkehr, um die Schadenwirkungen für die Menschen in Ballungsräumen wie in ländlichen Regionen zu verringern.

Unumgänglich für eine umfassende Mobilitätspolitik ist, dass die Bevölkerung frühzeitig bei Planungen von Verkehrsprojekten beteiligt wird, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten und Zustimmung zu erhalten. Es müssen finanzierbare und erfüllbare Prioritäten beim Infrastrukturausbau gesetzt werden, damit die Belastung der Bevölkerung verringert werden kann. Hierzu sind neue Finanzierungsquellen zu erschließen. Nur mit einer umfassenden Mobilitätspolitik kann zukünftig eine bezahlbare und ressourcenschonende Mobilität gesichert werden.

Literaturverzeichnis

ADAC 2011: Staubilanz 2010 auf Autobahnen, München.

ADFC 2012: Mittel für Radwege an Bundesstraßen im Investitionsrahmenplan 2011-2015, http://www.hessen.adfc.de/nachrichten/120130.html, (13.02.2012).

Ahrens, G.-A. 2003: Kennziffern der Mobilität 2003. SrV-Städtevergleich, Dresden.

Ahrens, G.-A. 2009: Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“, Dresden.

Allianz pro Schiene 2011: http://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2011/032-27-bahnprojekte-des-bundes-in-der-warteschleife/ (13.02.2012).

Bast, Bundesanstalt für Straßenwesen 2006: Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes, Bergisch Gladbach.

BDI 2011: Brückenertüchtigung jetzt. Ein wichtiger Beitrag zur Sicherung der Mobilität auf Bundesfernstraßen, Berlin.

BMVBS, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012: Infrastrukturbeschleunigungsprogramm. http://www.bmvbs.de/bund/generator/goto?id=78512 (21.02.2012).

Bormann et al. 2012: Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität, Publikation im Auftrag der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn.

Bundesnetzagentur 2011: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2011, Bonn, http://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Eisenbahnen/Downloads/MarktuntersuchgBahn2011/Marktuntersuchung2011_node.html (14.02.2012).

Deutscher Bundestag 2010: Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD, http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/043/1704345.pdf (14.11.2011).

Deutscher Bundestag 2011: Verkehrsinvestitionsbericht 2010 für das Berichtsjahr 2009, Berlin.

Deutsche Bahn AG 2011: Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht 2010, http://www.eba.bund.de/cln_031/nn_804166/SharedDocs/Publikationen/DE/Infothek/Finanzierung/LuFV/IZB__2011__Kurzfassung.html(14.02.2012).

Deutscher Städtetag: Pressemitteilung vom 09.02.2012, http://www.staedtetag.de/presse/mitteilungen/057367/index.html (14.03.2012).

Difu 2008: Standpunkt: Vom Konjunkturpaket II zum Abbau des Investitionsrückstandes. Edition Difu – Stadt Forschung Praxis Band 4, http://www.bmv.de/cae/servlet/contentblob/27544/publicationFile/10476/investitionsrueckstand-und-investitionsbedarf-der-kommunen.pdf (13.11.2011).

Dümmer, K. 2011: Hessen-Sommerstau-Bilanz 2011.

Econitor 2011: Pressemitteilung vom 07.06.2011. http://www.econitor.de/magazin/mobilitaet/deutsches-bahnnetz-schrumpft-weiter_12339.html (05.04.2012).

FAZ, Frankfurter Allgemeine 2005: Investitionsstau auf hessischen Landesstraßen. http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/region/verkehrspolitik-investitionsstau-auf-hessischen-landesstrassen-1254222.html (13.11.2011).

Frankfurter Rundschau 2011: Bau von S-Bahn Frankfurt-Hanau vor dem Aus. Artikel vom 15. 09.2011, http://www.fr-online.de/rhein-main/nahverkehr-bau-von-s-bahn-frankfurt-hanau-vor-dem-aus,1472796,10844094.html (13.02.2011).

Hessenschiene 2011: PRO BAHN Hessen. Fahrgastzeitung, Nr. 89, Frankfurt.

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2009: Staufreies Hessen 2015. Erfolgsgeschichte, Wiesbaden.

Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen 2011: Brückenertüchtigung. http://www.brueckenertuechtigung.de/programm/abstracts/Pelke.pdf (02.02.2012).

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2012: Telefonische Auskunft. Wiesbaden.

Hessische Straßen- und Verkehrsverwaltung (HSVV) 2011: Pressemitteilung vom 22.07.2011, Wiesbaden.

Hessisches Statistisches Landesamt 2012: Länge der öffentlichen Straßen in Hessen 2000 bis 2010, Wiesbaden.

Holzapfel, H.; Röhrig, C.; Stepner, D. 2011: Mobilität 2050: Hessen – Impulsgeber für eine neue Mobilität. Mobilität im ländlichen Raum, Kassel.

IHK 2011: Schieneninfrastruktur in Hessen weiter ausbauen. Pressemitteilung vom Oktober 2011. http://www.ihk-hessen.de/imperia/md/content/ag/pdf/themadesmonats/2011_10_Thema_des_Monats_Schieneninfrastruktur.pdf (02.02.2012).

Landesrechnungshof Schleswig-Holstein 2005: Bemerkungen 2005 des Landesrechnungshofs Schleswig-Holstein mit Bericht zur Landeshaushaltsrechnung 2003, http://www.landesrechnungshof-sh.de/index.php?getfile=bemerk2005.pdf (26.03.2012).

Malina, R.; Bockmühl, E.; Rückert, M.; Holzhey, M. 2007: Neuordnung der Infrastrukturverantwortung für die Bundesfernstraßen. http://www.promobilitaet.de/downloads/Gutachen-Fernstrassenverwaltung.pdf (03.04.2012).

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung 2012: Von der Kreisstraße bis zur Autobahn: Rekordsumme für Erhalt der hessischen Straßen, Pressemitteilung vom 15.03.2012.

Netzwerk Privatbahnen 2006: Pressemitteilung 02/06, Berlin, http://www.npev.de/pdf/2006-03-05_PM06_2.pdf (13.02.2012).

PRO BAHN Hessen 2011: Fahrgastzeitung. Nr. 89, November – Dezember 2011, Frankfurt, http://www.pro-bahn.de/hessen/fgz/fgz89.pdf (20.02.2012).

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V. 2011: Finanzierungsbedarf und Finanzierungsoptionen für die Straße. http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Gerwens_20110415.pdf (15.02.2012).

Pro Mobilität 1/2011: Investitionsrückstau gefährdet Verkehrssicherheit auf kommunalen Straßen Pressemitteilung. http://www.promobilitaet.de/downloads/pm_110112.pdf (15.02.2012).

Rethage, H. 2007: Kaufmännische Erhaltungssystematik beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM). http://www.ise.kit.edu/rd_download/SBT/Kolloquium_SBT_07-01_H._Rethage.pdf (13.11.2011).

RMV, Rhein-Main-Verkehrsverbund 2012: Nachhaltige Verkehrspolitik muss den öffentlichen Verkehr stärken, Hofheim.

Süddeutsche Zeitung 2012: Projekt Zugmonitor,http://www.sueddeutsche.de/thema/Bahn-Verspätungen (12.03.2012).

Stiftung Warentest 2012: Pünktlichkeit der Deutschen Bahn 2011. http://www.test.de/themen/freizeit-reise/schnelltest/Puenktlichkeit-der-Deutschen-Bahn-2011-Hamburg-als-Schlusslicht-4300259-4313178/ (15.02.2012).

VCD 2012: Güterverkehr, http://www.vcd.org/gueterverkehr.html (15.02.2012).

VhU, Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände 2011: Zukunftspakt, http://vhu.de/vhu/file/marh-8mjbu9.de.0/11-10-11_positionspapier_-_zukunftspakt_gute_verkehrswege_in_hessen_-_endg.pdf (13.11.2011).

VhU, Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände 2012: Verkehrspolitik: Priorität für Erhalt der Infrastruktur, http://vhu.de/vhu/home/themen/verkehrspolitik.de.pdf (13.02.2012).

Vieweg, C. 2011: Autobahnbrücken am Rande der Belastbarkeit. In: Welt online vom 04.07.2011, http://www.welt.de/motor/article13462746/Autobahnbruecken-am-Rand-der-Belastbarkeit.html (13.02.2012).

Die Autorin

Carolin Röhrig

Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung/Mobilitätsentwicklung, Universität Kassel

ISBN: 978-3-86498-202-6

Neuere Veröffentlichungen der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik
Ziele und Wege zu einer leiseren Mobilität
WISO Diskurs

Wirtschaftspolitik
Wohlstand, Wachstum, Investitionen – Junge Wissenschaft für wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt
WISO Diskurs

Wirtschaftspolitik
Zur Produktivitätsentwicklung Deutschlands im internationalen Vergleich
WISO Diskurs

Außenwirtschaft
Optionen im Euroraum
WISO direkt

Nachhaltige Strukturpolitik
Wege zum Abbau umweltschädlicher Subventionen
WISO Diskurs

Europäische Wirtschafts- und Sozialpolitik
Staatsgläubigerpanik ist keine Eurokrise!
WISO direkt

Steuerpolitik
Progressive Sozialversicherungsbeiträge – Entlastung der Beschäftigten oder Verfestigung des Niedriglohnsektors?
WISO Diskurs

Arbeitskreis Mittelstand
Wirtschaftliche Nachhaltigkeit statt Shareholder Value – Das genossenschaftliche Geschäftsmodell
WISO direkt

Gesprächskreis Verbraucherpolitik
Verbrauchte Zukunft – Mentale und soziale Voraussetzungen verantwortungsvollen Konsums
WISO Diskurs

Arbeitskreis Stadtentwicklung, Bau und Wohnen
Das Programm Soziale Stadt – Kluge Städtebauförderung für die Zukunft der Städte
WISO Diskurs

Gesprächskreis Sozialpolitik
Kommunikation in der Gesundheitspolitik – Netzwerk, Akteure, Strategien
WISO Diskurs

Gesprächskreis Sozialpolitik
Soziale Sicherung für Soloselbstständige in der Kreativwirtschaft
WISO Diskurs

Gesprächskreis Sozialpolitik
Soziale Gesundheitswirtschaft: mehr Gesundheit, gute Arbeit und qualitatives Wachstum
WISO direkt

Gesprächskreis Sozialpolitik
Soziale Gesundheitswirtschaft – Impulse für mehr Wohlstand
WISO Diskurs

Gesprächskreis Arbeit und Qualifizierung
Die Zukunft der Grundsicherung – Individualisieren, konzentrieren, intensivieren
WISO Diskurs

Gesprächskreis Arbeit und Qualifizierung
Arbeit und Qualifizierung in der Sozialen Gesundheitswirtschaft
Von heimlichen Helden und blinden Flecken
WISO Diskurs

Arbeitskreis Arbeit-Betrieb-Politik
Perspektiven der Unternehmensmitbestimmung in Deutschland – ungerechtfertigter Stillstand auf der politischen Baustelle?
WISO Diskurs

Arbeitskreis Dienstleistungen
Für eine soziale und ökologische Dienstleistungsinnovationspolitik
WISO direkt

Gesprächskreis Migration und Integration
Migrationsfamilien als Partner von Erziehung und Bildung
WISO Diskurs

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik
Eckpunkte für eine zielorientierte, integrierte Infrastrukturplanung des Bundes
WISO Diskurs

Volltexte dieser Veröffentlichungen finden Sie bei uns im Internet unter

www.fes.de/wiso