

ASPHALT STATT ALTERNATIVEN

**Die Macht der Straßenbaulobby in Deutschland –
eine Recherche**



Asphalt statt Alternativen

Die Macht der Straßenbaulobby in Deutschland – eine Recherche

Autor:innen:

Benjamin Gehrs
Wiebke Denkena
Katharina Heider
Clara Thompson
Oliver Worm

Kein Geld von Industrie und Staat

Greenpeace arbeitet international und kämpft mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 620.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Impressum

Greenpeace e.V. Hongkongstraße 10, 20457 Hamburg, T 040 30618-0 **Pressestelle** T 040 30618-340, F 040 30618-340, presse@greenpeace.de, greenpeace.de **Politische Vertretung Berlin** Marienstraße 19–20, 10117 Berlin, T 030 308899-0
V.i.S.d.P. Benjamin Gehrs **Foto (Titel):** picture alliance/ZB/euroluftbild.de | Hans Blossey **Grafiken** Wiebke Denkena, Janitha Banda alle © Greenpeace **Gestaltung** Henning Thomas, Janitha Banda **Stand** 08/2024

Vorwort



Helmut Holzapfel

*Leiter des Zentrums für Mobilitätskultur
Kassel und ehemaliger Professor für
Verkehrswesen und Verkehrsplanung*

Endlich – möchte ich fast erleichtert rufen – gibt es das: eine übersichtliche Zusammenstellung der „Straßenbaulobby“ und ihrer polypenartigen Aktivitäten und Verbindungen, die sich in einem bereits mehr als ausreichend mit Verkehrswegen gepflasterten Land weiter für noch mehr Asphalt- und Betonbänder einsetzt!

Mehr als ausreichend? In der Tat können gegenwärtig mit unserem Steuergeld nicht einmal die bestehenden Straßen in Stand gehalten werden, trotzdem baut man noch neue. In der Länge der Autobahnstrecken ist das kleine Land Deutschland auf der Welt auf Platz 5, davor Giganten wie China, die USA und Kanada.¹ Wieso kommen so viele Länder mit weniger Autobahnen aus?

Das hat mehrere Gründe: Es gibt bekanntlich kaum ein Land der Welt (außer Deutschland zählen noch Nordkorea und Mauretanien zu den wenigen Außenseitern) ohne Tempolimit auf Autobahnen. Die Verkehrswissenschaft weiß, dass eine Tempobegrenzung aufgrund der geringeren Spreizung der gefahrenen Geschwindigkeiten je nach Ausgestaltung die Leistungsfähigkeit einer Autobahn um 10–20 % steigern kann. „Freie Fahrt“ braucht also mehr Platz.

Zudem wird in kaum einem anderen Land das Fahren über lange Distanzen so gefördert wie bei uns in Deutschland. Wer Entfernung subventioniert, braucht natürlich Straßen, die diese subventionierten Fahrten bewältigen. Kilometerpauschale, Dienstwagen-Privileg und die kostenfreie Nutzung fast aller Fernstraßen: Bei uns kommt alles zusammen. Dass man im Ausland in vielen Fällen für die Nutzung von Autobahnen Gebühren zahlen muss, merken viele deutsche Autotouristen dann bei der Fahrt über die Grenze. In 16 Ländern Europas gibt es eine streckenbezogene Maut, die die Nutzung von Autobahnen teuer macht, etwa in Italien, Frankreich oder Spanien.² Das wachsende Autobahnnetz bei uns und dessen hohe Attraktivität hängt also auch mit einer massiven Subventionierung großer Entfernungen mit dem Automobil zusammen.

Der Autor dieser Zeilen war – zwischen seinen Tätigkeiten an Universitäten – auch in der Verkehrsplanungspraxis unterwegs, unter anderem im Bau- und Verkehrsministerium des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Trotz kleinerer Erfolge waren meine Bemühungen, dort zu einer fairen Behandlung des öffentlichen Verkehrs im Wettbewerb gegenüber der Straße beizutragen, leider nur begrenzt erfolgreich. Mittel für die Straßenfinanzierung werden mit den gegenwärtigen Regeln eindeutig bevorzugt und mit Vorteilen für die Bundesländer vergeben. Durch den Bundesverkehrswegeplan entsteht indirekt zudem ein ungeheurer Druck auf die Länder, Straßenprojekte zu realisieren.

Basis des Bundesverkehrswegeplanes sind Prognosen und Nutzen-Kosten-Analysen geplanter Maßnahmen. Diese sind jedoch, wie viele praktische Beispiele zeigen, hoch zweifelhaft – insbesondere bei den veranschlagten Kosten und den Umweltfolgen. Eine wesentliche Rolle bei diesen Abschätzungen bilden Richtlinien eines Vereins ohne demokratische Legitimation. Der Autor dieser Zeilen war Mitglied dieser „Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen“ (FGSV) als Teil des Arbeitsausschuss 1.2 „Vorausschätzung des Verkehrs“. Die erarbeiteten „Richtlinien“ der FGSV werden von den zuständigen Verkehrsministerien unverändert eingeführt, ihre Methodik beeinflusst erheblich die Verkehrsprognosen in Deutschland. Bis heute ist es leider nicht gelungen, die FGSV, die keine Einbeziehung von Umweltfachleuten, Bürgerinitiativen oder zivilgesellschaftlichen Organisationen kennt, zu einer kritischen Bewertung neuen Straßenbaus zu bewegen.

Im Jahr 2015 trat ich aus diesem Verein aus und begründete dies unter anderem damit, dass die FGSV „neben rein fachlichen Entscheidungen auch sehr stark politisch wirksame Annahmen in ihren Richtlinien und Empfehlungen ausdrückt“. Anders formuliert: dem weiteren Straßenbau entgegen wissenschaftlicher Erkenntnisse den Weg ebnet. Auf meine Forderung nach einer „Demokratisierung der Entscheidungsfindung und das stärkere Einbeziehen von Umweltorganisationen“ reagierte die FGSV leider ebenso wenig wie auf die Mahnungen meines Kollegen Klaus Beckmann (ehemaliger Leiter des Deutschen Institut für Urbanistik), der bereits ein Jahr zuvor mit ähnlicher Kritik aus dem Verein ausgetreten war.

Anekdoten wie diese zeigen nur die Spitze des Eisbergs. Während meiner beruflichen Tätigkeit bin ich immer wieder auf einflussreiche Regelungen und Akteure gestoßen, die den Bau weiterer Straßen förderten. Ökologie spielt bei der Infrastrukturplanung bis heute kaum eine Rolle. Dabei weisen neuere Analysen eine immer stärkere Rolle des Fernstraßenbaus bei Klimawandel und Artenvernichtung nach.³ Es ist höchste Zeit, dem Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen endgültig „Stopp“ zu gebieten!

Die folgende Zusammenstellung ist also aktueller und wichtiger denn je. Sie zeigt die Handlungsstränge einer Lobby, die ungewöhnlich gut organisiert die weitere Versiegelung unserer Landschaft fördert und damit Tier-, Pflanzenwelt und Klima beeinträchtigt. Dieser Publikation ist eine weite Verbreitung zu wünschen!

Helmut Holzapfel

*Leiter des Zentrums für Mobilitätskultur Kassel
und ehemaliger Professor für
Verkehrswesen und Verkehrsplanung*

Inhalt

—	Einleitung	5
1.	Die Kommunikation der Straßenbaulobby	10
2.	Die Akteure der Straßenbaulobby	13
	Offen agierende Akteure: Die Asphalt-Apologeten	
	2.1 Die Bauindustrie: In Beton gegossenes Geschäftsmodell	14
	2.2 Pro Mobilität: Die grauen Herren	17
	2.3 Industrie- und Handelskammern: Herzkammern des Beton-Lobbyismus	19
	2.4 Die „Pro-Straßenbau-Initiativen“: Strategische Strippenzieher	23
	Verdeckt agierende Akteure: Die Möglich-Macher	
	2.5 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Geschlossene Gesellschaft	30
	2.6 Die Wissenschaft: Institute für Interessenverknüpfung	32
	2.7 Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung: Illusionskünstler für Initiativen	35
	Staatliche Akteure: Die Straßenbau-Sponsoren	
	2.8 Das Bundesverkehrsministerium: Verwalter der Milliarden	38
	2.9 Die Autobahn GmbH des Bundes: Gesellschaft mit unbeschränkter Straßenbaulizenz	41
3.	Die Werkzeuge der Straßenbaulobby	43
	3.1 Der Bundesverkehrswegeplan: Bis zum betonierten Ende	43
	3.2 Lobbyismus im Bundestag: Übermacht der Straßenprofiteure	46
	3.3 Öffentlich-Private Partnerschaften: Autobahnen auf Pump	49
4.	Fazit	52
—	Quellen- und Abkürzungsverzeichnis	54

Einleitung: Ein dichtes Netz von Interessen

Warum baut Deutschland Jahr für Jahr neue Autobahnen und Bundesstraßen? Und warum werden die Forderungen nach Straßenbau trotz Klima- und Artenkrise niemals leiser? Eine Recherche über die Macht der Straßenbaulobby in Deutschland.

Deutschland besitzt mit rund 13 000 Kilometern Autobahnen und 38 000 Kilometern Bundesstraßen eines der am dichtesten verzweigten Fernstraßennetze Europas.⁴ Trotzdem werden Befürworter:innen des weiteren Ausbaus der Asphaltinfrastruktur nicht müde, einen Mangel an ausreichend breiten und schnell befahrbaren Straßen zu beklagen. Mit Erfolg: Geht es nach dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan (BVWP), einem 200-Seiten-Dokument, mit dem die Bundesregierung die Infrastrukturplanung für die nächsten Jahrzehnte festlegt, sollen hierzulande weitere fast 6000 Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen neu gebaut sowie rund 4000 Kilometer Fernstraßen um weitere Fahrspuren erweitert werden.⁵

In Zeiten von Klima- und Biodiversitätskrise erscheinen die opulenten Straßenbaupläne des Bundesverkehrsministeriums völlig aus der Zeit gefallen. Und tatsächlich sind viele der Vorhaben bereits Jahrzehnte alt: Der Bau der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg wird beispielsweise bereits seit 1975 geplant, also seit fast 50 Jahren.⁶ Die Idee für die A 44 zwischen Kassel und Eisenach ist sogar noch älter: Bereits in den 1930er Jahren gab es Pläne für die Verbindung, in den 1960er Jahren wurden sie konkretisiert. Fertig werden könnte die inzwischen im Bau befindliche Strecke in den 2030er Jahren – also rund 100 Jahre nachdem der vermeintliche Bedarf für die Fernstraße erstmals festgestellt wurde.⁷

Einmal zu Papier gebracht, ist die Umsetzung von Straßenbauvorhaben in Deutschland im Grunde nur noch eine Frage der Zeit. Seit Jahrzehnten diskutierte und teils fertig geplante Projekte noch aufzuhalten, erzeugt massiven Widerstand: vor allem bei

Regional- und Landespolitiker:innen, die den Bau befürworten und die sich im Auftrag der heimischen Wirtschaft für die Umsetzung stark machen. Der Stopp von Projekten erfordert daher den Einsatz großen politischen Kapitals und ist mit persönlichen Risiken verbunden, da er meist nicht nur politische Gegner:innen, sondern auch Parteifreund:innen brüskiert.⁸ Auch auf dem Rechtsweg ist es schwierig, Projekte noch zu verhindern, selbst wenn sie nicht zu aktuellen ökologischen Zielen oder Klimaschutzzielen der Bundesregierung passen. Stammen die sogenannten Planfeststellungsbeschlüsse, die letztlich den Beginn des Baus ermöglichen, beispielsweise aus einem Zeitraum vor Inkrafttreten des Klimaschutzgesetzes, haben sie weiterhin Gültigkeit, auch wenn sie inzwischen im Widerspruch zu dem Gesetz stehen.⁹

Den aktuellen Bundesverkehrswegeplan hat der Bundestag am 2. Dezember 2016 beschlossen – und damit ein Jahr nachdem die Bundesregierung sich mit der Unterschrift unter das Pariser Klimaabkommen zu entschlossenem Klimaschutz verpflichtet hatte. Mehr Straßen für mehr Autos und LKWs, die auf immer längeren Strecken Benzin und Diesel verbrennen: Für das ungebremste „Weiter so“ sollen Wälder, Moore, Acker- und Weideland geopfert, zusammenhängende Naturräume zerschnitten und Lebens- und Erholungsräume für Mensch und Tier zerstört werden. Kurz: Der weitere Infrastrukturausbau ist das genaue Gegenteil von Klima- und Biodiversitätsschutz.

Die deutsche Straßenbaumaschinerie jedoch läuft unaufhaltsam. Während Wales und Österreich ihre Infrastrukturpläne an die neue Realität anpassen und fortan nachhaltige Verkehrslösungen priorisieren,^{10 11} ist Deutschland zu einem grundlegenden Sinneswandel beim Straßenbau nicht bereit. Dabei ist der deutsche Verkehrssektor seit Jahren das Sorgenkind beim Klimaschutz; 2023 verfehlte er wie bereits in den Vorjahren das sektorspezifische Ziel zur CO₂-Minderung.¹²

Ministerium schreibt Trends der Vergangenheit fort

Wie wenig Wille zur Abkehr von eingefahrenen Wegen in der Verkehrspolitik vorherrscht, zeigt die sogenannte Bedarfsplanüberprüfung (BPÜ) durch das Bundesverkehrsministerium. Die BPÜ bietet alle fünf Jahre die Chance, bestehende Infrastrukturpläne mit der sich ändernden Realität abzugleichen. Dazu prognostiziert das Verkehrsministerium die langfristigen Bedarfe und prüft, ob die Infrastrukturpläne noch zeitgemäß sind. Eigentlich ein günstiger Moment zum Umsteuern, der bislang jedoch ungenutzt blieb. Wie kann das sein?

Die im Rahmen der BPÜ erstellten Prognosen basieren auf konservativen Annahmen über die langfristige Verkehrspolitik und Bemühungen zum Klimaschutz. Folglich wird eine gleichbleibende Zunahme des Straßenverkehrs erwartet. Diese dient wiederum als Rechtfertigung für zahlreiche bestehende Straßenbaupläne. So konstatierte das Bundesverkehrsministerium unter Peter Ramsauer (CSU) 2010 nach dem aufwendigen Prüfungsprozess: „Die Bedarfspläne für die Bundesschienenwege und die Bundesfernstraßen sind nach wie vor gut geeignet, die meisten vorhandenen/prognostizierten Engpässe aufzulösen.“¹³

Bis zum Redaktionsschluss dieser Veröffentlichung lag noch kein Ergebnis der seit 2022 laufenden, aktuellen BPÜ vor. Das Ministerium von Volker Wissing (FDP) hat aber längst klargestellt, dass die Verhinderung prognostizierter Engpässe auch dieses Mal der Maßstab für die Überprüfung sein wird. Die BPÜ, so das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), garantiere hingegen nicht „die Erreichung verkehrs- und klimapolitischer Ziele“.¹⁴ Damit gemeint sind etwa von der Bundesregierung angepeilte Marken für die Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene sowie die Erreichung des 1,5-Grad-Klimaziels.

Anstatt eine klimaverträgliche Vision zu entwickeln und diese mit politischen Maßnahmen anzusteuern, schreibt das Ministerium die Trends der Vergangenheit fort. Das Ergebnis jeder Prognose ist abhängig von den Prämissen, die ihr zugrunde liegen. Die im Rahmen der aktuellen BPÜ gewählten Annahmen im Bereich Klimaschutz und Verkehrswende seien zwar ambitioniert, schreibt das BMDV, „insgesamt

aber realistisch“.¹⁵ Für die weltweiten Klima-Anstrengungen etwa nimmt das Ministerium einen Pfad jenseits von 2 Grad an. Den für 1,5 Grad erforderlichen Klimaschutz im Verkehrssektor und einen konsequenten Umbau zugunsten von Bahn, ÖPNV und Rad sieht das Verkehrsministerium offenbar als unrealistisch an. Mit seiner Weiter-So-Prognose protegert das BMDV das über Jahrzehnte etablierte System des immerwährenden Straßenbaus. Aber warum?

Das Interessengeflecht beim Fernstraßenbau ist ähnlich dicht wie das Straßennetz selbst: „Die Straßenlobby ist eine der erfolgreichsten Interessenvertretungen Deutschlands. Mächtig und bestens organisiert“, schrieb der Wirtschaftswissenschaftler Alain Grenier bereits vor 20 Jahren, als er die Lobby ausführlich untersuchte.¹⁶ Diese Recherche knüpft an Greniers Arbeit an und fragt: Wie funktioniert diese mächtige Lobby zwei Jahrzehnte später? Haben sich die Strukturen und Strategien verändert? Welche Akteursgruppen sind heute maßgeblich beteiligt, und wie haben sie ihre Einflussnahme an die aktuellen politischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten angepasst? Wir zeigen, wie die Straßenbaulobby trotz wachsender Klimaproteste und einer zunehmenden Forderung nach nachhaltiger Verkehrspolitik ihre Position behauptet und ihre Ziele durchsetzt.

Wir sind bei unseren Recherchen auf dutzende Akteure gestoßen, die vom Status Quo profitieren und daher nicht bereit sind, ihn kampflos aufzugeben (vgl. Abbildung 1). Einige haben wirtschaftliche Interessen, andere wollen ihre Macht sichern – oder einfach ihren Arbeitsplatz. Die wichtigsten:

- Die Unternehmen der **Bauindustrie** sowie auf Straßenbau spezialisierte **Ingenieurbüros** profitieren als Auftragnehmer von Straßenbauprojekten; zunächst durch die Planungen und den Neu- oder Ausbau selbst, später durch die nötigen Erhaltungsmaßnahmen auf den Strecken (siehe auch Kapitel 2.1). Auch die **Rohstoffindustrie** ist direkter Profiteur des Straßenbaus: Sie liefert Kies, Schotter und Sand für Beton, Asphalt sowie die unteren Tragschichten der Straßen. Die Bauindustrie mahnt regelmäßig höhere Investitionen in die Straßeninfrastruktur an, ihre Vertreter:innen sitzen in allen relevanten Interessenverbänden und Planungsgremien.

- Die **Straßenbauverwaltungen** haben ein Interesse am Selbsterhalt. Für den Autobahnbau ist die bundeseigene Autobahn GmbH zuständig (siehe auch Kapitel 2.9), bei den Bundesstraßen meist die Straßenbauämter der Länder. Allein zur Autobahn GmbH gehören rund 13 000 Mitarbeiter:innen, bei den Landesämtern arbeiten tausende weitere. Im **Bundesverkehrsministerium** beschäftigen sich 15 Fachreferate mit dem Thema Straßenbau bzw. Bundesfernstraßen, mit Eisenbahnbau nur 5. Das ist zwar eine Verbesserung gegenüber dem Stand von 1995 (20:1), aber immer noch eine denkbar schlechte Struktur für eine Verkehrswende.
- Für **Politiker:innen** ist der Straßenbau ein Mittel, um Macht zu erlangen oder die Gunst von Mächtigen. Ein Straßenbauprojekt im (Wahl)kreis kann die eigene politische Position verbessern. Denn dem Mythos nach versprechen neue Straßen Wirtschaftswachstum und Verkehrsentslastung, von ihrem Bau profitieren zudem einflussreiche Unternehmer:innen in der Region. Zudem werden Fernstraßen vom Bund bezahlt, Länder und Kommunen können Ortsumfahrungen oder Autobahnanschlüsse also quasi „gratis“ bekommen. Der Verkehrsetat ist traditionell der größte Investitionshaushalt des Bundes. Wer als Minister:in oder Staatssekretär:in im Bundesverkehrsministerium sitzt, hat daher großen Einfluss auf die Verteilung von Milliarden Steuergeldern (siehe auch Kapitel 2.8).
- Die **Professor:innen** an den Hochschulen sichern mit der wissenschaftlichen Absegnung des Straßenbaus vor allem die Relevanz ihrer eigenen Lehrstühle und damit auch ihrer eigenen Person. Vom Inhaber eines Lehrstuhls mit „Straßenbau“, „Straßenplanung“ oder „Straßenwesen“ im Namen lässt sich kaum erwarten, dass er für einen Stopp beim Fernstraßenausbau eintritt. Etliche Professor:innen verfolgen darüber hinaus auch wirtschaftliche Interessen, etwa als Berater:in, Gesellschafter:in oder Geschäftsführer:in von Unternehmen, die mit Straßenplanung und -bau Geld verdienen (siehe auch Kapitel 2.6).
- Die **Versicherungs- und Finanzbranche** ist auf der Suche nach sicheren, langfristigen und profitablen Geldanlagen vor gut 20 Jahren auf das Thema Autobahnen gestoßen. Für sie ist die Finanzierung von Fernstraßen ein risikoarmes und zugleich attraktives Geschäftsmodell. Da das nötige Vertragswerk sehr umfangreich ist, eignen sich vor allem große Neu- und Ausbauprojekte für die sogenannten Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP, siehe auch Kapitel 3.3).
- Die **Industrie- und Handelskammern** (IHKs) gehören zu den lautesten Fürsprecher:innen von Neu- und Ausbauprojekten auf regionaler Ebene (siehe auch Kapitel 2.3). Nur eine gut ausgebaute Straßeninfrastruktur garantiert Wirtschaftswachstum in der Region, so ihr Credo. In den Präsidien der IHKs sind Großunternehmen stark überrepräsentiert – ob die Kammern mit ihren Forderungen zum Fernstraßenbau überhaupt das Gesamtinteresse aller Unternehmen vertreten, bleibt vielfach unklar.
- Die **Spediteur:innen und Logistikunternehmen** wollen auch weiterhin das Gros der Güter in Deutschland mit ihren fast vier Millionen Lkw und Sattelzugmaschinen bewegen.¹⁷ Bereits jetzt entfällt drei Viertel der Güterverkehrsleistung auf die Straße. Für die nächsten dreißig Jahre prognostiziert das Bundesverkehrsministerium ein weiteres überproportionales Wachstum des Lkw-Verkehrs.¹⁸
- Die **Autokonzerne**, ihre Zulieferer und Interessenverbände sind Fürsprecher des Autobahnbaus, weil sie eine wachsende Straßenverkehrsinfrastruktur für den weiteren Autoabsatz benötigen. Fast 50 Millionen Pkw sind in Deutschland aktuell zugelassen – Tendenz steigend.¹⁹ Vor zehn Jahren waren noch über fünf Millionen Autos weniger im Bestand.²⁰ Der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA), der sich für die Interessen der Autokonzerne einsetzt, ist u. a. Mitglied bei der Straßenbau-Lobbyvereinigung Pro Mobilität e. V.²¹ (siehe auch Kapitel 2.2) sowie bei der dubiosen Fördergemeinschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung e. V. (FSV, siehe auch Kapitel 2.7).
- Die Konzerne der **Ölindustrie** gehören zu den mächtigsten Unternehmen der Welt. 43 Prozent der globalen Ölnachfrage entfiel 2022 auf den Straßenverkehr.²² Der Bau von Straßen ist somit für die Mineralölkonzerne von essenzieller Bedeutung, und er ist sogar ein doppeltes Geschäft: Die Produktion von Diesel und Benzin in den

Raffinerien ist chemisch-technisch an andere Produkte gekoppelt, darunter als Rückstand der Destillation auch Bitumen, das vor allem zu Asphalt weiterverarbeitet wird (siehe auch Kapitel 2.1).

Um das komplexe Lobbygeflecht zu entwirren, die wesentlichen Akteure zu identifizieren und ihre Strategien zu verstehen, haben wir mehrere Monate lang recherchiert. Wir haben Lobbyregister gefilzt und Expert:innen interviewt. Wir haben eine zentrale Konferenz zum Thema Asphalt und Straßenbau besucht und dort mit Vertreter:innen aus Industrie, Wissenschaft und Politik gesprochen. Wir haben recherchiert, wie einzelne Lobbyist:innen vernetzt sind und welche engen Kontakte sie in die Politik und Wirtschaft pflegen. Wir haben Daten ausgewertet, um zu analysieren, welche Unternehmen am meisten von Großaufträgen für Straßenbauprojekte profitieren.

In diesem Lobbyatlas haben wir die Ergebnisse unserer Recherchen aufgeschrieben. Kapitel 1 beleuchtet die zentralen Framings, die Straßenbau-Befürworter:innen strategisch einsetzen, um den weiteren Ausbau von Fernstraßen entgegen wissenschaftlicher Erkenntnisse zu legitimieren.

In Kapitel 2 stellen wir Schlüsselakteure des Lobbygeflechts vor. Dabei beginnen wir mit der Gruppe der „Asphalt-Apologeten“ – denjenigen Akteuren, die offen im Sinne des Straßenbaus agieren. Hierunter fallen zum Beispiel die Bauindustrie, der 2002 gegründete Lobbyverein „Pro Mobilität“, die Industrie- und Handelskammern, aber auch (Bürger-)Initiativen pro Straßenbau. Anschließend nehmen wir die Akteursgruppe der „Möglich-Macher“ in den Fokus, die zwar verdeckter agiert, aber nicht weniger einflussreich ist. Hier beschreiben wir die Aktivitäten von Vereinen wie der FSV, der GSV und der FGSV, die zwar ähnliche Namen haben, aber alle auf andere Art versuchen, den Ausbau des Straßennetzes voranzutreiben. Ebenso nehmen wir die Nebentätigkeiten der Professor:innen im Verkehrs- und Straßenwesen in den Blick und zeigen auf, wie eng ihre Verbindungen in die Wirtschaft und zu Lobbyverbänden sind. Zuletzt beleuchten wir staatliche Akteure wie das Verkehrsministerium und die Autobahn GmbH und ihre Verbindungen zur Lobby.

Kapitel 3 nimmt schließlich drei politische Werkzeuge in den Blick, die Interessen der Straßenbau-lobby begünstigen: den Bundesverkehrswegeplan, die Interessenvertretung über Lobbyist:innen im Bundestag und sogenannte Öffentlich-Private-Partnerschaften.

1. Die Kommunikation der Straßenbaulobby: Nützliche Framings des Fernstraßenbaus

Um das bereits dichte deutsche Straßennetz noch weiter zu verästeln, braucht es überzeugende Erzählungen. Schließlich verschlingt der Bau von Autobahnen und Bundesstraßen Milliarden Steuergelder, das Abholzen von Wäldern für Straßen hat kein gutes Image, und wachsende Kolonnen von Autos und Lkw sind mit dem Bild eines klimafreundlichen Verkehrs der Zukunft nur schwer in Einklang zu bringen.

Mit sogenannten Framings (deutsch: Deutungsrahmen) versuchen die Akteure der Straßenbaulobby die öffentliche Meinung und die Politik in ihrem Sinne zu beeinflussen. Sie betonen dabei vermeintlich positive Effekte des Fernstraßenbaus, wecken Emotionen wie Wut und Angst und deuten eigentlich negative Wirkungen der Straße in positive um. Der Ursprung des Framing-Begriffs liegt in den 1970er Jahren und geht auf den englischen Kulturanthropologen Gregory Bateson zurück.²³ Im Zuge des Framings werden komplexe Informationen reduziert und einzelne, für das eigene Anliegen förderliche Aspekte hervorgehoben.

Die Fürsprecher:innen des Fernstraßenbaus führen im Kern drei Behauptungen an, die weitere Autobahnen und Bundesstraßen legitimieren sollen:

Framing 1: „Der Aus- und Neubau von Straßen reduziert Staus.“

Das wichtigste und häufigste Framing der Straßenbaulobby ist dieses: Deutsche Fernstraßen sind überlastet und können das steigende Verkehrsaufkommen nicht bewältigen. Damit Autofahrer:innen nicht länger im Stau stehen und Lkw pünktlich an ihren Bestimmungsort kommen, braucht es weitere Fahrspuren, Autobahnen und Bundesstraßen.

So ließen die Industrie- und Handelskammern (IHK) im Ruhrgebiet 2016 ein Gutachten zur verkehrlichen Entwicklung erstellen, das für das Jahr 2030 eine Zunahme der Stautunden im Ruhrgebiet gegenüber

2010 um 44 Prozent prognostizierte. Die Kammern gehören zu den regelmäßigen und lauten Befürworter:innen des weiteren Fernstraßenbaus (siehe auch Kapitel 2.3). „Die Straßen im Ruhrgebiet sind schon heute zum Teil deutlich überlastet“, klagten die IHKs. Abhilfe könne demnach nur die zügige Umsetzung aller bereits geplanten Neu- und Ausbauprojekte sowie eine Priorisierung weiterer Projekte bringen: „Jede erfolgreich abgeschlossene Kapazitätserweiterung entlastet die Straßen und bringt Linderung bei einem möglichen Ausfall.“²⁴

Auch das für den Fernstraßenbau zuständige Bundesverkehrsministerium setzt auf Neu- und Ausbau zur Staureduzierung. Durch die im Frühjahr 2023 auf den Weg gebrachte Planungsbeschleunigung für 145 Autobahnausbau-Projekte etwa werde in Ballungsräumen „der Verkehr bald wieder flüssiger werden“, behauptet das Bundesverkehrsministerium auf seiner Website.²⁵

Dass die Versprechen von der freien Fahrt nicht zu halten sein werden, zeigt schon ein Blick auf die vergangenen Jahrzehnte: Obwohl hunderte Kilometer Autobahnen aus- und neu gebaut wurden, nahm die Länge der Staus im Netz zu: allein zwischen 2010 und 2022 um etwa 83 Prozent.^{26 27} Doch warum ist das so?

Wenn das Straßennetz wächst, tut das auch der Verkehr: Zwischen 2005 und 2020 vergrößerte sich die Straßenfläche deutscher Autobahnen um etwa 11,6 Prozent.²⁸ Mit dem Zuwachs des Autobahnnetzes korreliert die Zunahme von Pkw- und Lkw-Fahrleistung auf den Autobahnen: 2022 lag die Anzahl der gefahrenen Kilometer auf Autobahnen 13,4 Prozent über dem Niveau von 2005.²⁹

Wo neue und breitere Straßen gebaut werden, wird zusätzlicher Verkehr erzeugt, denn die gestiegene Attraktivität der Straßen veranlasst Nutzer zu

häufigeren und längeren Fahrten. Neu- und Ausbaumaßnahmen, die den Verkehr eigentlich verflüssigen sollen, führen so nach einiger Zeit erneut in den Stau. Im Fachjargon heißt das „induzierter Verkehr“.

Unter Verkehrswissenschaftler:innen ist das längst bekannt. Selbst vermeintlich auto-nahe Akteure wie der Direktor des Center of Automotive Management, Stefan Bratzel, sprechen daher von „einem sich selbst verstärkenden Teufelskreis“.³⁰

Das Phänomen des induzierten Verkehrs wird bereits seit den 1960er Jahren erforscht³¹ und wurde durch Studien immer wieder bestätigt. So belegte eine Auswertung aus den USA von 2011, dass der Verkehr im Verhältnis 1:1 mit der Länge des Straßennetzes wächst.³² Eine britische Studie aus 2021 schaute sich den Verkehrsfluss vor und nach der Erweiterung der Ringautobahn M25 bei London an: Nach der Eröffnung der breiteren Strecke stieg die Verkehrsmenge in zwei Jahren um 23 Prozent, die erwartete Auflösung des Engpasses blieb aus.³³ Für Deutschland hat eine Greenpeace-Auswertung von TomTom-Verkehrsdaten 2023 gezeigt: Nach dem Ausbau von Autobahnen staut es sich insbesondere zu Stoßzeiten dennoch auf der Strecke, dazu auch noch auf umliegenden Zubringerstraßen.³⁴

Das Perfide an dem Framing: Die gescheiterten Versuche, Staus mit Straßen zu bekämpfen, befeuern den Kreislauf weiter, anstatt ihn zu durchbrechen. Der induzierte Verkehr dient in der Erzählung der Straßenbaulobby als gegebene und aus wirtschaftlicher Perspektive wünschenswerte Eingangsgröße, die in die Zukunft projiziert wird. Um dem wachsenden Straßenverkehr Herr zu werden, muss demnach auch künftig weiter in den Straßenbau investiert werden.

Framing 2: „Die Anbindung an Fernstraßen fördert das Wirtschaftswachstum und lässt angebundene Regionen prosperieren.“

Eine weitere wichtige Erzählung der Straßenbaulobby ist die vom Wirtschaftswachstum: Der Bau von Autobahnen fördert die Unternehmen der Region, Straßen bringen Jobs und Wohlstand. Gerade wirtschaftlich abgehängte Regionen könnten dank neuer Autobahnen und Bundesstraßen prosperieren.

So schreiben sieben Industrie- und Handelskammern auf der Website „A20 – das wird gut“ von rosigen

Aussichten durch den geplanten Autobahnbau: „Die A20 wird Nordwestdeutschland direkter an neue Märkte anschließen und insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen zu schnellerem Wirtschaftswachstum in der „Küstenautobahn-Region“ sowie der Schaffung von zahlreichen Arbeitsplätzen verhelfen und bestehende sichern.“ Beschäftigung entstehe „schon während der Bauphase; durch beträchtliche Aufträge für die Unternehmen der Region“.³⁵

Es liegt auf der Hand, dass der Autobahnbau selbst vorübergehend für eine verbesserte Auftragslage und zusätzliche Beschäftigung bei regionalen Unternehmen sorgt, etwa bei Bau- und Baustofffirmen. Allerdings erscheint Autobahnbau als Selbstzweck und Beschäftigungstherapie höchstens aus Sicht der involvierten Unternehmen und ihrer Arbeitnehmer sinnvoll; der Allgemeinheit ist damit nicht gedient.

Die Behauptung, neue Autobahnen sorgten für einen anhaltenden Beschäftigungsboom, lässt sich wissenschaftlich nicht halten. So hatte 2013 eine Studie der FH Erfurt nachgewiesen, dass es keinen erkennbaren Zusammenhang zwischen der Nähe zu einer Autobahn und der regionalwirtschaftlichen Entwicklung gibt.³⁶ Eine 2014 in der Fachzeitschrift des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung erschienene Studie konstatierte, dass die „großräumigen Effekte einer neuen Fernstraße auf die regionalwirtschaftliche Entwicklung eher gering sind und oftmals überschätzt werden.“ In wirtschaftlich strukturschwachen Regionen berge eine auf die großen Städte ausgerichtete Infrastruktur umgekehrt vielmehr die Gefahr, dass sich „die Sogeffekte auf den regionalen Arbeitsmarkt verstärken können.“³⁷

Bereits 1996 kam eine Analyse verschiedener Studien durch den Schweizer Ökonomen Stefan Rieder zu dem Ergebnis, dass „der Bau von Autobahnen nicht a priori als volkswirtschaftlich positiv bezeichnet werden kann.“ In peripheren Regionen gingen „keine wesentlichen Impulse“ vom Autobahnbau aus, die Beschäftigungseffekte seien „theoretisch unsicher und in empirischen Untersuchungen relativ klein bzw. im Bereich von Messfehlern.“³⁸

Framing 3: „Der Bau von Autobahnen dient dem Klimaschutz.“

So widersinnig es klingt, aber auch diese relativ neue Erzählung findet sich im Repertoire der Straßenbaulobby. Angeblich trägt der Autobahnausbau gleich

mehrfach zum Klimaschutz bei: Positive Effekte seien etwa durch die Reduzierung des Kraftstoffbedarfs, die Ermöglichung der Energiewende sowie die Schaffung von Ausgleichsflächen zu erzielen.

Das Bundesverkehrsministerium argumentierte im Frühjahr 2023 im Streit um den beschleunigten Ausbau von Autobahnen mit dem Abbau von Staus und dem daraus folgenden sinkenden Spritverbrauch: „Für eine leistungsstarke industrielle Produktion, Zeitgewinn im Alltag und auch für den Klimaschutz. Denn Stau und Stop-and-Go Verkehr führen zu zusätzlichen CO₂-Emissionen, die der Umwelt schaden.“³⁹

In der Debatte nutzten Vertreter:innen der FDP wie Verkehrsminister Volker Wissing außerdem folgendes Argument: Auch für das Gelingen der Energiewende sei der Ausbau der Straßeninfrastruktur nötig, beispielsweise für den Transport von Windkraftanlagen.⁴⁰

Zwar ist richtig, dass Autos und Lkw im Stop-and-Go-Verkehr mehr Kraftstoff verbrauchen als bei gleichmäßiger Fahrt. Allerdings führen auch höhere gefahrene Geschwindigkeiten – etwa in Folge einer Fahrspurverengung – zu mehr Spritverbrauch, ebenso wie zusätzliche, durch den Ausbau angereizte Fahrten (siehe auch Framing 1). Weitere CO₂-Emissionen, die durch Straßenbau entstehen, unterschätzt das Verkehrsministerium oder ignoriert sie gleich vollständig (siehe auch Kapitel 3.1). Dazu zählen unter anderem diejenigen CO₂-Emissionen, die durch das Abbaggern kohlenstoffhaltiger Böden oder das Abholzen von Wäldern entstehen.⁴¹

Für die stockende Energiewende ist zudem nicht ein grundsätzlicher Mangel an Autobahnen verantwortlich. Zwar sieht auch der Logistikchef des größten Herstellers von Windkraftanlagen Enercon, Hendrik Peterburs, das Autobahnnetz als entscheidend für den Erfolg der Windkraft an. In der „Zeit“ wird er mit den Worten zitiert: „Wenn es so bleibt, wie es ist, scheitert die Energiewende auf der Autobahn.“⁴²

Konkret benennt Peterburs aber zwei Probleme, die sich nicht mit dem Neu- und Ausbau von Fernstraßen lösen lassen – im Gegenteil. Zum einen den personellen Engpass bei der bundeseigenen Autobahn GmbH: Auf ihre für die Genehmigung nötige

Stellungnahme bei Schwertransporten warten die Antragsteller:innen regelmäßig wochenlang. Über diese Verzögerung wurde schon mehrfach berichtet.⁴³ Zum anderen den Zustand des bestehenden Straßennetzes und insbesondere die mangelnde Tragfähigkeit in die Jahre gekommener Brücken.

Beide Probleme – Personalmangel und Sanierungsstau – lassen sich nur mit einer Fokussierung vorhandener Mittel lösen. Das sagen nicht etwa nur Umweltverbände, sondern auch der Bundesrechnungshof. Die Prüfer fordern angesichts der schleppenden Brückensanierung eine „Umverteilung der Haushaltsmittel zugunsten der Erhaltung“ und eine „Zweckbindung der Mittel für die Brückenmodernisierung“.⁴⁴

Einen besonders dreisten Versuch, Autobahnen mithilfe von Greenwashing zu einem besseren Image zu verhelfen, startete 2023 die Berliner CDU. Als „Klimaautobahn“ wolle sie die geplante und von der CDU befürwortete Stadtautobahn A100 weiterentwickeln, so ein Beschluss des Landesvorstands.⁴⁵ Wie genau das umstrittene Projekt dem Klimaschutz dient, lässt sich aus dem Beschluss allerdings nicht erkennen. Dort heißt es lediglich: „Nicht nur werden zum Zeitpunkt der Fertigstellung vor allem Fahrzeuge mit klimaneutralen Antrieben bzw. Kraftstoffen die Stadtautobahn nutzen. [...] Die Schaffung und Aufwertung innerstädtischen Grüns durch Ausgleichsflächen im Rahmen des Autobahnbaus müssen und werden zur Verbesserung des Stadtklimas beitragen.“

Den Verweis auf Ausgleichsflächen findet man auch an anderer Stelle, beispielsweise bei den Befürworter:innen der A20 (siehe Abbildung 2).⁴⁶ Ausgleichsflächen sind gesetzlich bei Baumaßnahmen vorgeschrieben, so auch beim Straßenbau: Wann immer Natur durch die Maßnahme verloren geht, muss dies an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Ausgleichsflächen begrenzen so im besten Fall den entstehenden Schaden, ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz sind sie allerdings nicht. Der Bau von Autobahnen ist ja nicht etwa nötige Voraussetzung dafür, Klimaschutzmaßnahmen durchzuführen. Im Gegenteil: Nur wenn man Naturflächen renaturiert und innerstädtisches Grün schafft, ohne zugleich andernorts die Natur zu zerstören, ist dies ein Beitrag zu Natur- und Klimaschutz.

Abbildung 2: Screenshot der Website die-a20.de mit Naturmotiv



2. Die Akteure der Straßenbaulobby

Offen agierende Akteure: Die Asphalt-Apologeten

Die Akteure, die sich offen und lautstark für mehr Investitionen in die Straßeninfrastruktur und den weiteren Ausbau des Fernstraßennetzes einsetzen, haben allesamt wirtschaftliche Interessen: Es sind zum einen die Unternehmen und Verbände der Bauwirtschaft, deren Auftragslage und Gewinne unmittelbar mit den Investitionen der öffentlichen Hand in die Verkehrsinfrastruktur zusammenhängen (siehe Kapitel 2.1). Zum anderen sind es die Industrie- und Handelskammern, die sich als Interessenvertreter der regionalen Wirtschaft verstehen, dabei aber von Vertreter:innen weniger Großunternehmen gelenkt werden (siehe Kapitel 2.3). Als prominentes Beispiel eines Straßenbau-Lobbyverbands kann

Pro Mobilität angesehen werden. In dem politisch hervorragend vernetzten Bündnis sind neben der Bauindustrie auch alle anderen Wirtschaftszweige vertreten, die vom System des immerwährenden Straßenbaus profitieren: unter anderem die Automobilindustrie, die Logistikbranche und die Mineralölkonzerne (siehe Kapitel 2.2). Die Initiativen, die sich für Fernstraßen einsetzen, lassen sich grob in zwei Kategorien einteilen: Die eine setzt sich aus lokalen Initiativen von Anwohner:innen zusammen, die an stark befahrenen Straßenabschnitten wohnen und sich für den Bau von Ortsumfahrungen stark machen. Die andere besteht aus Initiativen, die mit PR-Know-how und professionellem Auftritt für überregionale Straßenbauprojekte werben. Diese werden meist federführend von Personen aus Wirtschaft und Politik ins Leben gerufen (siehe Kapitel 2.4).

2.1 Die Bauindustrie: In Beton gegossenes Geschäftsmodell

Geschäft kennt keine Moral: Als Russland 2022 die Ukraine überfiel und in der Folge europäische Politiker:innen ein Embargo für russisches Öl ins Spiel brachten, schlug die deutsche Bauindustrie Alarm: In Brandbriefen an Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) und Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) warnten der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) und der Deutsche Asphaltverband vehement vor der Sanktionsmaßnahme, die darauf abzielte, Wladimir Putins Kriegskasse zu leeren.

Während in der Ukraine tausende Zivilist:innen starben, sprachen die Unterzeichner des Briefes von einer „Triage auf dem Bau“, ausgelöst durch einen Mangel an Baustoffen. Sie nutzten damit einen Begriff aus der Militärmedizin, der zur Priorisierung von lebenserhaltenden Hilfsmaßnahmen bei unzureichenden Ressourcen verwendet wird. Durch den Importstopp von russischem Öl, so die Bauindustrie, drohe eine Unterversorgung mit Bitumen, das insbesondere beim Straßenbau benötigt wird (siehe auch Kasten: Benzin und Bitumen). In der Folge seien die „Modernisierung der Mobilität“, die Energiewende sowie die Erneuerung von Brücken in Deutschland bedroht.⁴⁷

„Schlüsselsektor unseres Landes“

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Bauindustrie lässt sich kaum überschätzen: Ihr Anteil an der deutschen Bruttowertschöpfung liegt bei mehr als 5 Prozent,⁴⁸ zum Branchentreffen „Tag der Bauindustrie“ finden sich regelmäßig die Spitzenpolitiker:innen des Landes ein.⁴⁹ 2024 adelte Bundeskanzler Olaf Scholz (SPD) in seiner Rede vor den Industrievertreter:innen die Baubranche gar als „Schlüsselsektor unseres Landes“.⁵⁰

Äußerungen der Branchenvertreter:innen haben entsprechend Gewicht. Der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB) vertritt die Interessen der industriellen Baufirmen, also der großen und mittelständischen Unternehmen. Laut Lobbyregister des Bundestages gab allein dieser Verband für seine Lobbyarbeit 2023 rund 2,8 Millionen Euro aus.⁵¹ HDB-Präsident Peter Hübner ist zugleich

Vorstandsmitglied bei der Strabag AG,⁵² eines auf Straßenbau spezialisierten Baukonzerns. Der Strabag-Mutterkonzern machte nach eigenen Angaben 41 Prozent seines 17-Milliarden-Umsatzes im Jahr 2022 mit dem Verkehrswegebau. Während die Strabag AG einen Anteil von zwei Prozent am gesamten Bauvolumen in Deutschland hält, sind es beim Straßenbau etwa 13 Prozent.⁵³

Der HDB hat sich in der Vergangenheit immer wieder für mehr Geld und schnellere Genehmigungen beim Straßenbau stark gemacht, etwa in der Diskussion um das Planungsbeschleunigungsgesetz im Mai 2023: „Zu begrüßen ist ausdrücklich, dass neben Schienenprojekten auch der Straßenbau einbezogen wird. Denn eines steht fest: Die Straße und auch die Autobahn werden die Verkehrsträger Nummer 1 in Deutschland bleiben. Die von der EU geforderte Verdopplung der Gütertransporte auf der Schiene reduziert das Aufkommen im Bereich der Straße lediglich um etwa 10 Prozent.“⁵⁴

Ähnlich äußern sich auch die anderen Bauverbände. Die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB) warnte 2023 eindringlich davor, Straße und Schiene „gegeneinander auszuspielen“.⁵⁵ Der Hauptgeschäftsführer des Zentralverbands Deutsches Baugewerbe (ZDB), Felix Pakleppa, reagierte 2020 auf die Grünen-Forderung, auf weiteren Autobahnneubau zu verzichten, mit den Worten: „Aus einem Land mit 83 Mio. Menschen und einer starken Volkswirtschaft kann man kein bundesweites Bullerbü zaubern.“⁵⁶

Dient es dem eigenen Ziel, Geldmittel für den Straßenbau locker zu machen, sind sich die Verbände der Branche auch für absurde argumentative Akrobatik nicht zu schade: Mal zahlt der Ersatz maroder Autobahnbrücken angeblich auf die „Ziele der Energiewende“ ein⁵⁷ – obwohl die ja gerade darauf angelegt ist, motorisierten Individualverkehr zu verringern. Dann wiederum ist beschleunigter Straßenbau nach Verbandslogik Voraussetzung für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, weil schließlich der „Transport von Baumaschinen, Menschen und Material“ über die Straße erfolge.⁵⁸

Droht Ungemach, rückt die Branche zusammen: Als im Juni 2024 Pläne bekannt wurden, die Investitionsmittel der Autobahn GmbH um 20 Prozent zu kürzen, folgte umgehend ein „gemeinsamer Notruf“ an die

Bundesregierung. In ihm kritisierten HDB, BVMB und ZDB zusammen mit dem Verband Beratender Ingenieure (VBI), der DVLV – Deutscher Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e. V., der Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken e.V., dem Deutschen Asphaltverband (DAV) e. V. und Pro Mobilität (siehe Kapitel 2.2) die „fahrlässige Investitionspolitik“. Diese werde, schrieben die Verbände, „dazu führen, dass weitere Brücken gesperrt werden und das Straßennetz weiter verfällt“. Sie warnten „eindringlich davor, die Mittel für den Autobahnbau zu kürzen.“⁵⁹

Rund 8,5 Milliarden Euro investiert allein der Bund bislang jährlich in sein Fernstraßennetz.⁶⁰ Mehr als ein Drittel dieser Summe entfällt auf den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen, mit den übrigen Milliarden werden Straßen und Brücken erhalten. Die Neubauprojekte rentieren sich gleich doppelt für die Bauindustrie, sind sie doch eine Investition mit langanhaltender Wirkung. Schließlich generieren heute gebaute Straßen zusätzlich Folgeaufträge in der Zukunft – jede Straßendecke muss irgendwann auch wieder erneuert werden.

Lukrativste Aufträge gehen an wenige Großunternehmen

Für die Auftragsvergabe von Erhaltungsmaßnahmen, Aus- und Neubau von Autobahnen und zum Teil auch von Bundesstraßen sind in Deutschland die Autobahn GmbH (siehe Kapitel 2.9) und die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH) zuständig. In den letzten vier Jahren (2020 – 2023) haben Autobahn GmbH und DEGES rund 2000 Aufträge vergeben.⁶¹ Davon profitierten in diesem Zeitraum knapp 800 Unternehmen, darunter sowohl große internationale Baukonzerne als auch kleine Bauunternehmen und Ingenieurbüros. Am häufigsten wurden die Unternehmen der Strabag Gruppe (65 Aufträge), das Berliner Ingenieurbüro IGS Ingenieure (26), der Hersteller von Verkehrssicherheitstechnik Saferoad RSS (24) und die beiden Baukonzerne Johann Bunte (23) und Matthäi (20) beauftragt.

Die lukrativsten Aufträge gehen dabei an wenige Großunternehmen. Zum Beispiel erhielt eine von Deutschlands größtem Baukonzern Hochtief angeführte Arbeitsgemeinschaft den Zuschlag für den Bau des Lärmschutztunnels Altona auf der Autobahn A7 in Hamburg. Das Megaprojekt umfasst ein Gesamtvolumen von 577 Millionen Euro. Als führender Partner der Arbeitsgemeinschaft und Zuständiger für die

technische Leitung erhält Hochtief einen Anteil von 65 Prozent am Auftragsvolumen.⁶² Der übrige Anteil geht an den Schweizer Baukonzern Implenia.

Auch der 426 Millionen schwere Auftrag für die „Leverkusen-Brücke“ wurde an eine Bietergemeinschaft vergeben, an der neben dem Stahlbaugiganten SEH Engineering die großen Baukonzerne Hochtief und Max Bögl beteiligt sind.⁶³ Die „Rader-Hochbrücke“, ein Megaprojekt über 250 Millionen Euro, wird von einer Arbeitsgemeinschaft bestehend aus Implenia, Plauen Stahl Technologie und Zwickauer Sonderstahlbau gebaut, wobei Implenia die Federführung innehat und Leistungen für rund 40 Prozent der Auftragssumme übernimmt.⁶⁴ Den achtspurigen Ausbau eines Abschnittes der A1 wird wiederum eine Arbeitsgemeinschaft des Baukonzerns Hochtief und ZSB, einem Stahlbauunternehmen aus Zwickau, übernehmen. Der Großauftrag beläuft sich auf knapp 200 Millionen Euro.⁶⁵

Berücksichtigt man bei der Auswertung der Auftragsvergaben von Autobahn GmbH und DEGES die Auftragssummen, landet Hochtief auf Platz 1 des Rankings der größten Fernstraßen-Profitere mit 771 Millionen Euro Auftragssumme durch zwei Vergaben. Auf den Plätzen 2 bis 5 folgen die auf Stahlbau spezialisierte SEH Engineering GmbH und die Baufirmen Implenia Construction, Strabag und Max Bögl (siehe Abbildung 3). Allein auf diese fünf Unternehmen entfällt mehr als die Hälfte aller Auftragssummen.

Ob die genannten Firmen allerdings tatsächlich die größten Auftragnehmer beim Fernstraßenbau sind, bleibt ungewiss. Grund dafür ist, dass nur für ein knappes Drittel der Aufträge auch Auftragssummen bekannt sind. Für 71 Prozent der Aufträge existieren entweder gar keine Angaben zur Auftragssumme oder ein symbolischer und mithin falscher Wert ist angegeben. Eine Bewertung der Vergabep Praxis und ihrer größten Nutznießer auf Grundlage transparenter Daten ist somit nicht möglich.

Die Vergabe von Aus- und Neubauprojekten mittels sogenannter Öffentlich-Privater Partnerschaften (ÖPP) sorgt für weitere Intransparenz beim Autobahnbau. Bei dieser Finanzierungsform übernehmen Konsortien, üblicherweise angeführt von großen Baukonzernen, ursprünglich staatliche Aufgaben wie Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb der Straßen

und werden dafür über eine Vertragsdauer von meist 30 Jahren entlohnt. Details der Verträge sind üblicherweise öffentlich nicht einsehbar.

Die Baukonzerne Hochtief, Max Bögl, Leonhard Weiss und Kemna Bau Andrae sind aktuell jeweils an einem ÖPP-Projekt beteiligt, Strabag, Berger Bau und Johann Bunte an jeweils drei Projekten. Für die Großunternehmen ist das Konzept von ÖPP, das die Bauindustrie noch enger ans deutsche Fernstraßennetz bindet, ein gutes Geschäft: Es sichert mittelfristig Einnahmen, zugleich bleiben die meisten Risiken beim Staat (siehe auch Kapitel 3.3).

Abbildung 3: Bekannte Auftragssummen für Straßenbauprojekte pro Unternehmen

Die Grafik zeigt die Auftragssummen, die Autobahn GmbH und DEGES von 2020 bis 2023 an Unternehmen vergeben haben.

WELCHE AUFTRAGSSUMMEN ERHIELTEN UNTERNEHMEN INSGESAMT?



Daten: [pressedienst-oeffentliches-beschaffungswesen.de](https://www.pressedienst-oeffentliches-beschaffungswesen.de)

Benzin und Bitumen – zwei Stoffe, die sich ergänzen

Die Produktion von Benzin und Diesel für den Antrieb von Verbrennerautos ist chemisch-technisch an eine Reihe anderer Produkte gekoppelt. Unter anderem fällt in Erdölraffinerien als Rückstand der Destillation Bitumen an. Das klebrige Kohlenwasserstoffgemisch wird vor allem zur Herstellung von Asphalt verwendet (ca. 80 Prozent der Bitumen-Produktion⁶⁶). Eine spürbare Veränderung von Angebot oder Nachfrage für Benzin und Diesel wirkt sich daher auch auf die Verfügbarkeit bzw. Absatzchancen von Bitumen aus.

Die Raffinerien in Deutschland verfügten 2022 über eine Kapazität zur Verarbeitung von rund 106 Millionen Tonnen Rohöl und einer Kapazität für Bitumenproduktion von knapp 5,5 Millionen Tonnen (5,2 Prozent des Rohölanteils).⁶⁷ Bei Vollauslastung und ausschließlicher Verwendung in der Asphaltproduktion ließen sich rechnerisch damit rund 55 bis 110 Millionen Tonnen des Straßenbelags herstellen – etwa zwei bis vier Mal so viel, wie aktuell produziert wird.⁶⁸ Ein Teil des Bitumens wird allerdings in Nachbarländer exportiert. 2023 entfielen auf den Export etwa 40 Prozent des gesamten deutschen Produktionsvolumens.⁶⁹

Die hiesige Bitumenproduktion sank zudem zuletzt: 2022 lag sie bei etwa 3,7 Millionen Tonnen, 2023 sank sie auf 3,1 Millionen Tonnen.⁷⁰ Die Bauindustrie sieht die Entwicklung mit Sorge: Im Zusammenhang mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine warnten der Hauptverband der Bauindustrie und der Deutsche Asphaltverband bereits im April 2022 vor einem Ölembargo gegen Russland, weil es „die Versorgungssicherheit im Infrastrukturerhalt und -ausbau stark schwächen“ würde. Der Rückgang in der Bitumenproduktion mache sich in stark steigenden Preisen bemerkbar. Bei gleichbleibenden Investitionsbudgets der öffentlichen Hand ließen sich in der Folge weniger Straßenbauprojekte umsetzen.⁷¹

Die Bitumenhersteller wiederum sehen bei weniger Straßenbauaktivität ihrerseits die Felle davonschwimmen. Seit 2009 sei der Bedarf an dem Stoff, auch aufgrund vermehrter Wiederverwendung von gebrauchtem Asphalt, um mehr als 38 Prozent zurückgegangen. Bereits 2021 äußerten sie daher ihre „Sorge“ über die sinkende Nachfrage nach Bitumen im Straßenbau.⁷²

2.2 Pro Mobilität: Die grauen Herren

Ein Schiff dümpelt im virtuellen Wasser, ein Fahrrad steht am Rand einer schmalen Straße, über die neben vernetzten Lkw und E-Autos auch ein Bus fährt. Im Hintergrund saust ein Zug durch den digitalen Raum. Wer sich auf die Website von Pro Mobilität begibt, bekommt an prominenter Stelle in bunten, bewegten Piktogrammen präsentiert, was der Name des Vereins verspricht: Eine friedlich-freundliche Vision einer Mobilität, die viele Verkehrsträger miteinander vereint. Der gemeinnützige Verein bezeichnet sich selbst als „Bündnis für leistungsfähige, nachhaltige und sichere Mobilität“.⁷³

Wer allerdings etwas runterscrollt und sich den Vorstellungsfilm der 2002 gegründeten Lobbyorganisation anschaut, der erhält ein ganz anderes Bild von Pro Mobilität. In dem Video reihen sich Aufnahmen von Autobahnen aneinander: Autobahnen inmitten von Wiesen und Feldern, Autobahnen entlang von Weinhängen, Autobahnen, die über imposante Brücken führen, Autobahnraststätten, Autobahnbaustellen. Fahrräder, Busse oder Züge sucht man in dem Clip vergebens.

Mal im Off, mal im On sprechen zu den immergleichen Bildwelten der Präsident von Pro Mobilität, Eduard Oswald, und dessen Geschäftsführer Christian Funke über das eigentliche Thema des Vereins: Straßen. „Die Straße ist überall“, schwärmt Oswald, „die Straße ist flexibel, und die Straße ist vielseitig und allseitig einsetzbar.“ Funke sekundiert: „Seit langem ist die Straße Garant für wirtschaftliche Prosperität und Freiheit der Bürger.“ Ganze 19 Mal verwenden Oswald und Funke in den viereinhalb Minuten den Begriff „Straße“, im Schnitt also alle 14 Sekunden.

Pro Mobilität ist ein Lobbyverein für den Straßenbau, der mit der gelegentlichen Verwendung von Buzzwords der Verkehrswende nur sehr oberflächlich seine einseitige Ausrichtung kaschiert. In Positionspapieren und anderen öffentlichen Äußerungen geht es vor allem um eins: mehr Geld für Erhalt und Neubau von Straßen zu fordern.

So heißt es zur Positionierung bei der Infrastrukturfinanzierung: „Pro Mobilität fordert daher eine Aufstockung der Finanzmittel und deren langjährige Verstetigung, um die Bundesfernstraßen fit für die Zukunft zu machen. [...] Die im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen festgeschriebenen Aus- und Neubaumaßnahmen sind notwendig und wichtig für die Gewährleistung einer leistungsfähigen, effizienten und sicheren Straßenverkehrsinfrastruktur.“⁷⁴

Zur Langfrist-Verkehrsprognose des Bundesverkehrsministerium im März 2023 teilte Pro Mobilität unter der Überschrift „Straße ist und bleibt absoluter Hauptverkehrsträger“ mit: „Es gilt verkehrspolitische Realitäten anzuerkennen und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern. Notwendig sind u. a. eine vorausschauende Infrastrukturplanung, eine ausreichende Finanzierung sowie die Beschleunigung von wichtigen Infrastrukturprojekten – vor allem auch auf der Straße.“⁷⁵

Lobbyarbeit für Umsetzung des BVWP

Im Lobbyregister des Bundestages gibt Pro Mobilität konkrete Regelungsvorhaben an, auf die der Verein Einfluss ausüben will. Dazu zählt unter anderem die „Erweiterung der Liste der Projekte des Bundesfernstraßenausbaus, die einem ‚überragenden öffentlichen Interesse‘ dienen“. Projekte mit diesem Status können schneller gebaut werden, unter anderem weil Belange des Naturschutzes bei der rechtlichen Prüfung geringer bewertet werden. Auch die „Sicherstellung der konsequenten Umsetzung der Verkehrsinfrastrukturprojekte des Bundesverkehrswegeplans 2030“ zählt Pro Mobilität zu seinen Vorhaben.⁷⁶ Der Infrastrukturplan von 2016 umfasst mehr als 1300 Fernstraßenprojekte (siehe auch Kapitel 3.1), seine Umsetzung würde das Geschäft der Straßenbauprofitur:innen für viele Jahre sichern.

Die seit 2024 geltende teilweise Auflösung der Zweckbindung der Lkw-Maut-Einnahmen zugunsten der Bahn sieht der Verein erwartungsgemäß kritisch: „Eine Umverteilung der Mittel zugunsten der Schiene führt in der nun vorliegenden Finanzplanung zur Unterfinanzierung der Straße, die ebenso von Baupreis- und Materialkostensteigerungen sowie Inflation betroffen ist. Aus Sicht von Pro Mobilität wäre es sinnvoll gewesen den Finanzkreislauf Straße auch für die CO₂-Abgabe beizubehalten [...]“⁷⁷

Enge Beziehungen in die Politik

Die Mitgliederliste des Vereins⁷⁸ liest sich wie ein Who-is-who der Straßenbau-Befürworter:innen, darunter:

- Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden (BBS)
- Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen (BVMB)
- Cavator GmbH (Erd- und Tiefbau)
- Deutscher Asphaltverband (DAV)
- Die Autobahn GmbH des Bundes
- Eurovia Infra GmbH (einer der großen ÖPP-Partner)
- Hauptverband der Deutschen Bauindustrie (HDB)
- Industrieverband Straßenausstattung (IVSt)
- Matthäi Bauunternehmen
- Steinbacher-Consult (Ingenieurgesellschaft für Infrastruktur)
- Strassing Bau
- Verband Beratender Ingenieure (VBI)
- Verein Deutscher Zementwerke (VDZ)
- Zentralverband Deutsches Baugewerbe (ZDB)

Das Präsidium setzt sich aus einigen der größten Profiteure des Straßenbaus zusammen. Laut Pro Mobilität „prägt“ das Präsidium „die Ausrichtung des Verbandes [...] und steht im engen Dialog mit der Politik.“⁷⁹ Die sieben Vizepräsidenten stehen stellvertretend für die sieben Branchenzweige, die sich bei Pro Mobilität organisieren:

- Prof. Dr. Dirk Engelhardt, Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V. (BGL); repräsentiert die gewerblichen Nutzer der Straße
- Jürgen Faupel, Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V. (BVMB); repräsentiert die Bau- und Baustoffwirtschaft
- Gerhard Hillebrand, ADAC; repräsentiert private Straßennutzer
- Prof. Alexander Hofmann, Hochtief PPP Transport Westeuropa GmbH und Hochtief PPP Solutions Netherlands B. V., repräsentiert die Mineralölwirtschaft und Betreiber von Infrastruktur
- Guido Kutschera, Dekra Automobil GmbH; repräsentiert Spitzenverbände, Körperschaften und die Verkehrssicherheit
- Peter Markus Löw, Autobahn Tank & Rast Gruppe GmbH & Co. KG; repräsentiert Dienstleistungswirtschaft und Servicebetriebe
- Andreas Rade, Verband der Automobilindustrie (VDA); repräsentiert die Automobilwirtschaft

Pro Mobilität findet auch dank seines Spitzenpersonals Gehör in der Politik. Mit Eduard Oswald leitet seit 2016 ein ehemaliges politisches Schwergewicht mit besten Beziehungen in die Bundespolitik den Verein als Präsident: Oswald war von 1987 bis 2013 Bundestagsabgeordneter der CSU, von 1998 bis 2005 Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und von 2005 bis 2009 Vorsitzender des Finanzausschusses. Im Kabinett Kohl bekleidete Oswald kurzzeitig das Amt des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1998), von 2011 bis 2013 war er Vizepräsident des Deutschen Bundestages.⁸⁰ In diesen Funktionen konnte Oswald nicht nur vertieftes Wissen in die politischen Abläufe rund um Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur aufbauen, sondern auch ein Beziehungsnetzwerk zu anderen Politiker:innen und Akteuren aus der Wirtschaft (siehe auch Abbildung 4).

Abbildung 4: Berichterstattung der Verkehrsrundschau 2012 anlässlich des Geburtstages des ehem. BGL-Geschäftsführers Karlheinz Schmidt (Screenshot).⁸¹

von links: Matthias Wissmann (Präsident des VDA), Klaus Peter Röskes (Vizepräsident des BGL), Eduard Oswald (CSU, Bundestagsvizepräsident), Peter Ramsauer (CSU, Bundesverkehrsminister)



Dass er einen direkten Draht zu den politischen Entscheider:innen pflegt, stellte Oswald schon bei seiner Vorstellung als Präsident von Pro Mobilität klar. Dort kündigte er an, dass er wenige Wochen später „einen Dialog mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) führen werde“.⁸² Auf der Website von Pro Mobilität sind zudem Treffen mit Andreas Scheuer (CSU)⁸³ und Volker Wissing (FDP)⁸⁴ dokumentiert (siehe Abbildungen 5 und 6)

Abbildung 5: Veranstaltung von Pro Mobilität im Mai 2019 (Screenshot)

von links: Christian Funke (Geschäftsführer Pro Mobilität), Andreas Scheuer (CSU, Bundesverkehrsminister), Eduard Oswald (Präsident Pro Mobilität).⁸⁵



Abbildung 6: Veranstaltung von Pro Mobilität im Mai 2022 (Screenshot)

von links: Christian Funke (Geschäftsführer Pro Mobilität), Volker Wissing (FDP, Bundesverkehrsminister), Eduard Oswald (Präsident Pro Mobilität).⁸⁶



2.3 Industrie- und Handelskammern: Herzkammern des Beton-Lobbyismus

„IHK fordert Autobahn von Kiel bis nach Braunschweig“;⁸⁷ „IHK hofft auf sechsspürigen Ausbau der A 1 bis 2030“;⁸⁸ „IHK fordert Ausbau der B 16“⁸⁹ – so lauten nur einige der Schlagzeilen der letzten Jahre. Wo immer es eine fehlende oder zu klein dimensionierte Fernstraße zu beklagen gibt, ist die regionale Industrie- und Handelskammer (IHK) zur Stelle, um ihren Bau zu fordern. Die 79 IHKs in Deutschland gehören traditionell zu den lautesten und beharrlichsten Autobahn-Advokat:innen der Republik.

Zwar sprechen die IHKs in ihren Positionspapieren inzwischen auch von Verkehrswende und Verkehrsverlagerung. Den weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur beschreiben sie dennoch regelmäßig als unverzichtbar für eine prosperierende Wirtschaft. Die Arbeitsgemeinschaft der rheinland-pfälzischen IHKs bemängelte 2016 in ihrer Bewertung des BVWP-Entwurfs etwa, dass dieser zu wenig Investitionen in die Straße und zu viele Mittel für die Bahn vorsehe:

„Überraschend ist aus unserer Sicht angesichts der Verkehrsentwicklung die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Verkehrsträger. So geht der Bund davon aus, dass auch im Jahr 2030 die Straße der mit großem Abstand wichtigste Verkehrsträger bleibt. [...] Trotzdem stellt der Bund für die Straße nur rund 52 Prozent der Mittel zur Verfügung. Die Schiene wird hingegen mit 42 Prozent deutlich gestärkt, obwohl sich ihr Anteil an der Transportleistung im Güterverkehr mit gut 18 Prozent und an der Verkehrsleistung im Personenverkehr mit gut 8 Prozent bis 2030 kaum verändert.“⁹⁰

Die IHK NRW, die Landesarbeitsgemeinschaft der 16 Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen, warnte Ende 2023 in ihren verkehrspolitischen Leitlinien zudem vor zu ambitionierten politischen Verlagerungszielen:

„Trotz der unterstützenswerten Bemühungen, Verkehre auf Schiene und Wasserstraße zu verlagern, bleibt die Straße der wichtigste Verkehrsträger und sollte bedarfsgerecht ausgebaut werden. Die Politik sollte ihre Verlagerungsziele realistisch gegen diese Notwendigkeit abwägen.“⁹¹

„Lobbyveranstaltung für die großen Unternehmen“

IHKs sind Körperschaften öffentlichen Rechts; Unternehmen – bis auf wenige Ausnahmen – gesetzlich zur Mitgliedschaft in der regionalen Kammer verpflichtet.⁹² Die Aufgaben und Zuständigkeiten der IHKs sind im „Gesetz zur vorläufigen Regelung des Rechts der Industrie- und Handelskammern“ skizziert. Zu ihnen gehört zuvorderst „das Gesamtinteresse der ihnen zugehörigen Gewerbetreibenden ihres Bezirks [...] wahrzunehmen“.⁹³

Doch wer definiert das „Gesamtinteresse“? Und ist es überhaupt möglich, ein gemeinsames Interesse „der Wirtschaft“ zu vertreten? Schließlich unterscheiden sich die Bedürfnisse verschiedener Branchen und Geschäftsmodelle: Eine Regelung, die für ein Unternehmen gut ist, hat für das nächste womöglich negative Konsequenzen.

Gegen die Pflichtmitgliedschaft in den IHKs, aber auch gegen deren undemokratische Strukturen, ihren Umgang mit Mitgliedsbeiträgen sowie ihre politischen Positionierungen gab es in der Vergangenheit immer wieder Widerstand und auch Klagen.^{94,95} Dass ein Großteil der Mitgliedsunternehmen sich offenbar nicht durch die IHKs repräsentiert sieht, zeigt unter anderem die geringe Beteiligung bei den Wahlen zu den Vollversammlungen: Lediglich zwischen 4 und 18 Prozent aller Mitgliedsunternehmen geben dort ihre Stimme ab.⁹⁶

Der Rechtsanwalt Dominik Storr vertrat mehrere klagende Unternehmer – letztlich erfolglos – gegen die IHK-Pflichtmitgliedschaft vor dem Bundesverfassungsgericht in Karlsruhe. Er sieht die IHK keineswegs als Organisation für die gesamte Wirtschaft einer Region. „Die kleinen Unternehmen bezahlen die Lobbyarbeit für die Großen“, sagt Storr. Und: „Die IHK sind eine Lobbyveranstaltung für die großen Unternehmen.“⁹⁷

Tatsächlich ist der Einfluss mittlerer und großer Unternehmen in den wichtigsten Gremien der IHKs, den Präsidien, überproportional groß. Das zeigt eine Greenpeace-Auswertung von sechs IHK-Präsidien sowie dem Präsidium des Kammer-Dachverbands DIHK. Die ausgewählten IHKs setzen sich in ihren Regionen allesamt für Fernstraßenprojekte ein.

So sind 6 von 9 (Vize-)Präsident:innen bei der IHK Kiel Geschäftsführer:innen, Inhaber:innen oder Prokurist:innen bei einem mittleren (ab 50 Beschäftigte) oder großen Unternehmen (ab 250 Beschäftigte). Bei der IHK Lübeck sind 5 der 7 Präsidiumsmitglieder einem mittleren oder großen Unternehmen zuzuordnen. Beide IHKs machen sich für den Weiterbau der umstrittenen A 20 stark.

Zum Vergleich: In Schleswig-Holstein haben etwa 9 von 10 Unternehmen (rund 87 Prozent) weniger als 10 Beschäftigte, weitere rund 11 Prozent sind kleine Unternehmen mit 10 bis 49 Beschäftigten. Die mittleren und großen Unternehmen, die in den IHKs mehr als zwei Drittel der Präsidiumsposten besetzen, machen weniger als 2,5 Prozent aller Unternehmen im Norden aus.

In Niedersachsen ist das Verhältnis ähnlich: Hier stehen mittlere und große Unternehmen für 3 Prozent aller Unternehmen des Landes. Im Präsidium der IHK Lüneburg-Wolfsburg gehören aber 8 von 11 Mitgliedern zu einem mittleren oder großen Unternehmen (ca. 73 Prozent). Bei der IHK Stade sind es sogar alle 7 (Vize-)Präsident:innen – kleine Unternehmen und Kleinstunternehmen sind dort im Präsidium gar nicht vertreten. Die IHK Lüneburg-Wolfsburg setzt sich für den Bau der A 39 ein, die IHK Stade für die A 20 und A 26.

Auch bei der DIHK (Deutsche Industrie- und Handelskammer), dem Dachverband der regionalen IHKs, sind mittlere und große Unternehmen im Präsidium tonangebend: 19 der 32 Präsidiumsmitglieder bzw. rund 60 Prozent lassen sich einem großen Unternehmen mit mehr als 250 Beschäftigten zuordnen. Weitere 6 (Vize-)Präsident:innen gehören zu mittleren Unternehmen. Kleine Unternehmen werden nur von 5 Mitgliedern repräsentiert, Kleinstunternehmen sogar nur von 2 (vergleiche auch Abbildung 7).

Abbildung 7: Zusammensetzung der Präsidien der Industrie- und Handelskammern

GROSSE UNTERNEHMEN DOMINIEREN IHK-PRÄSIDIEN

ZUSAMMENSETZUNG VON IHK-PRÄSIDIEN:

Vertreter:innen großer Unternehmen überrepräsentiert

ZUM VERGLEICH:

Anteil von Kleinst-, Klein-, mittleren und großen Unternehmen in ausgewählten Bundesländern

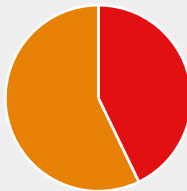
IHK Lüneburg-Wolfsburg

11 Präsidiumsmitglieder



IHK Stade

7 Präsidiumsmitglieder



IHK Kiel

9 Präsidiumsmitglieder



IHK Lübeck

7 Präsidiumsmitglieder



IHK Aachen

7 Präsidiumsmitglieder



IHK Bremen

10 Präsidiumsmitglieder

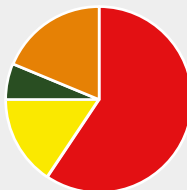


Größe des Unternehmens



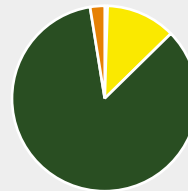
DIHK

32 Präsidiumsmitglieder



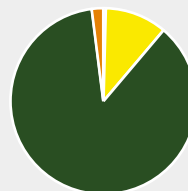
Niedersachsen

288303 Unternehmen



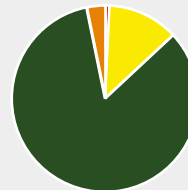
Schleswig-Holstein

121542 Unternehmen



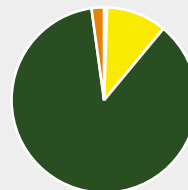
Bremen

26078 Unternehmen



Deutschland

3435478 Unternehmen



Quelle: siehe Abbildungsverzeichnis

Mehrere Pro-Autobahn-Initiativen in IHK-Hand

Bei ihrer Autobahn-Lobbyarbeit kleckern die IHKs nicht, sie klotzen: Mehrere Pro-Initiativen für Autobahnen sind fest in IHK-Hand (s. auch Kapitel 2.4).

So ist beispielsweise die Initiative „A 20 – Das wird gut“ ein Projekt mehrerer norddeutscher IHKs.⁹⁸ Weitere Kammern im Norden bilden zudem die „Pro-A 21-Initiative“ für eine Ostumfahrung von Hamburg (siehe Abbildung 8).⁹⁹

Abbildung 8: Plakatmotiv der von den IHKs organisierten Kampagne „A21 jetzt“¹⁰⁰



Im „Factsheet“ der A 21-Initiative kommen drei Personen mit Funktionen in den IHKs zu Wort: Alle drei sind im Hauptjob Geschäftsführer:innen von mittleren und großen Unternehmen, zwei davon aus dem Logistikbereich, ein Unternehmen ist Hersteller von Spezial(straßen)fahrzeugen.¹⁰¹ Ob die betreffenden Personen ihre Standpunkte („Zusammen mit der A 39 wäre die A 21 eine echte Investition für unsere Zukunft.“) in ihren Funktionen als Geschäftsführer:innen von Unternehmen mit starkem Straßenbezug formuliert haben, oder aber in ihren IHK-Funktionen – z. B. als Vorsitzende des Verkehrsausschusses der Kammer – bleibt unklar. Offenbar gehen die Autor:innen einfach davon aus, dass die Interessen im Wesentlichen identisch sind.

Neben den IHKs steht der „Nordland Autobahn-Verein e. V.“ (NAV) als weiterer Träger hinter der A 21-Initiative. Der Verein setzt sich wie die regionalen IHKs nicht nur für die A 21, sondern auch für den Lückenschluss der A 39 zwischen Lüneburg und Wolfsburg ein. Laut Selbstbeschreibung handelt es sich beim NAV um einen „Zusammenschluss von Unternehmen, Kommunen, Industrie- und Handelskammern und Einzelpersonen aus dem

norddeutschen Raum.“ Das klingt nach Mitte der Gesellschaft, nach breiter Basis.

Auffällig ist: Man teilt sich nicht nur die Anliegen mit den IHKs, sondern auch Gebäude und Personal: Der Verein ist laut Impressum bei der IHK Lüneburg-Wolfsburg ansässig, die Vereinsvorsitzenden des NAV sind der Hauptgeschäftsführer selbiger IHK, Michael Zeinert, sowie der stellvertretende Geschäftsführer der IHK Lübeck, Rüdiger Schacht.¹⁰²

Dass eine vermeintlich breiter aufgestellte Initiative mehr Aussicht auf Erfolg verspricht, weiß man auch in Nordrhein-Westfalen. Dort haben sich die IHKs von Dortmund, Hagen und Siegen 2017 mit den Regionen Dortmund-Hellweg, Ruhr-Mark und Südwestfalen des Deutschen Gewerkschaftsbundes (DGB) sowie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zum Bündnis „A 45“ zusammengetan. Es setzt sich für den zügigen Ausbau der sogenannten Sauerlandlinie auf sechs Spuren ein. Das Bündnis zeige, so der Hauptgeschäftsführer der Südwestfälischen IHK (SIHK) Dr. Ralf Geruschkat, „dass die Forderung nach wichtigen Infrastrukturprojekten nicht nur auf Seiten der Unternehmen besteht“.¹⁰³ Tonangebend bleiben die IHKs dennoch: Der DGB tritt als „Unterstützer“ auf, die IHKs als „Initiatoren“. Die IHK Siegen betreibt die Website des Bündnisses, ihr Geschäftsführer fungiert als Ansprechpartner.¹⁰⁴

Dass das Autobahn-Faible innerhalb der IHKs allerdings nicht unumstritten ist, zeigt sich zum Beispiel bei den „Wirtschaftspolitischen Positionen“ der DIHK. An mehreren Stellen im Kapitel Verkehr verweist das Papier auf abweichende Positionen „einiger Unternehmen“. So zum Beispiel zum Neubau von Autobahnen: „Einige Unternehmen vertreten eine andere Position und verweisen auf das Problem des induzierten Verkehrs. Sie halten den Neubau von weiteren Autobahnen deshalb nicht für erforderlich und setzen stattdessen auf verkehrslenkende Maßnahmen.“¹⁰⁵

Nicht nur im Allgemeinen, auch bei konkreten Projekten hapert es mitunter an der Zustimmung der Mitglieder: So hatte eine Umfrage der Bergischen IHK zum Ausbau der A 8 zutage gefördert, dass mit 62 Prozent eine Mehrheit der antwortenden Unternehmen gegen die Erweiterung auf acht Spuren ist, obwohl zwei Drittel der Unternehmen angaben, dass die A 8 wichtig oder sehr wichtig für ihren Geschäftsbetrieb ist.¹⁰⁶

2.4 Die „Pro-Straßenbau-Initiativen“: Strategische Strippenzieher

Straßenbauprojekte sind in der Bevölkerung vor Ort fast immer umstritten. So überrascht es nicht, dass sich vielerorts Initiativen gründen, um über Proteste, Unterschriftensammlungen und

Berichterstattung Einfluss auf die Planungen zu nehmen. Die Ziele und Forderungen solcher Initiativen können dabei stark variieren. Während einige Gruppen den Straßenbau unterstützen – etwa um Verkehrsbelastungen an stark befahrenen Durchgangsstraßen durch eine Umgehung zu reduzieren – kämpfen andere vehement gegen den Neu- oder Ausbau von Bundesstraßen und Autobahnen, zum Beispiel um die Lebensqualität, die Natur oder das Ortsbild zu schützen.

Einige Beispiele



Im Ingolstadter Ortsteil Winden haben sich Bürger:innen zur **Bürgerinitiative OT Winden** zusammengeschlossen, um zu verhindern, dass im Zuge des Ausbaus der B 16 eine bestimmte Planungsvariante verfolgt wird, die Gefahr läuft, ihren Ortsteil vom Rest der Stadt abzuschneiden.^{107 108}



Die Mitglieder der **BI A8 Frasdorf** setzten sich dafür ein, dass es beim Ausbau der A 8 in ihrer Gemeinde zu möglichst wenig Lärm und Feinstaub kommt und das Ortsbild nicht zu sehr beeinträchtigt wird.¹⁰⁹



Die **Bürgerinitiative Pro Alte B 65** wurde von Bürger:innen ins Leben gerufen, um den Bau einer Umgehungsstraße zu verhindern und über „das Ausmaß, die Konsequenzen und Kosten einer solchen Straße, die durch (...) unsere Natur (Felder, Wiesen, Wälder) führen soll“ aufzuklären.¹¹⁰



Die **Bürgerinitiative Ortsumfahrung Endingen-Erzingen** hofft auf geringere Verkehrsbelastung und setzt sich deshalb für den Bau der B 27 ein.¹¹¹

Um einen Überblick über das breite Spektrum an Initiativen mit ihren unterschiedlichen Zielen und Forderungen zu erhalten, haben wir mit spezifischen Google-Suchanfragen eine Stichprobe von rund 150 Bürgerinitiativen erstellt und ausgewertet.¹¹² Unsere Auswertung zeigt, dass Initiativen, die Neu- und Ausbauprojekte ablehnen, deutlich überwiegen. Unter denjenigen Initiativen, die sich eindeutig einer Seite zuordnen lassen, sind 68 Prozent gegen Straßenbauprojekte. 32 Prozent befürworten den Straßenbau einer neuen Straße oder Autobahn gänzlich oder unter bestimmten Bedingungen (z. B. ausreichender Lärmschutz oder eine bestimmte Trassenführung).¹¹³

Die Daten offenbaren zudem, dass Contra-Initiativen deutlich besser vernetzt sind, als ihre Gegenspieler. Bei unserer Recherche stießen wir auf mehrere Bündnisse, in denen sich Initiativen gegen Straßenbau zusammenschließen.¹¹⁴ Das „Bündnis Verkehrsinitiativen“ vertritt laut eigenen Angaben mehr als 100 Initiativen, Dachverbände und Kooperationen, die sich „auf allen Ebenen für Klima- und Umweltschutz und gegen unsinnige Straßenbauprojekte“ einsetzen (siehe Abbildung 9).¹¹⁵ Ein vergleichbares Grassroot-Bündnis gibt es auf der Gegenseite nicht.

Starke Verbindungen in Wirtschaft und Politik

Neben der zahlenmäßigen Unterlegenheit der Befürworter:innen-Initiativen fällt ihre starke Verbindung zu Wirtschaft und Politik auf, insbesondere bei Initiativen, die sich für Autobahnprojekte einsetzen. Schaut man sich die Vereinsstrukturen und Vorstände größerer Unterstützer:innen-Initiativen für neue Autobahnen an, wird schnell deutlich: Einfache Bürger:innen und Privatpersonen sind in den hohen Ämtern selten zu finden. Gründer:innen und Vorstände sind meist Vertreter:innen der regionalen Wirtschaft oder Lokalpolitiker:innen.

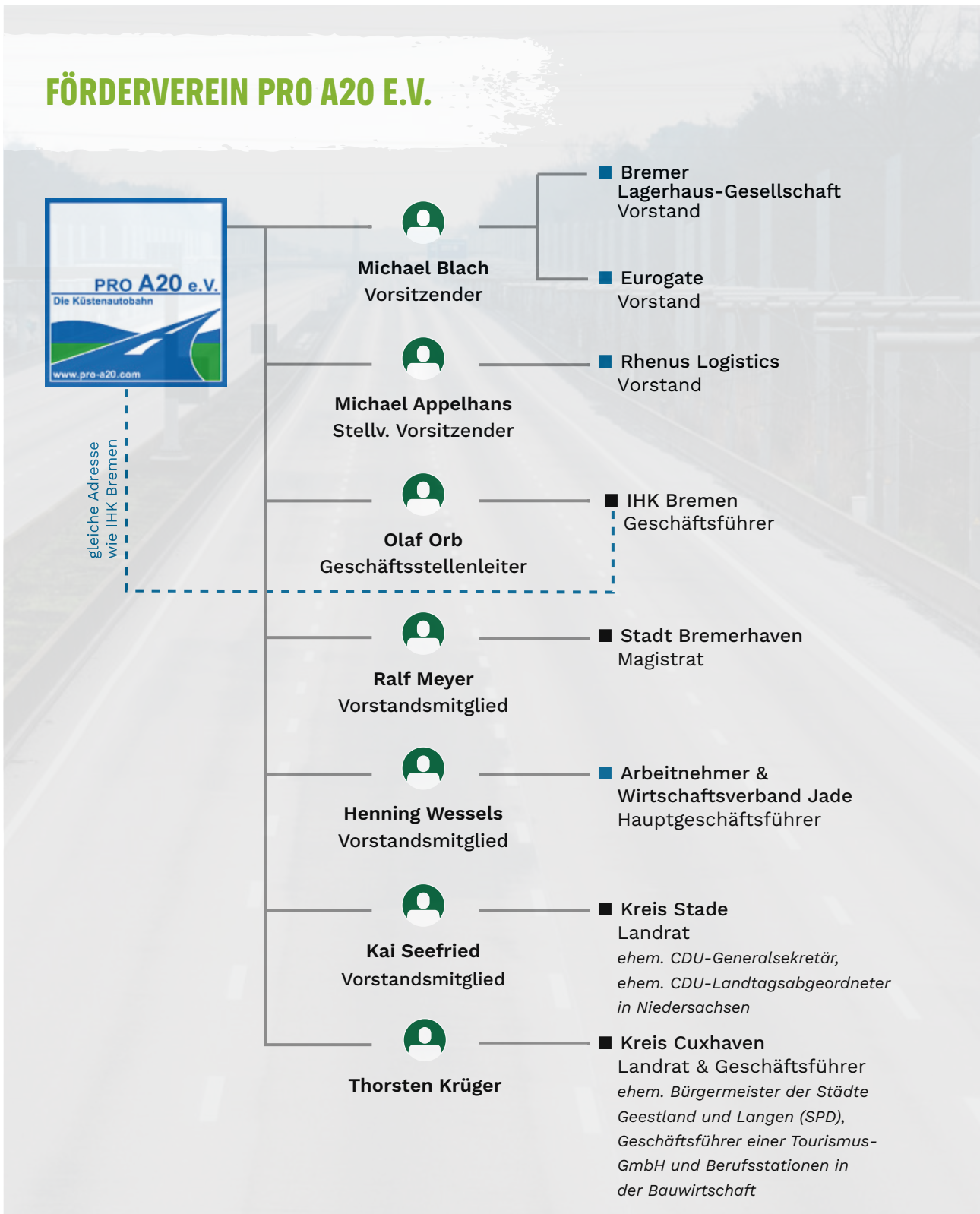
Dass diese Personengruppen aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit am Fernstraßenbau interessiert sind, liegt nahe: Während sich Unternehmer:innen einiger Branchen Vorteile durch eine bessere Verkehrsanbindung oder weniger Verkehrsaufkommen erhoffen, sind Länder und Kommunen an Steuereinnahmen durch die Ansiedlung neuer Firmen interessiert. Ein großes Infrastrukturprojekt wie der Bau einer Autobahn oder einer neuen Umgehungsstraße schafft in der Umsetzungsphase Aufträge für regionale Unternehmen und ist mit der Hoffnung auf neue Arbeitsplätze durch die Fernstraße verbunden (siehe auch

Kapitel 1). Für Politiker:innen kann der Bau einer neuen Straße eine Möglichkeit bieten, sich in die Gunst von Unternehmern zu stellen. Ein großes Straßenbauprojekt kann aber auch den eigenen Bekanntheitsgrad erhöhen und zu Prestige führen.

Abbildung 9: Webseite des Bündnis Verkehrsinitiativen (Screenshot)¹¹⁶



Abbildung 10: Pro A 20 e. V.



Ein Beispiel für die Wirtschaftsnähe und enge Vernetzung mit der Lokal- und Landespolitik von Initiativen für Autobahnbaue ist der „Förderverein Pro A 20 e. V.“, der sich seit mehr als 20 Jahren für den Bau der „Küstenautobahn“ zwischen Stade und Westerstede im Norden Niedersachsens einsetzt (siehe

Abbildung 10).¹¹⁷ Der Verein ist aus der 1968 gegründeten „Gesellschaft zur Förderung des Interesses am Bau einer Brücke über die Unter-Weser“ hervorgegangen¹¹⁸ – einer Wirtschaftslobby, die schon damals eine Mautgebühr für die Querung der Weser vorschlug.¹¹⁹

Der derzeitige Vereinsvorsitzende Michael Blach¹²⁰ sitzt im Vorstand der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft (BLG)¹²¹ und des Container-Terminals Eurogate,¹²² davor war er bei der Reederei Maersk.¹²³ Sein Stellvertreter sitzt im Vorstand von Rhenus Logistics und ist seit 40 Jahren in der Seelogistik tätig.¹²⁴ Die norddeutschen Häfen profitieren laut „Pro A 20 e. V.“ besonders vom Bau der A 20.¹²⁵ Auch die weiteren Mitglieder des Vereinsvorstands stammen aus der Bremischen Wirtschaft oder Politik: Ralf Meyer (Referatsleiter im Magistrat der Stadt Bremerhaven und Schatzmeister des e. V.); Kai Seefried (MdL für die CDU und Landrat des Landkreises Stade); Thorsten Krüger (Landrat Cuxhaven), sowie Henning Wessels (Hauptgeschäftsführer des Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbands Jade).¹²⁶ Der Geschäftsstellenleiter von Pro A 20, Olaf Orb, ist zugleich Geschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) Bremen.¹²⁷

Die Wirtschaftsnähe des „Pro A 20 e. V.“ ist auch daran erkennbar, dass sich der Verein mit der IHK ein Gebäude teilt.¹²⁸ In seiner Selbstbeschreibung erweckt der „Pro A 20 e. V.“ dennoch den Eindruck, die handfesten wirtschaftlichen und politischen Interessen seiner Vorstandsmitglieder spiegeln sich nicht in entsprechenden Ressourcen wider. So wirbt der Verein auf seiner Website um zahlende Mitglieder und betont den selbstlosen Charakter der eigenen Tätigkeit: „Wir sind zwar ehrenamtlich tätig, aber unsere vielfältigen Aktivitäten sind mit Geld und Engagement verbunden. Deshalb sind wir auf die Unterstützung unserer Mitglieder angewiesen – und brauchen auch Sie!“¹²⁹

Ein zweites Beispiel ist die Initiative „Zukunft Sichern – A 94“ des Vereins Ja zur A 94 e. V., der seit 1995 für den Neubau einer Autobahn zwischen München und Pocking eintritt (siehe Abbildung 11).¹³⁰ Hier sind Vorsitz, stellvertretende Vorsitzende, Schatzmeister und Revisoren allesamt aktive oder ehemalige Parteipolitiker der CSU sowie der bayerischen SPD.¹³¹ Laut Vereinswebsite zählen zu den Mitgliedern 3 Landkreise, 58 Städte und Gemeinden, 10 Vereine oder Verbände, 34 Industrie- und Handelsunternehmen, aber auch etwa 200 Privatpersonen (Stand 2019).^{132 133} Letztere genügen „Ja zur A 94 e. V.“ offenbar als Nachweis, um die individuellen wirtschaftlichen und politischen Interessen des Gros der Vereinsmitglieder zu einem allgemeinen Interesse der Region am Autobahnbau umzudeuten. Trotz des hohen Anteils an Politiker:innen in den hohen

Ämtern und den vielen Körperschaften und Unternehmen unter den Mitgliedern, gibt der Verein an, die gesamte regionale Bevölkerung zu vertreten. Laut Website habe man „Verantwortung für die von den Mitgliedern vertretenen rund 600.000 Menschen im Bereich zwischen Dorfen und Pocking“.^{134 135}

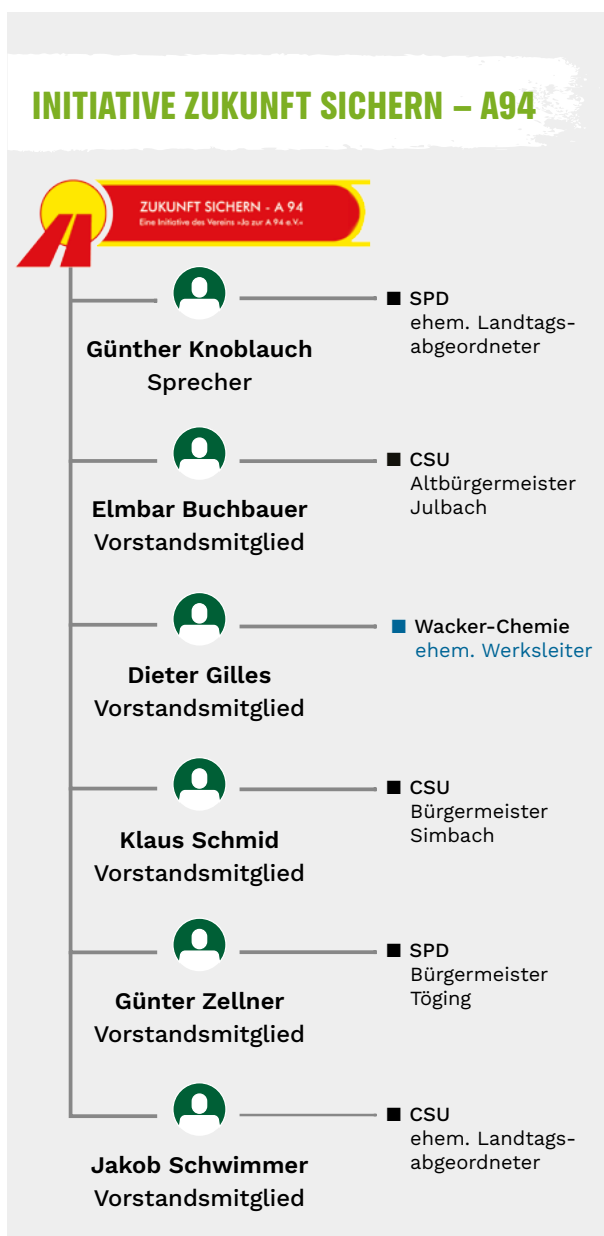
Astroturfing

Wenn Vereine oder Gruppen den Anschein einer Bürgerinitiative erwecken, in Wirklichkeit aber wirtschaftliche oder politische Eigeninteressen verfolgen, nennt man das **Astroturfing**.¹³⁶ Der Begriff leitet sich von „AstroTurf“ ab, einer Marke für Kunstrasen, und spielt auf den Gegensatz zu echten Graswurzelbewegungen an. Während echte Graswurzelbewegungen organisch und aus Eigeninitiative der Zivilgesellschaft entstehen, handelt es sich bei Astroturfing um Kampagnen, die von Unternehmen, PR-Firmen oder politischen Institutionen finanziert und koordiniert werden. Auch die von uns untersuchten Initiativen für Autobahnprojekte sind Astroturfer. Zwar bezeichnen sich die wenigsten selbst als Bürgerinitiative. Der Anschein einer breiten, in der Bevölkerung verankerten Initiative, die vielfältige Interessen bündelt, besteht bei den meisten aber dennoch. Eine von wenigen Ausnahmen bildet die „Unternehmerinitiative Pro A 46“, in der sich 61 regionale Unternehmen zusammengeschlossen haben, um den Lückenschluss der A 46 zwischen Hemer und Arnheim in Nordrhein-Westfalen zu fordern.¹³⁷ Hier lässt bereits der Name erkennen, wer hinter der Initiative steckt und für wessen Interessen eingetreten wird.

Ähnlich verhält es sich bei Ja 49, einer Initiative für den Weiterbau der A 49 in Mittelhessen, die vom Arbeitskreis A 49 der Regionalmanagement Mittelhessen GmbH ins Leben gerufen wurde (siehe Abbildung 12).¹³⁸ Die Regionalmanagement Mittelhessen GmbH wurde 2013 gegründet und beschreibt sich als „Dienstleister für die Region“.¹³⁹ Das Unternehmen ging aus dem Verein MitteHessen hervor, der seit 2003 besteht.¹⁴⁰ Unter dem Dach des Vereins und später der GmbH organisiert sich seit 2007 der Arbeitskreis A 49, der sich den „Bau der Autobahn und die Anbindung an den Wirtschaftsstandort Mittelhessen“ zum Ziel gesetzt hat.¹⁴¹

Heutige Mitglieder des Arbeitskreises sind Vertreter:innen von Landkreisen und Kommunen, zwei regionale IHKs, sowie große Unternehmen der Region – darunter eine Tapetenfabrik in Kirchhain, eine große Eisengießerei, ein Hersteller von Beschlagsystemen und eine Niederlassung des internationalen Süßwarenherstellers Ferrero in Stadtallendorf.¹⁴² Vor ein paar Jahren engagierte sich auch die Bundeswehr noch im Arbeitskreis A 49.¹⁴³ Seitdem sich der Arbeitskreis nicht mehr in den Strukturen des Vereins, sondern der zugehörigen GmbH organisiert, bestimmen Aufsichtsrat bzw. Geschäftsführung über die Zusammensetzung der Mitglieder.¹⁴⁴

Abbildung 11: Zukunft sichern A 94



Die Leitung des Arbeitskreises A 49 wird seit jeher von den Wirtschaftsvertreter:innen unter den Mitgliedern übernommen: In den ersten Jahren wurde er von Detlev Brömer geleitet, der seit Ende der 70er Jahre bei Ferrero in Stadtallendorf tätig war¹⁴⁵ und 1989 zum Prokuristen ernannt wurde.¹⁴⁶ Im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit für Ferrero brachte sich Brömer auch im Marburger Regionalausschuss und dem Industriausschuss der IHK Kassel ein.¹⁴⁷ Seit mindestens 2015 wird der Arbeitskreis A 49 von Ullrich Eitel geleitet, dem Geschäftsführer der „Marburger Tapetenfabrik“.¹⁴⁸ Unter Ulrich Eitel wurde 2020 die Kampagne Ja 49 gestartet.¹⁴⁹

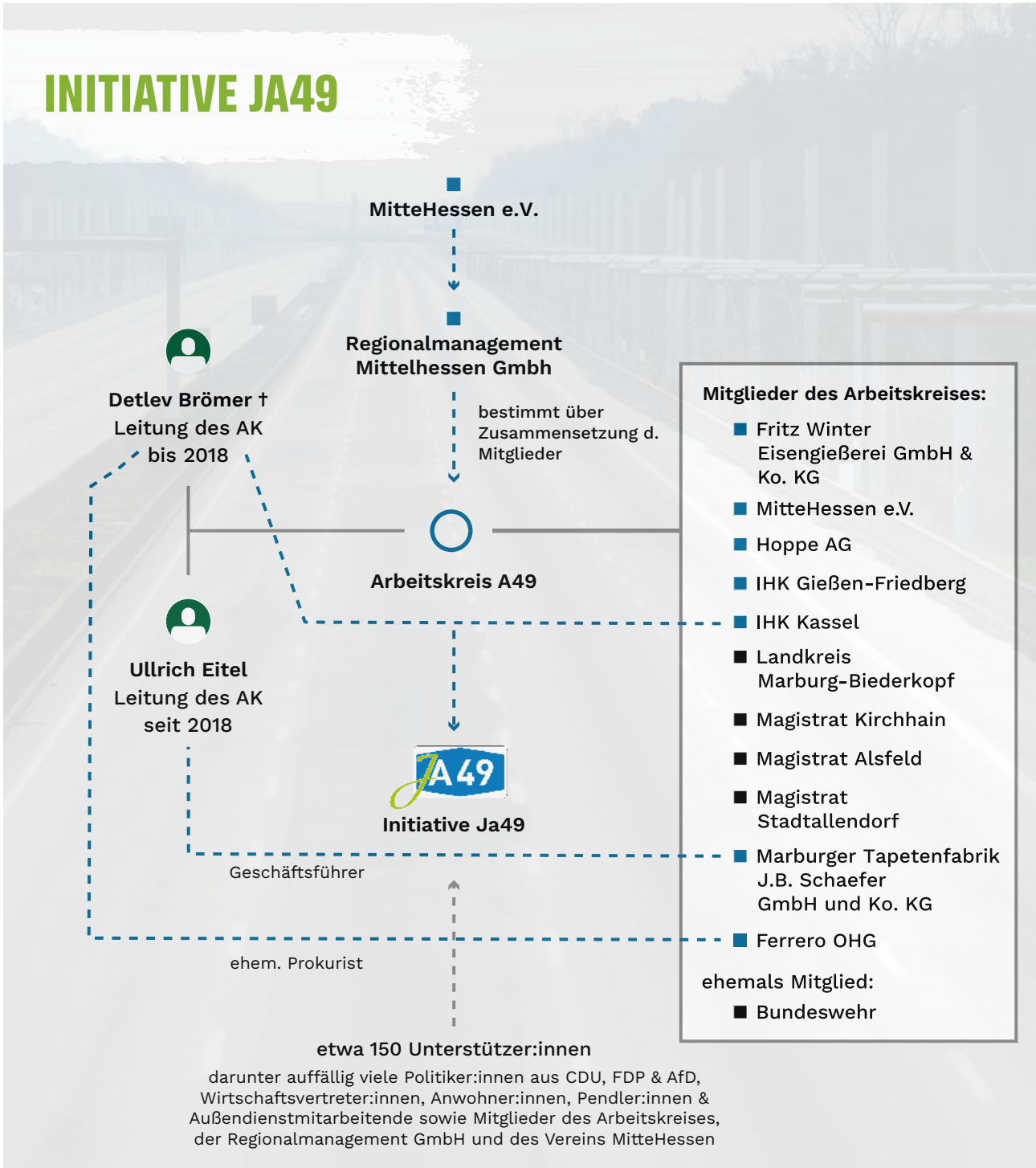
Spediteur:innen und Pendler:innen als Unterstützer:innen

Auf der Webseite der Initiative werden etwa 150 Unterstützer:innen aufgeführt.¹⁵⁰ Ob dies bei einem hunderte Millionen schweren Autobahnprojekt in einer der am dichtesten besiedelten Gegenden Deutschlands¹⁵¹ eine große Anzahl ist, sei dahingestellt. Auffällig ist jedoch: Unter den etwa 150 Unterstützer:innen, die auf der Webseite auftauchen, sind mindestens 18 Politiker:innen und Abgeordnete (aus CDU, FDP, AfD und Jugendorganisationen), mindestens 13 Vertreter:innen regionaler Unternehmen (darunter einige Speditionsunternehmen) und 5 Vertreter:innen regionaler IHKs. Darüber hinaus werden viele Namen von Privatpersonen genannt, wovon sich jedoch mindestens 16 Personen als Anwohner:innen, (ehem.) Pendler:innen oder Mitarbeitende im Außendienst zu erkennen geben. Mindestens ein Drittel der Unterstützer:innen, so kann man festhalten, befürwortet das Projekt also aus Geschäfts- oder Individualinteressen.

Ein weiteres Beispiel ist die „Bürgerinitiative pro A 39 e. V.“. Der Verein wurde 2004 von Rechtsanwalt Christian Teppe gegründet und setzt sich für den Bau der A 39 im Nordosten Niedersachsens ein.¹⁵² Nach mehreren Vorstandswechseln ist heute Margrit Ruschenbusch Vereinsvorsitzende,¹⁵³ ehemalige Zweigstellen-Leiterin der Deutschen Angestellten-Akademie, einem Dienstleister für berufliche Fort- und Weiterbildungsangebote.¹⁵⁴

Auffällig sind die engen Verbindungen des Vereins mit der CDU-nahen Mittelstands- und Wirtschaftsunion in Niedersachsen (MIT), einem parteipolitischen Wirtschaftsverband. Der MIT-Vorstandsvorsitzende Dieter Ruschenbusch¹⁵⁵ ist mit der

Abbildung 12: Ja 49



Pro-A 39-Vorsitzenden Margrit Ruschenbusch verheiratet und trat bereits als Redner bei Veranstaltungen von Pro A 39 auf.¹⁵⁶ Neben den Eheleuten Ruschenbusch gibt es weitere Vorstandsmitglieder bei Pro A 39, die ebenfalls in der MIT aktiv sind: Pro-A 39-Schatzmeister Walter Gewiß¹⁵⁷ fungiert zugleich als Beisitzer der MIT.¹⁵⁸ Schriftführer Hermann Wegener¹⁵⁹ ist auch bei der MIT Schriftführer.¹⁶⁰ Die Mittelstandsunion unterstützt die Bürgerinitiative ganz offen: „Im fachlichen Austausch zwischen der Vertretung der Bürgerinitiative Pro A 39, durch die Vorsitzende Margrit Ruschenbusch, wurden gemeinsame Aktivitäten zur Förderung der BI verabredet.“¹⁶¹ Ende 2023 luden beide Organisationen zu einem gemeinsamen Jahresausklang ein, bei dem Vertreter der Industrie- und Handelskammern, der Landespolitik sowie der Kreis- und Stadtpolitik zusammenkamen und ein „offenes Ohr für die Bürgerbelange“ gehabt hätten.¹⁶²

Interessenpolitik statt Gemeinwohl

Die Beispiele zeigen: Obwohl es deutlich mehr Bürgerinitiativen gibt, die sich gegen Straßenbauprojekte einsetzen, stehen ihnen bei Autobahnprojekten wirtschaftsnahe Initiativen gegenüber, die teilweise den Anschein erwecken, im Sinne des Gemeinwohls tätig zu sein, stattdessen aber Interessenpolitik betreiben. Aufgrund ihrer finanzstarken Mitglieder aus der regionalen Wirtschaft verfügen diese Initiativen vermutlich über ein deutlich größeres Budget für ihre Kampagnen.

Aber auch bei den kleineren Akteuren auf der Befürworter:innen-Seite gibt es Hinweise auf die Subventionierung seitens der Wirtschaft: Der Straßenbaulobby sind Anzahl, Vernetzung und Schlagkraft der Straßenbau-Gegner:innen nämlich ein Dorn im Auge. Deshalb versucht sie seit Jahrzehnten mit der „Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V.“ (GSV) gegenzusteuern. Die GSV – eine Lobbyorganisation von Automobil-, Asphalt- und Straßenbau-Unternehmen, die in Kapitel 2.7 näher beleuchtet wird – versucht, mehr Menschen für Straßenbauprojekte zu mobilisieren. Sie unterstützt bestehende Bürgerinitiativen ideell und finanziell oder gründet sie notfalls selbst. Beispielsweise wird nach Auskunft der Lobbyorganisation die Initiative „Zukunft Sichern – A 94“ (siehe auch Beschreibung weiter oben) „immer wieder von der GSV beraten“.¹⁶³

Verdeckt agierende Akteure: Die Möglich-Macher

Neben den Lautsprechern für den Fernstraßenbau existieren eine Reihe von Akteuren, deren Wirken vor allem nicht-öffentlich stattfindet. Ihre Rolle im System Straße ist deshalb nicht weniger wichtig: Ihr Handeln im Hintergrund macht die Fortführung des Status Quo möglich und beeinflusst auf subtile Weise die Prioritätensetzung in der Politik.

Eine mächtige Position nimmt die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein, deren Regelwerke die Verkehrsinfrastruktur prägen. Das Problem: Die FGSV ist weder demokratisch legitimiert, noch sind die verschiedenen Stakeholder im Verkehrsbereich in den Gremien des Vereins adäquat repräsentiert (Kapitel 2.5). In der Hochschullandschaft existieren zahlreiche Institute im Bereich Straßen- und Verkehrswesen. Die Expertise der dort arbeitenden Wissenschaftler:innen fließt – etwa bei der FGSV oder in Forschungsprojekten – in Regelwerke und Verkehrsplanungen ein, beispielsweise den Bundesverkehrswegeplan. Unsere Recherchen zeigen: Die wissenschaftliche Objektivität ist von sich überlappenden Interessen bedroht: Viele der Wissenschaftler:innen üben Doppelrollen aus, sie wirken neben der Hochschularbeit in Lobbyvereinen und als Berater:in oder Geschäftsführer:in bei im Straßenbau engagierten Unternehmen mit (Kapitel 2.6). Dass der Bau von Autobahnen und Bundesstraßen mehr Gegner:innen als Befürworter:innen hat, zeigte bereits das Kapitel 2.4. Die Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung (GSV) versucht das zu ändern: Sie unterstützt und initiiert Bürgerinitiativen für den Straßenbau. Finanziert wird die GSV indirekt von den Asphalt- und Betonverbänden, der Autoindustrie und den Industrie- und Handelskammern (Kapitel 2.7).

2.5 Forschungs- gesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Geschlossene Gesellschaft

Wie lange müssen Fußgänger:innen an der Ampel auf Grün warten? Wie viel Platz bekommen Fahrradfahrer:innen, wie viel parkende Autos? Und wann müssen Autobahnen ausgebaut werden, weil ihre Kapazitätsgrenzen erreicht sind? Auf all diese Fragen liefert in Deutschland seit Jahrzehnten die **Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)** Antworten – ein in der Öffentlichkeit weitgehend unbekannter Verein mit Sitz in Köln.

Das Besondere an der FGSV: Die Empfehlungen der Vereinsgremien, als „Regelwerke“ veröffentlicht, werden fortlaufend unverändert vom Bundesverkehrsministerium übernommen und in der Folge von allen mit dem Thema Verkehrsinfrastruktur befassten Behörden auf Bundes-, Landes- und Kommunalebene umgesetzt. Denn: Auch wenn es sich nicht um Gesetze handelt, so sind die Richtlinien und Empfehlungen der FGSV durch die enge Beziehung zum Bundesverkehrsministerium quasi bindend; im Streitfall berufen sich auch Gerichte auf sie. Die Arbeit eines einzigen, demokratisch nicht legitimierten Vereins bestimmt so seit 100 Jahren maßgeblich die Gestaltung des öffentlichen Raums in Deutschland.

1924 als „Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (STUVA) gegründet, 1934 in ‚Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen‘ (FGS) umbenannt und für Hitlers Autobahn-Ausbauprogramm eingespant, gründete sich der Verein nach dem Krieg 1947 mit gleichem Namen wieder.“¹⁶⁴ Jahrzehntelang betrachtete die Gesellschaft das Thema Mobilität allein aus der Perspektive der Autofahrer:innen. 1980 ergänzte sie den Begriff „Verkehrswesen“, seither hat die FGSV zumindest dem Namen nach alle Verkehrsteilnehmer:innen im Blick.¹⁶⁵

Fixierung auf Autos und Straßen

Die Dominanz des Autoverkehrs in der Arbeit der Gesellschaft wird deutlich, wenn man sich anschaut, welche Themen auf den zweijährlichen Kongressen

der FGSV verhandelt werden. Unsere Auswertung der Kongressprogramme von 1935 bis 2018 zeigt: Die Vortragsthemen enthielten rund 360 mal den Begriff „Bau“ („Straßenbau“, „Erdbau“, „Ausbau“, „Baustoff“, „Baustelle“, „Bauverträge“) im Titel, 158 mal „Beton“ oder „Asphalt“ – hingegen nur 14 mal „ÖPNV“ oder „ÖV“, 11 mal „Radverkehr“, „Radweg“ oder „Fahrrad“ sowie 9 mal „Fußgänger“.¹⁶⁶

Die Fixierung auf Autos und Straßen kann nicht verwundern, sitzen doch in den Gremien nahezu ausschließlich Personen und Institutionen, die vom Erhalt des Status Quo profitieren: unter anderem Mitarbeiter:innen der Verkehrsministerien, Behördenvertreter:innen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Baufirmen, Planungs- und Ingenieurbüros, Interessenverbände und Hochschulprofessor:innen mit thematisch passenden Lehrstühlen. Die Mitarbeit bei der FGSV erfolgt im Ehrenamt, wird somit also indirekt von den entscheidenden Institutionen finanziert.

Eine 2020 erschienene Analyse der FGSV-Gremien von den Professoren Oliver Schwedes und Udo Becker kam zu dem Ergebnis, dass Ministerien sowie Ingenieur- und Planungsbüros mit jeweils etwa 19 Prozent der Mitglieder in den Gremien am häufigsten vertreten sind, gefolgt von Universitäten und Hochschulen (15 Prozent). Etwa 6 Prozent der Gremien-Mitglieder arbeiten bei Baufirmen, weitere rund 9 Prozent im produzierenden Gewerbe. Demgegenüber ist der Öffentliche Verkehr nur mit 2 Prozent der Mitglieder in den Gremien vertreten.¹⁶⁷

Die Verknüpfungen der FGSV zu den weiteren Akteuren der Straßenbaulobby sind auch in den herausgehobenen Ämtern eindeutig und zahlreich:

So leitet die aktuelle Vorständin der FGSV, Elfriede Sauerwein-Braksiek, zugleich die Niederlassung Westfalen der Autobahn GmbH.¹⁶⁸ Der zweite FGSV-Vorstand Ralf Schär war bis zu seiner Pensionierung Anfang 2024 im Hauptjob Vorstandsvorsitzender des Baukonzerns Bickhardt Bau,¹⁶⁹ einem der großen Auftragnehmer im Bereich Bundesfernstraßen (siehe auch Kapitel 2.1). Zudem ist Schär seit 2020 Vorsitzender der Bundesfachabteilung Straßenbau im Hauptverband der Deutschen Bauindustrie.¹⁷⁰

Auch der Geschäftsführer Michael Rohleder hat Stallgeruch: Er war vor seiner Tätigkeit bei der

FGSV unter anderem beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz tätig, der den überwiegenden Teil der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Rheinland-Pfalz plant, baut und unterhält. Eine weitere berufliche Station war mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) die für das Thema Straße zuständige technisch-wissenschaftliche Behörde des Bundesverkehrsministeriums. Auch beim Ministerium selbst war Rohleder in der Abteilung Straßenbau tätig.¹⁷¹

Der Leiter des Bereichs Verkehr der FGSV, Sven-Martin Nielsen, ist zugleich Vorstandsmitglied der Vereinigung der Straßenbau- und Verkehrsingenieure in Nordrhein-Westfalen¹⁷² und war beim Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen in Brandenburg tätig,¹⁷³ der oberen Straßenbaubehörde des Landes Brandenburg.

Die FGSV setzt offen auf den nahen Kontakt mit der Bauindustrie. So heißt es auf der vereinseigenen Website: „Die FGSV ist der zentrale Fachkontakt für Baufirmen und Unternehmen der Baustoffindustrie, Mobilitätsanbieter, Prüflabore, Verbände oder Hersteller von Baufahrzeugen. [...] Und als Mitglied in einem der FGSV-Gremien sind Sie herzlich eingeladen, Ihr Wissen und Ihre Perspektive aus der Praxis in die Erarbeitung des Regelwerks einzubringen.“¹⁷⁴

Laut Satzung wird zudem erwartet, „dass die Mitglieder, namentlich von Seiten der Wirtschaft, über die Mitgliedsbeiträge hinaus Forschungsmittel zur Finanzierung von Forschungsarbeiten zur Verfügung stellen.“¹⁷⁵

„Mit dem jetzigen Verkehrssystem verwachsen“

In ihrer Analyse der FGSV-Gremien war es den Professoren Schwedes und Becker nicht gelungen, „eine in der FGSV mitarbeitende Organisation zu identifizieren, die an einer grundsätzlichen Umkehr der Situation im Verkehrswesen (etwa im Rahmen einer grundsätzlichen Mobilitätswende, hin zu ‚Mobilität für alle Personengruppen mit weniger Verkehr!‘ man denke etwa an die gesellschaftspolitische Bewegung Fridays-for-future) interessiert wäre.“

Die in der FGSV vertretenen Institutionen und Personen, so die Autoren, verfolgten Eigeninteressen, die auf den Erhalt des bestehenden Systems abzielten, da sie „im Regelfall mit dem jetzigen Verkehrssystem und seinen Charakteristika gewachsen und verwachsen“ seien.¹⁷⁶ Noch in

den 1970er Jahren mussten neue Mitglieder ihrer Beitrittserklärung „in der Regel eine Befürwortung durch 3 Vereinsmitglieder beifügen“.¹⁷⁷ Unter anderem diese Regelung führte zu einer sich selbst abgrenzenden Expert:innen- und Interessengruppe. Der Passus wurde mittlerweile aber fallen gelassen.

In ihrer Analyse der FGSV beschreiben Schwedes und Becker die FGSV dennoch als „Closed Shop“ einer Expertokratie, die sich immer wieder selbst rekrutiert.“ Ihr fehle daher „das Sensorium, um neue zivilgesellschaftliche Strömungen wahrzunehmen und angemessen darauf zu reagieren.“¹⁷⁸

Als Vereinszweck nennt die aktuelle Fassung der FGSV-Satzung die „Förderung der wissenschaftlichen Forschung und der Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen durch das Zusammenwirken von Wissenschaft, Wirtschaft und Verwaltung. [...] Der Verein ist selbstlos tätig; er verfolgt nicht in erster Linie eigenwirtschaftliche Zwecke.“¹⁷⁹

Verkehrspolitische Vorgaben beeinflussten bei der FGSV allerdings Wissenschaft und Lehre, nicht umgekehrt, konstatierte hingegen Anfang der 2000er Jahre der Ingenieur Rudolf Pfeleiderer, der mehrere Jahre Gastmitglied in einem FGSV-Arbeitsausschuss war. Die FGSV fördere daher nicht die wissenschaftliche Forschung, sondern sei vielmehr der „pseudoverkehrswissenschaftliche Arm der Straßenbaulobby“. So werde insbesondere der induzierte Verkehr ignoriert, jener Verkehr also, der durch eine verbesserte Straßeninfrastruktur zusätzlich entsteht: „Da es politisch vorgegeben ist, dass Straßenbau ein Beitrag zum Umweltschutz ist und Verkehrszeit einspart, sind Prognosemethoden und Bewertungsverfahren entstanden, bei denen herauskommt, dass Treibstoffverbrauch und Emissionen durch Straßenbau sinken.“¹⁸⁰

Auch jene FGSV-Richtlinie, die den Querschnitt für die unterschiedlichen Straßentypen definiert (RAS-Q), widerspricht laut Pfeleiderer verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen: „Laut RAS-Q ist die Verkehrssicherheit einer Straße um so größer je breiter sie ist. Denn man will möglichst breite Straßen bauen. Tatsächlich gilt dies weder für einbahnige Landstraßen noch für Autobahnen. [...] Auch die Verbreiterung einer Autobahn von vier

auf sechs Streifen führt nicht zu weniger, sondern zu mehr Unfällen.“¹⁸¹

Die Professoren Becker und Schwedes sehen daher eine „notwendige Reformdebatte“, die auf eine „Demokratisierung der verkehrswissenschaftlichen Standesgesellschaft“ gerichtet sein soll. Andere haben aus Protest gegen die ausbleibenden Reformen bereits hingeworfen: Unter Verweis auf ausbleibende Fortschritte bei der Demokratisierung der FGSV und auch auf das Fehlen von Umweltstimmen im Verein traten 2014 und 2015 der ehemalige Direktor des Deutschen Instituts für Urbanistik, Klaus J. Beckmann, sowie der Verkehrswissenschaftler Helmut Holzapfel aus der FGSV aus.¹⁸²

2.6 Die Wissenschaft: Institute für Interessenverknüpfung

Wenn es um die Einbindung privater Investitionen als Finanzierungsvariante im Bausektor geht, ist Hans-Wilhelm Alfen in der Szene eine bekannte Größe. In seiner Zeit als Professor der Bauhaus-Universität (2000–2019) organisierte er Symposien zum Thema¹⁸³ und verfasste unter anderem die Studie „PPP-Lösungen für Deutschlands Autobahnen. Empfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung“.¹⁸⁴ Kritiker:innen nannten ihn auch den „deutschen PPP-Guru“.¹⁸⁵ PPP steht für Public Private Partnerships (bzw. Öffentlich-Private Partnerschaften, siehe Kapitel 3.3), eine insbesondere im Bereich Fernstraßen umstrittene Beschaffungsvariante bei Bauvorhaben.

Neben seiner Professorentätigkeit agiert Alfen seit 2004 auch noch als Geschäftsführender Gesellschafter der Alfen Consult GmbH, die Gutachten und Studien, Stellungnahmen, Analysen und Bewertungen unter anderem im Bereich Verkehrsinfrastruktur anbietet. Auf ihrer Website verweist die Firma auf die „Wurzeln an der Professur Betriebswirtschaft im Bauwesen der Bauhaus-Universität Weimar“. Zu seinen Kunden zählt Alfen Consult auch das Bundesverkehrsministerium.¹⁸⁶

Alfen Consult erstellte unter anderem die sogenannte

Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für den Ausbau der A 8 zwischen Augsburg und Ulm, die zu dem Ergebnis kam, dass sich die Konzessionsvergabe des Autobahnabschnitts an ein privates Konsortium wirtschaftlich lohne.¹⁸⁷ Besonders pikant an dem Vorgang: Konzessionsnehmer wurde schließlich ein Konsortium um Alfens alten Arbeitgeber Hochtief.¹⁸⁸ Für den Baukonzern hatte Alfen bis zu seinem Wechsel an die Uni als „Leiter Projektentwicklung Infrastruktur“ gearbeitet,¹⁸⁹ als Professor hatte er für seine Studie zur erfolgreichen Umsetzung von PPP bei Autobahnen Drittmittel seines ehemaligen Arbeitgebers sowie von anderen am Autobahnbau interessierten Unternehmen erhalten.¹⁹⁰

Gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse nicht berücksichtigt

Unparteilich, ehrlich, objektiv: An diesen Attributen wird die Arbeit von Wissenschaftler:innen eigentlich seit Jahrhunderten gemessen. Die Gesellschaft vertraue zurecht auf die „Unparteilichkeit des wissenschaftlichen Urteils“, schreibt der Deutsche Hochschulverband.¹⁹¹ Das Beispiel Alfen zeigt: Überlagern sich wirtschaftliche Interessen mit der eigenen Forschungsarbeit, erhält das Image der Unvoreingenommenheit schnell Kratzer.

Bei der deutschen Infrastrukturplanung ist auffällig, wie wenig gesicherte wissenschaftliche Erkenntnisse – etwa zum induzierten Verkehr – dort berücksichtigt werden.¹⁹² Auch Klima- und Umweltbelange werden bei der deutschen Verkehrswegeplanung systematisch kleingerechnet.¹⁹³ Kritik von Forschenden an den wissenschaftlichen Grundlagen und veralteten Annahmen beispielsweise beim Bundesverkehrswegeplan 2030 gab es bereits bei dessen Erstellung, seither hat sie weiter zugenommen^{194 195} (siehe auch Kapitel 3.1). Aber warum finden neue wissenschaftliche Erkenntnisse kaum Widerhall in der Infrastrukturplanung? Und warum kommt der Neu- und Ausbau von Straßen insgesamt nicht auf den Prüfstand? Einen Hinweis auf die Gründe für dieses Beharrungsvermögen könnten die enge Verbindung mit der Industrie und die zahlreichen Doppelrollen von Wissenschaftler:innen liefern.

In der deutschen Hochschullandschaft ist es keine Seltenheit, dass Forschungsprojekte seitens der Industrie gefördert werden, oder dass Wissenschaftler:innen ihr Gehalt über Beratungsleistungen,

Fachvorträge oder Funktionen in Unternehmen verbessern. Das ist nicht per se problematisch, denn die Vernetzung von Wissenschaft und Industrie ist im Hinblick auf den Wissenstransfer oft wünschenswert. Wichtig ist jedoch, dass die Unabhängigkeit der Wissenschaft dabei stets gewahrt bleibt, um objektive und unvoreingenommene Forschungsergebnisse sicherzustellen. Deswegen gibt es Regelungen, zum Beispiel über Nebentätigkeiten von Professor:innen (siehe Kasten).

Nebentätigkeiten in der Wissenschaft

Nebentätigkeiten der Professor:innen und des wissenschaftlichen Personals werden von den Bundesländern geregelt. Sie sind generell erlaubt, müssen allerdings in der Regel genehmigt werden. Dabei gibt es einige Punkte zu beachten.

1) Arbeitsleistung: Die Aufgaben in der Forschung, Lehre und Verwaltung dürfen durch die Nebentätigkeit nicht beeinträchtigt werden.

2) Zeitliche Belastung: Die zeitliche Belastung darf die dienstlichen Pflichten an der Universität nicht behindern. Eine Nebentätigkeit, die bis zu einem Arbeitstag pro Woche einnimmt, ist oft in Ordnung.¹⁹⁶

3) Unparteilichkeit: Die Unparteilichkeit / Unbefangenheit soll nicht beeinflusst werden.¹⁹⁷ Gutachtertätigkeiten sind von der Genehmigungspflicht oft ausgenommen.^{198 199 200}

Dass diese Regelungen nicht immer eingehalten werden, zeigt etwa der Fall eines Professors der RWTH Aachen, der neben seinem Professoren-Job noch die Geschäfte einer GmbH führte. Über diese GmbH warb der Professor Drittmittel ein und bereicherte sich dabei persönlich. Gleichzeitig vernachlässigte er seine professoralen Verpflichtungen. Wegen Steuerhinterziehung und Untreue wurde er verurteilt.²⁰¹ Laut Recherchen von Correctiv können GmbHs, die viele Professor:innen neben ihrer Unitätigkeit führen, dazu missbraucht werden, Drittmittel an der Universität vorbei in die eigene Tasche zu schleusen.²⁰²

Aber auch Nebentätigkeiten anderer Art führten in der Vergangenheit vielerorts zu Problemen: So berichtete

die „Zeit“ schon vor Jahren von einem Professor der Technischen Hochschule Nürnberg, der für eine Nebentätigkeit als Berater in drei Jahren 900 000 Euro kassierte. An der Uni Regensburg führte ein Lehrstuhlinhaber nebenbei ein milliardenschweres Immobilienunternehmen. Die Wochenzeitung berichtete auch über systematisches Versagen der Hochschulen bei der Kontrolle von Nebentätigkeiten.²⁰³

Diese disziplinübergreifenden Fälle erwecken den Eindruck, dass Intransparenz und fehlende Kontrolle über Nebentätigkeiten und Drittmittel-Flüsse strukturelle Probleme an Universitäten sind, die an einigen Fakultäten offenbar besonders schwerwiegende Folgen haben. Doch wie verbreitet sind Nebentätigkeiten im Bereich der Verkehrswissenschaft? Bereits vor zwei Jahrzehnten konstatierte Alain Grenier, im Verkehrswesen bestehe „eine enge Verknüpfung zwischen Wissenschaft und Anwendung“, weil viele Lehrstuhlinhaber gleichzeitig Planungsbüros betrieben, die von öffentlichen Aufträgen abhingen.²⁰⁴ Ist dies auch heute noch der Fall?

Enge Kontakte in die Industrie

In unserer Recherche haben wir uns mit den Tätigkeiten Dutzender Professor:innen aus dem Bereich Verkehrswesen auseinandergesetzt. Dabei haben wir zum Beispiel untersucht, welche Nebentätigkeiten sie in Unternehmen und Lobbyverbänden ausüben, welche Informationen über Drittmittel seitens der Industrie verfügbar sind und ob es dabei Auffälligkeiten gibt. Startpunkt der Recherche waren die Leitungspositionen in den Gremien und Ausschüssen der FGSV. Dort werden die Regelwerke für den Straßenbau und die Verkehrsplanung von Vertreter:innen aus Verwaltung, Wirtschaft und Wissenschaft erarbeitet (siehe Kapitel 2.5). Neben Ministeriumsangehörigen und Mitarbeiter:innen aus Planungs- und Ingenieurbüros bilden Professor:innen in der FGSV die größte Gruppe, so dass der Unparteilichkeit des wissenschaftlichen Urteils eine bedeutende Rolle zukommt.

Unsere Recherchen zeigen: Im Teilbereich Straßenwesen haben zahlreiche Professor:innen neben ihrer Arbeit in der Wissenschaft auch noch Tätigkeiten in der Wirtschaft und sind an der Erarbeitung von Regelwerken der Straßenplanung beteiligt. Viele Professor:innen pflegen enge Kontakte in die Industrie und Nebeneinkünfte durch eigene Unternehmen sind weit verbreitet. Im Folgenden stellen wir einige markante Beispiele vor.

Der emeritierte Professor Frohmut Wellner war parallel zu seiner Professur für Straßenbau an der Technischen Universität Dresden Mitglied in mehreren Gremien der FGSV und bis 2023 im Vorstand des Asphaltinstituts.^{205 206} Das Institut ist die Forschungsvereinigung der Asphaltindustrie und angegliedert an den Deutschen Asphaltverband e. V.. Unter dessen Mitgliedern befinden sich große Baukonzerne wie Hochtief, Max Bögl, Strabag AG, Kemna Bau Andreae und Eurovia Verkehrsbau.²⁰⁷ Das Asphaltinstitut initiiert industrieorientierte Forschungsvorhaben und treibt die erforderlichen Fördermittel dafür auf.²⁰⁸ Wellner hat 2009 auch die Dresdner Asphalttage eingeführt.²⁰⁹ Die Netzwerkveranstaltung findet alle zwei Jahre statt und bringt Wissenschaft, Politik und Verwaltung mit der Wirtschaft zusammen. Gesponsert wird die Veranstaltung unter anderem von den Schwergewichten des Straßenbaus sowie der Mineralölindustrie: Strabag, Vinci Deutschland und Total Energies.²¹⁰

Sein Nachfolger an der TU Dresden, Professor Alexander Zeißler, sitzt im wissenschaftlichen Beirat des Asphaltinstituts und lädt inzwischen zu den Dresdner Asphalttagen ein.²¹¹ In einer weiteren Rolle ist der Professor für Straßenbau Leiter der FGSV-Arbeitsgruppe „Dimensionierung im Bereich Infrastrukturmanagement“.²¹² Außerdem ist er gleichzeitig Geschäftsführer und Gesellschafter der Ingenieurgesellschaft IDAV GmbH, die einen Bilanzgewinn von 40.000 Euro im Jahr 2021 erwirtschaftete.²¹³ Sein Co-Geschäftsführer, Wolf Uhlig, leitet auch noch die Firma Uhlig & Wehling GmbH.²¹⁴ Diese tritt als Projektpartner im Forschungsprojekt „Datenbasierte Bewertung der Resilienz kommunaler Straßeninfrastruktur (DaRkSeit)“ des Instituts von Zeißler auf.²¹⁵

Andreas Bark ist Professor für Straßenwesen und Vermessung an der Technischen Hochschule Mittelhessen. Nebenbei leitet er die Arbeitsgruppe für Autobahnen in der FGSV, wo er an Regelungen für den Aus- und Neubau mitwirkt, und sitzt im FGSV-Lenkungsausschuss für den Straßenentwurf.²¹⁶ Darüber hinaus arbeitet Bark als wissenschaftlicher Berater bei der Durth Roos Consulting GmbH und ist Gesellschafter der Beratungsfirma. Die Firma hat 72 Mitarbeitende und vier Niederlassungen in Deutschland. 2021 hat sie einen Bilanzgewinn von über 320.000 Euro erwirtschaftet und arbeitet unter anderem zu den Themen Verkehrsplanung und Straßenentwurf.^{217 218}

Professor Thomas Richter, Institut für Land- und Seeverkehr der Technischen Universität Berlin, lehrt und forscht ebenfalls schwerpunktmäßig zum Thema Straßenentwurf.²¹⁹ Zum gleichen Thema arbeitet er in seiner Rolle als Leiter des FGSV-Gremiums für Landstraßen²²⁰ sowie als Geschäftsführer und Gesellschafter des Planungsbüros SHP Ingenieure GbR, das in den Bereichen Straßenentwurf und Verkehr tätig ist.²²¹ SHP beschäftigt 40 Mitarbeitende. Der Gewinn, den das Unternehmen erwirtschaftet, ist öffentlich nicht einsehbar.²²²

Anders ist es bei Hegger + Partner (H+P Ingenieure GmbH), einem Schwergewicht unter den Ingenieurbüros. H+P ist in allen Bereichen des Hoch- und Ingenieurbaus (z.B. Straßenbrücken) tätig.²²³ Das Unternehmen erwirtschaftete 2022 einen Bilanzgewinn von 4,75 Mio. Euro und beschäftigte 90 Mitarbeitende.²²⁴ Benannt ist das Unternehmen nach seinem geschäftsführenden Gesellschafter Prof. Dr. Josef Heinrich Hegger. Hegger war bis 2023 30 Jahre Professor und Leiter des Instituts für Massivbau der RWTH Aachen.^{225 226} Sein Unternehmen führte er parallel dazu. Den Straßenbau in Deutschland sieht Josef Hegger übrigens nicht in der Pflicht, Vorreiter im Kampf gegen die Klimakrise zu sein. Seiner Meinung nach müsse man bei den Zementwerken in China ansetzen, verkündete er in seiner Präsentation über Modulare Brücken zur Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur an der RWTH Aachen.²²⁷

Jürgen Gerlach ist Professor für Straßenverkehrsplanung und -technik an der Universität Wuppertal.²²⁸ Er leitet zudem das Gremium Verkehrsplanung in der FGSV.²²⁹ Gleichzeitig betätigt Gerlach sich in mehreren Rollen auch in der Wirtschaft. Neben seinem eigenen Ingenieurbüro,²³⁰ ist er Gesellschafter und wissenschaftlicher Berater der IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH,²³¹ welche 2021 einen Bilanzgewinn von über 160.000 Euro erwirtschaftete. Darüber hinaus ist er Mitglied im Aufsichtsrat der Teamplan Ingenieurverbund AG,²³² die unter anderem Planung und Bauüberwachung für Autobahnen anbietet und 2021 einen Bilanzgewinn von über 4,8 Mio. Euro erwirtschaftete.²³³ Trotz scheinbar überlappender Interessen könnte Gerlach für einen Sinneswandel in der FGSV stehen. Er äußerte sich zuletzt kritisch in Bezug auf die bisherige Rolle der FGSV, setzt sich unter anderem für die Integration der Klimaschutzziele in die Regelwerke ein und prognostiziert ein Zurückdrängen des Autos in der Stadt.²³⁴

2.7 Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung: Illusionskünstler für Initiativen

Wer erstmals von der GSV hört, denkt beim Namen unweigerlich an ein grünes Projekt der Verkehrswende: Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V. nennt sich der 1980 gegründete gemeinnützige Verein. Das Ziel der Organisation sei „eine nachhaltige und umweltgerechte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Deutschland“, heißt es auf der vereinseigenen Website.²³⁵

Auch die Satzung deutet auf passionierte Umweltschützer hin: „Aufgabe und Zweckbestimmung des Vereins ist der Schutz der Umwelt und die Förderung umweltschützender und -erhaltender Maßnahmen, insbesondere umweltgerechter Straßen und sonstiger Verkehrseinrichtungen.“²³⁶ Genau dieser Förderung des Umwelt- und Landschaftsschutzes verdankt die GSV ihre Gemeinnützigkeit.²³⁷ Grünbrücken? Krötenzäune? Von wegen.

Der nachhaltige Name und die ökogerechte Sprache verdecken nur notdürftig die graue Realität: In Wahrheit arbeitet die GSV als getarnte Lobbyorganisation für Straßenbauunternehmen, Asphaltindustrie und Autobauer. Ihr Daseinszweck besteht allein darin, so viele Straßenbaupläne wie möglich Realität werden zu lassen. Die ständige Wiederholung des Wortes „Umwelt“ dient der plumpen Ablenkung.

Nach Darstellung der GSV wurden seit Gründung durch die Unterstützung des Vereins „Hunderte von Projekten“ vorangebracht. Mehr als 100 „Straßenbauvorhaben und andere Verkehrsprojekte“ betreue die GSV „ständig“.²³⁸ Die Hilfestellung des Vereins kommt lokalen Bürgerinitiativen (BI, siehe auch Kapitel 2.4) sowie Gemeinden zugute, die sich für den Straßenbau stark machen. Mal gibt die GSV ihnen Geld für Plakate oder den Aufbau einer Website, mal berät sie die Straßenbefürworter:innen

zu Planungsprozessen oder vermittelt ihnen einflussreiche Kontakte. Finden sich partout keine Bürger:innen für eine Pro-Straßen-BI, übernimmt die GSV die Gründung auch selbst.²³⁹

GSV initiiert künstliche Graswurzelbewegung

Die GSV betreibt also zumindest in Teilen ihrer Arbeit Astroturfing: die Initiierung einer künstlichen Graswurzelbewegung, die den Anschein einer unabhängigen Meinungsäußerung „von unten“ erweckt (siehe auch Kapitel 2.4). Damit lässt sie in der Öffentlichkeit ein Zerrbild entstehen, indem sie den natürlich gewachsenen Bürgerinitiativen gegen Straßenbauprojekte vermeintlich unabhängige Pro-Initiativen gegenüberstellt bzw. den Einfluss bestehender Pro-Straßenbau-BIs künstlich vergrößert. Zu den abgeschlossenen Projekten der jüngeren Vergangenheit, bei denen der Verein seine Finger im Spiel hatte, zählen laut GSV-Website der Neubau der A 94 in Bayern²⁴⁰ sowie der Lückenschluss der A 33 zwischen Bielefeld und Osnabrück.²⁴¹

Die GSV-Mitarbeiter:innen kennen sich mit dem Straßenbau bestens aus: Der GSV-Vorsitzende Karl Wiebel, Ministerialdirigent a. D., war, ehe er zur GSV kam, Leiter der Abteilung „Straßen- und Brückenbau“ im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr,²⁴² davor Leiter von Straßenbauämtern in Franken.

Bereits sein langjähriger Vorgänger als Vorsitzender, Rolf Crone, war Ministerialdirigent und Abteilungsleiter Straßenbau, allerdings im hessischen Verkehrsministerium.²⁴³

Der GSV-Landesbeauftragte Volker Kock (Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt) war vor seiner Zeit im Verein Bauoberrat in Konstanz sowie Abteilungsleiter bei der DEGES, der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

Die GSV-Landesbeauftragten René Kühn (Hessen und Niedersachsen) und Willi Johannes (NRW, Saarland, Rheinland-Pfalz) wiederum kennen den kommunalen Verwaltungsapparat aus ihrer Zeit als Bürgermeister: Kühn (SPD, später parteilos) in Thalheim,²⁴⁴ Johannes (SPD) in Wachenheim und Monsheim.²⁴⁵

Die GSV behauptet, in ihrem Wirken unabhängig zu sein – nicht nur gegenüber Parteien oder

Regierungen, sondern auch gegenüber „wirtschaftlichen Gruppen und Einzelinteressen“.²⁴⁶

Ihre Nähe zur Straßenbaulobby manifestiert sich jedoch auf vielfältige Weise: Die GSV hat ihren juristischen Sitz in Bonn,²⁴⁷ residiert aber real in einem Büro in München.²⁴⁸ An der dortigen Adresse sitzen auch diverse Interessengruppen der Bauindustrie:²⁴⁹

- Bayerischer Industrieverband Steine und Erden e. V.
- Bayerischer Ziegelindustrie-Verband
- Deutscher Beton- und Bautechnik-Verein
- Informationszentrum Beton des Vereins Deutscher Zementwerke²⁵⁰

Das von der GSV herausgegebene Magazin „Verkehr + Umwelt“ erscheint im gleichen Verlag wie die „Stahlbau Nachrichten“ und das Fachblatt „Brückenbau“.²⁵¹ Mitgliederversammlungen der GSV fanden laut LobbyControl in der Vergangenheit außerdem schon mal in den Räumen von HeidelbergCement oder Volkswagen statt.²⁵²

Angeblich finanziert sich die Gesellschaft vor allem über die Beiträge ihrer Mitglieder. 2013 waren das nach GSV-Angaben „etwa 250“, vor allem „Repräsentanten von Gemeinden, Städten und Landkreisen.“²⁵³

FSV: Lobbyverein zur Finanzierung der Arbeit

Was die GSV verschweigt: Geld bekommt sie auch von einer nahezu unsichtbaren Organisation mit erstaunlich ähnlichem Namen: der Fördergemeinschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung e. V. (FSV). Die FSV verfolgt genau einen Zweck: die GSV zu alimentieren. In der FSV-Satzung heißt es dazu unzweideutig: „die Fördergemeinschaft dient in erster Linie dazu, finanzielle Mittel für die Schwesterorganisation GSV e. V. aufzubringen.“²⁵⁴

Stärker noch als die GSV agiert die FSV im Dunkeln: Sie betreibt keine Website, veröffentlicht weder Informationen zu ihren Mitgliedern noch zu ihren Finanzen. Einige ehemalige oder aktuelle Mitglieder der FSV sind dennoch bekannt, unter anderem durch Angaben im Lobbyregister des Bundestags. Zu ihnen zählen u. a.:²⁵⁵

- Deutscher Asphaltverband
- Bundesverband der Zementindustrie
- Verbände Beton-Marketing West/Nord/Ost
- Süd Zement Marketing
- Verband der Automobilindustrie
- Philipp Holzmann AG

- Deutag Mischwerke
- Verband der Bau- und Rohstoffindustrie
- zahlreiche Industrie- und Handelskammern (IHK)

Allen bekannten Mitgliedern der FSV ist eines gemein: Sie zählen zu den größten Profiteuren des Straßenbaus, weil sie Baustoffe liefern, Straßenprojekte umsetzen oder Autos bauen, die wiederum Straßen zum Fahren benötigen. Die Nähe zur Straßenbaulobby lässt sich auch geografisch bemessen: Der aktuelle Sitz der FSV liegt nur 900 Meter entfernt von der Niederlassung des Baukonzerns Strabag.²⁵⁶

Seit Mai 2024 ist der Professor für „Straßenbau – Erhaltung, Um- und Ausbau“ an der Ostbayerischen Hochschule Regensburg, Andreas Appelt, Vorstandsvorsitzender der FSV.²⁵⁷ Appelt folgte auf den 2023 verstorbenen FSV-Vorsitzenden Prof. Dr. Klaus Habermehl, der den Posten mindestens acht Jahre lang innehatte. Habermehl lehrte im Fachbereich Bauingenieurwesen an der Hochschule Darmstadt und war darüber hinaus auch Gründer und Mitinhaber der Ingenieur-Beratungsfirma Habermehl & Follmann.²⁵⁸ Die Firma hat Verkehrsprojekte für Kreise und Städte realisiert, zählt zu seinen Kunden aber auch die DEGES, die Strabag und die Autobahndirektion Nordbayern.²⁵⁹ Darüber hinaus leitete Habermehl mindestens zehn Jahre lang einen Ausschuss bei der FGSV^{260 261} (siehe auch Kapitel 2.5).

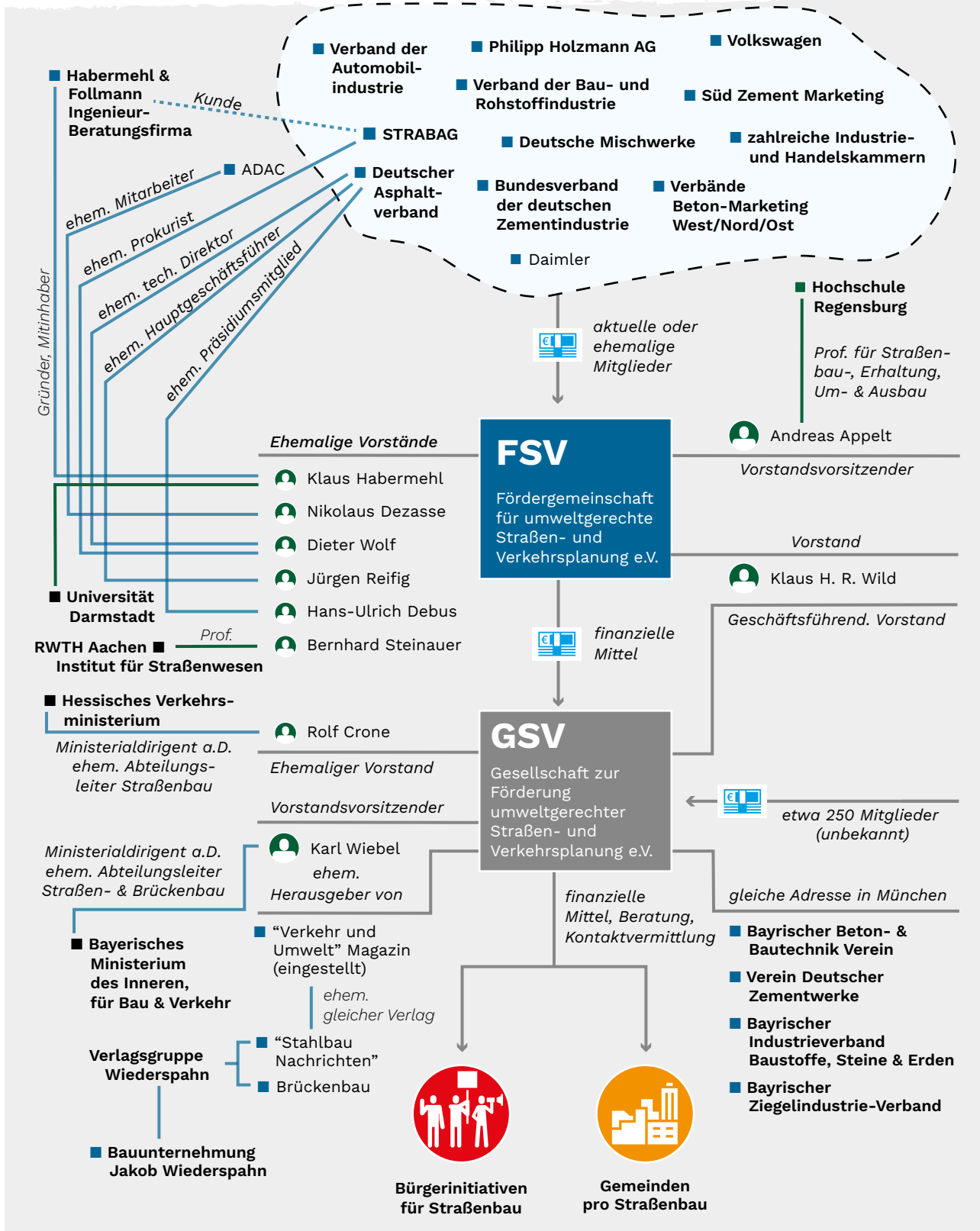
Weitere ehemalige FSV-Vorstände²⁶² haben gleichfalls enge Verflechtungen mit der Industrie:

- Prof. Dr.-Ing. Bernhard Steinauer, von 1998 bis 2015 im FSV-Vorstand, war von 1971 bis 1995 bei Straßenbauämtern und Autobahndirektionen in Bayern tätig. Er ist Mitglied sowie Leiter diverser Gremien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und außerdem Gesellschafter der privaten ISAC GmbH, die Beratung zu Straßenbautechnik anbietet.²⁶³
- Dieter Wolf war bis 2021 Prokurist der Strabag,²⁶⁴ früher Technischer Direktionsleiter bei der Deutsche Asphalt GmbH.²⁶⁵
- Jürgen Reifig war von 1990 bis 2016 Geschäftsführer des Deutschen Asphaltverbands (DAV).²⁶⁶
- Nikolaus Dezasse war langjähriger Mitarbeiter des ADAC, zum Beispiel trug er 2008 als verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher des ADAC Südbayern bei der CSU-nahen Hanns-Seidel-Stiftung vor.²⁶⁷

Abbildung 13: Die Verbindungen von FSV und GSV

GSV & FSV

ENGE VERBINDUNG IN DIE BAUINDUSTRIE



- Hans-Ullrich Debus ist gemeinsam mit seinen Söhnen Besitzer der Arno Debus GmbH & Co. KG, und damit Kommanditist (Eigner) der am Asphalt-Mischwerke Oberfranken. Zudem ist Debus ehemaliges DAV-Präsidiumsmitglied.²⁶⁸

Kurzum: Die FSV zählt nicht nur Unternehmen der Straßenbauindustrie zu ihren Mitgliedern, sie rekrutiert auch ihre Vorstände vielfach aus der Baubranche. Wie hoch das finanzielle Förderengagement ist, mit dem sie die Tätigkeiten ihrer Zwillingsschwester GSV möglich macht, ist unbekannt.

FSV und GSV agierten in den vergangenen Jahren geräuschlos. Die Lobbyvereine der Straßenbauindustrie scheinen dabei auch aus der kritischen Berichterstattung der Vergangenheit^{269 270} gelernt zu haben.

Staatliche Akteure: Die Straßenbau-Sponsoren

Die Fürsprecher:innen des Fernstraßenbaus sind so vielfältig wie zahlreich – von Automobilclub bis Zementhersteller. Um ihre Projektwünsche Realität werden zu lassen, sind aber alle Beteiligten auf die Unterstützung des Staates angewiesen. Denn der Bund ist alleiniger Eigentümer des deutschen Fernstraßennetzes. Die Unveräußerlichkeit dieses Eigentums ist sogar in Artikel 90 des Grundgesetzes festgeschrieben. Der Bund entscheidet darüber, ob und wo neue Autobahnen und Bundesstraßen geplant, welche Engpässe mit zusätzlichen Fahrspuren verbreitert werden und wo das bestehende Straßennetz zuerst saniert wird. Jedes Jahr legt die Bundesregierung im Haushaltsplan die zur Verfügung stehenden Mittel fest. Das Bundesverkehrsministerium verwaltet traditionell den größten Investitionshaushalt. Auch deswegen gehört der Ministerposten zu den begehrtesten in jedem Kabinett (Kapitel 2.8). Für Planung und Bau der Autobahnen ist seit 2021 die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Obwohl sie der Beschreibung nach im Prinzip einer dem Ministerium unterstellten Bundesbehörde ähnelt, fällt sie immer wieder durch politische Äußerungen auf – etwa, wenn sie gemeinsam mit einer Pro-Bürgerinitiative für den Autobahnbau wirbt (Kapitel 2.9).

2.8 Das Bundesverkehrsministerium: Verwalter der Milliarden

Die Position des Bundesverkehrsministers ist von entscheidender Bedeutung für die Gestaltung der Verkehrspolitik in Deutschland. Er ist Herrscher über den Verkehrsetat, einen der größten Posten im Bundeshaushalt²⁷¹ und zugleich den größten Investitionshaushalt des Bundes.²⁷² Damit lenkt das Verkehrsministerium maßgeblich, wohin staatliche Investitionen in Deutschland fließen.

Bayern first: 12 Jahre unter CSU-Herrschaft

Von 2009 bis 2021 führten CSU-Politiker das Verkehrsministerium. Die bayerischen Minister standen für ein Weiter-So bei der autozentrierten Infrastrukturplanung. In ihre Amtszeiten fielen die beschleunigte Privatisierung des Autobahnbaus und die Gründung der Autobahn GmbH des Bundes. Von den Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) beim Autobahnbau profitierten vor allem große Baukonzerne und Versicherer, für die Bürger:innen wurde es teurer (siehe auch Kapitel 3.3).

Darüber hinaus trieben die CSU-Verkehrsminister den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) voran, in dem über 1300 Straßenbauprojekte mit einer Gesamtlänge von fast 10.000 Kilometer Platz fanden. Die Methodik des BVWP unterschätzt den induzierten Verkehr und die Umweltauswirkungen der Projekte massiv (siehe auch Kapitel 3.1).

Überdurchschnittlich viele Gelder für Bundesfernstraßen flossen unterdessen nach Bayern. Das Heimatland der CSU-Minister erhielt mehr Geld als jedes andere Bundesland, gemessen an Infrastruktur und Bevölkerungszahl. Dieser Trend setzte sich zunehmend über die Amtszeiten der drei CSU-Verkehrsminister fort.²⁷³

Peter Ramsauer war zwischen 2009 und 2013 Verkehrsminister. In seiner Amtszeit fokussierte er sich auf den Straßenverkehr. Einerseits öffnete er den Markt für den Fernbus-Linienverkehr.²⁷⁴ Andererseits veranlasste er, dass die Einnahmen aus der Lkw-Maut ab 2011 komplett in den Straßenbau flossen anstatt – wie es zuvor der Fall war – in Straßen, Schienen und Wasserstraßen. Unter anderem die Allianz Pro

Schiene kritisierte Ramsauer für diese Entscheidung und nannte sie einen „Rückfall in die 60er Jahre“.²⁷⁵

Es folgte Alexander Dobrindt als Verkehrsminister. Während seiner Amtszeit entstand maßgeblich der BVWP 2030. Mit ihm förderte Dobrindt den Straßenbau insgesamt – und insbesondere in seinem Wahlkreis. Insgesamt brachte Dobrindt Investitionen von bis zu 800 Millionen Euro für seine Heimatregion im BVWP 2030 unter. Allein drei Tunnel sollen 540 Millionen Euro kosten.²⁷⁶ Darüber hinaus trieb Dobrindt die weitere Akquise von privaten Finanzmitteln für den Autobahnbau voran. In der Diskussion um eine zentrale Infrastrukturgesellschaft erklärte er: „Wir wollen eine staatliche Gesellschaft, die private Finanzierungen in Anspruch nehmen kann“.²⁷⁷ Mit diesem Plan konnte sich Dobrindt allerdings nicht durchsetzen.²⁷⁸ Nach dem vorzeitigen Rücktritt Dobrindts im Oktober 2017, wurde der CSU-Politiker Christian Schmidt sein vorübergehender Nachfolger.

Ein halbes Jahr später übernahm Andreas Scheuer das Ministeramt. Nach der Vorarbeit seiner Vorgänger gründete er bereits im ersten Jahr seiner Amtszeit die Autobahn GmbH. Die Autobahn GmbH sollte zentral den Erhalt, die Finanzierung und den Bau von Fernstraßen planen und durchführen (siehe auch Kapitel 2.9).

Neben der gescheiterten „Ausländer-Maut“ machte Scheuer in seiner Amtszeit auch mit auffälligen Investitionen in Straßenbauprojekte von sich reden. Seit seinem Amtsantritt 2018 bis Ende 2020 flossen 60,8 Millionen Euro in den Neubau von Straßen und 69,5 Millionen Euro in den Straßenerhalt in seiner Heimatregion Passau – große Summen verglichen mit anderen Regionen in Deutschland, in die weit weniger investiert wurde.²⁷⁹

Eine systematische Nähe zur Autoindustrie belegte eine Auswertung von Scheuers Terminkalender. Während er sich in seiner Amtszeit mindestens 80 mal mit Vertreter:innen der Autoindustrie traf, gab es nur ein Treffen mit Umweltverbänden im Rahmen eines parlamentarischen Abends.²⁸⁰

Knapp zwei Jahre nach seiner Amtszeit und noch während Scheuer sein Bundestagsmandat ausübte, wurde er Mitglied im Fachbeirat des Automobilendienstleisters und Logistikunternehmens Mosolf,²⁸¹ einem Großunternehmen mit einem Umsatz von

mehr als 500 Mio. Euro im Jahr.²⁸² Darüber hinaus gründete Scheuer im Februar 2024 zwei Firmen (Positanis Holding GmbH und Tancredis GmbH) und plant eine Karriere als Unternehmensberater.²⁸³

Keine Wende mit der FDP

Mit Volker Wissing übernahm 2021 erstmals ein FDP-Politiker das Amt des Verkehrsministers. Doch wer auf eine Wende gegenüber der autozentrierten Verkehrspolitik seiner Unions-Vorgänger gehofft hatte, wurde enttäuscht. „Um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend das Deutschlandtempo für den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße“,²⁸⁴ erklärte Volker Wissing bei der Vorstellung der Langzeit-Verkehrsprognose im März 2023, die im Auftrag des Verkehrsministeriums ausgearbeitet wurde. Mit Prognosen über zunehmenden Verkehr rechtfertigt auch Wissing den fortlaufenden Neu- und Ausbau der Fernstraßen.

Die Auswirkungen des Straßenbaus auf Klima und Biodiversität spielen für ihn dabei keine wichtige Rolle,²⁸⁵ obwohl der Verkehrssektor unter seiner Verantwortung mehrfach die Sektorziele des Klimaschutzgesetzes verfehlt hatte. Das wurde auch gerichtlich bestätigt.²⁸⁶ Statt nachzubessern bevorzugt Wissing gegen das Urteil zu klagen.²⁸⁷ Mit der Androhung von Fahrverboten setzte er zudem eine Novellierung des Klimaschutzgesetzes durch, mit der der Verkehrsminister aus der Verantwortung zur Erstellung von Sofortprogrammen entlassen wurde.²⁸⁸

Seitenwechsler: Der Staatssekretär und die „lebenswichtigen Autobahnen“

Nach den Minister:innen haben die Staatssekretär:innen den größten Einfluss in den Ministerien. Sie vertreten die Minister:innen und haben Weisungsrecht gegenüber anderen Beschäftigten.

Ein einflussreicher Fürsprecher des Straßenbaus ist der ehemalige Staatssekretär Rainer Bomba. Er hatte das Amt von 2009 bis 2018 inne und überdauerte damit drei Minister sowie zahlreiche andere Staatssekretär:innen. Während seiner Amtszeit äußerte er sich immer wieder positiv zum Thema Straßenbau^{289 290 291 292}. Außerdem suchte er den engen Kontakt zur Industrie. So berichtete 2011 das Straßenlogistik-Portal Eurotransport über Bomba: „Schlau eingefädelt hatte es der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL), einen Staatssekretär des Bundesverkehrsministeriums auf eine zweitägige

Lkw-Tour einzuladen. Zugegeben, den 47-jährigen Rainer Bomba mussten Präsident Hermann Grewer und Hauptgeschäftsführer Prof. Dr. Karlheinz Schmidt nicht lange überreden. Der Staatsbeamte erdet sich jedes Jahr mit einer Hospitanz in der Industrie. So war nach Stahlgießerei und Mitarbeit im Straßenbau dieses Jahr der Lkw dran.“ Nach seinem Ausscheiden aus dem Verkehrsministerium bezeichnete Bomba den BVWP 2030 als sein größtes Projekt.²⁹³

Auffällig ist Bombas Nähe zu Lobbyverbänden und zur Bauindustrie. Er war Stammgast bei den Deutschen Asphalttagen in Berchtesgaden, einer Veranstaltung des Deutschen Asphaltverbands. Der Deutsche Asphaltverband vertritt die Interessen der deutschen Straßenbau- und Asphaltlobby und brüstet sich mit dem „engen Kontakt zu politischen Entscheidern“ wie Staatssekretär Rainer Bomba.^{294 295 296}

Belege für eine Teilnahme des Staatssekretärs bei Veranstaltungen von Umweltverbänden lassen sich hingegen nicht finden. Im Zuge des Diesel-Abgas-skandals sprach er sich nach Recherchen des ZDF-Magazins Frontal 21 gegen eine Klagebefugnis der Umweltverbände aus, die das Verkehrsministerium durch eine gesetzliche Novellierung verhinderte. Somit konnten Umweltverbände zunächst nicht gegen Verkäufe und Kfz-Zulassungen von dreckigen Dieselfahrzeugen klagen.²⁹⁷

Der Seitenwechsel in die Wirtschaft

Mit dem Einzug von Andreas Scheuer ins Verkehrsministerium endete die Amtszeit Bombas als Staatssekretär.²⁹⁸ Noch im selben Jahr wechselte Bomba als Berater und Moderator zum ThinkTank Cheil Germany. Kunden der Firma sind unter anderem der Autozulieferer Hyundai Mobis, Reifenhersteller Hankook sowie die Lufthansa.^{299 300} 2021 wurde vom Bundesverkehrsministerium das millionenschwere Forschungsprojekt „Schaufenster: KI für die Mobilität der Zukunft auf Basis von Plattformökonomie – BeIntelli“ zur Förderung akzeptiert, bei dem Cheil Germany Projektpartner ist.³⁰¹

Auch im Bauwesen blieb Bomba aktiv. Ein Jahr nach seinem Ausstieg aus dem Verkehrsministerium war er Gesellschafter und Geschäftsführer der Firma MST System GmbH, die laut Registereintrag Handel mit Baumaschinen und Baumaterial treibt.³⁰² Inzwischen ist Bomba als Geschäftsführer seiner Firma wieder ausgeschieden.

Darüber hinaus bekleidete Bomba das Amt des Sonderbeauftragten der Bundesregierung für Privatisierungen in der Ukraine.

Einen möglichen Zusammenhang zwischen den verschiedenen Tätigkeiten lässt ein Zitat vermuten, das aus der Eröffnungsrede von Rainer Bomba auf einer Großveranstaltung des Verbands der Baubranche vom 11.02.2020 stammt (Hervorhebungen durch Greenpeace):

„Mittlerweile bin ich **Sonderbeauftragter der Bundesregierung für die Ukraine**, habe dort die Aufgabe, 3750 Unternehmen zu privatisieren. Das heißt also nebenbei so eine kleine Treuhand aufzubauen, was in der Ukraine hochinteressant ist (...) Ich persönlich suche zum Beispiel momentan – und ich glaube, ich bin hier absolut richtig – für die Straßenbauer drüben möglichst gebrauchte Maschinen (...) **Steckt mir mal euer Kärtchen zu**, natürlich kaufen die auch Neue, aber der Mix muss stimmen (...) Ich werde sehen, dass ich das irgendwie hinkriege. Okay, so, meine Damen und Herren, was ist los? Schiebt ihr jetzt schon die LKWs hin und her oder was?“³⁰³

Seine Rede vor der Baubranche gab dabei nicht nur Aufschluss über Bombas geschäftliche Absichten, sondern auch über seine politischen Ansichten (Hervorhebungen durch Greenpeace):

„[Es] ist umso wichtiger, dass die Politik sich insbesondere um diesen Bereich [Bau – Straßenbau, Infrastruktur, Hochbau] kümmert, das habe ich immer klar und deutlich gesagt und ich denke, es wird Zeit, dass der deutsche Straßenbau, Infrastruktur – und auch der Hochbau – ein eigenes Ministerium erhält.“

(...) Das sind **lebenswichtige Autobahnen**, bei aller Greta Trumpeberg (...). Ich denke, meine Damen und Herren, wir müssen das Thema wirklich nicht nur als Lippenbekenntnis angehen, wir müssen sehen, dass wir **ganz stark deregulieren** und nicht nur irgendein Referatsleiter dransetzen, der sich dann selber weg regulieren muss. Das funktioniert nicht, sondern wir müssen ganz klare Aufträge geben, wir müssen wesentlich schneller werden (...) In China baut man in zehn Tagen ein gigantisches Krankenhaus. In Deutschland hätten sie in zehn Tagen noch nicht mal die Antragsformulare runtergeladen (...).

Mein Appell an die Politik – ich bin ja ab und zu auch noch mal in diesen Bereichen tätig – wir müssen

sehen, dass wir hier wesentlich schneller werden. Wir müssen deregulieren, wir müssen Planfeststellungen und Baurecht in wesentlich kürzerer Zeit kriegen, **um das Geld, was wir haben, auch auf die Straße zu bringen.**“³⁰⁴

2.9 Die Autobahn GmbH des Bundes: Gesellschaft mit unbeschränkter Straßenbaulizenz

Die bundeseigene Autobahn GmbH ist auf dem Papier ein völlig unpolitisches Funktionsorgan: Sie ist zuständig für „Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb sowie Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Autobahnen“. Die Beschäftigten der Gesellschaft beschränken sich vielerorts allerdings nicht auf die Rolle des neutralen Sachbearbeiters, sondern treten als vehemente Fürsprecher:innen für den Fernstraßenbau auf. Das ist verständlich: Schließlich hängen ihre eigenen Jobs daran, dass auch weiterhin neue Autobahnen geplant und gebaut werden.

So jubelte die Autobahn GmbH kürzlich zur Verkehrsfreigabe eines Abschnitts der neuen A 14 auf ihrer Website, der bislang „größte autobahnfreie Raum Deutschlands“ werde „endlich“ an das Autobahnnetz angeschlossen. Andreas Trenkel, Direktor der Niederlassung Ost, schwärmte: „Die Nordverlängerung der A 14 verbessert die Lebensqualität der Menschen im Norden Sachsen-Anhalts nachhaltig. So trägt die Autobahn GmbH dazu bei, bislang unzureichend angebundene Regionen im Sinne der Daseinsvorsorge zu stärken. Die neue Autobahn bündelt den Verkehr effektiv und sorgt damit für eine erhebliche Entlastung im bisherigen Straßennetz.“³⁰⁵ Die Autobahn GmbH als Staubekämpferin und Entwicklungshelferin – das klingt gut. Allein: Die vermeintlichen Vorteile des Autobahnbaus zählen zu den Standardargumenten der Straßenbaulobby und stehen im Widerspruch zu wissenschaftlichen Erkenntnissen (siehe Kapitel 1).

In der Außenstelle der Autobahn GmbH in Lüneburg empfing deren Leiterin Gesa Schütte 2021 die maßgeblich von CDU-nahen Wirtschaftsvertretern unterstützte Bürgerinitiative „PRO A 39 e. V.“ (siehe Kapitel 2.4), um Projektstände und „planerische

Herausforderungen“ der künftigen Autobahn von Lüneburg nach Wolfsburg zu besprechen. Unter der eindeutigen Überschrift „Wir brauchen die A 39“ berichtete die Autobahn GmbH im Anschluss auf ihrer Website über das Treffen und den Wunsch der Pro-BI nach regelmäßigem Austausch und öffentlichen Informationsveranstaltungen.

Autobahnbau als „Herzensangelegenheit“

Beides wurde der BI demnach von der Außenstelle zugesichert und „erste Ideen für Informationsveranstaltungen besprochen“. Außenstellen-Leiterin Schütte ließ sich mit den Worten zitieren: „Wir stehen dafür sofort und jederzeit zur Verfügung – die Realisierung A 39 ist auch unsere Herzensangelegenheit.“³⁰⁶ Gesagt, getan: Im September 2023 konnte die Pro-Bürgerinitiative sowohl Schütte als auch ihren Kollegen Dirk Meyer, Projektkoordinator Verkehrswegebau, bei einer Versammlung zur A 39 als Redner begrüßen.³⁰⁷ Die Initiative PRO A 39 e. V. führt die Autobahn GmbH Niederlassung Nord sogar als „Kooperationspartner“ auf der eigenen Website.³⁰⁸ Über einen vergleichbaren Austausch der Autobahn GmbH oder gemeinsame Veranstaltungen mit den zahlreichen Bürgerinitiativen gegen den Bau der A 39 ist hingegen nichts bekannt.

Allein die Höhe ihres Etats macht die Autobahn GmbH zu einer Schlüsselorganisation innerhalb des Straßenbaunetzwerks: Rund 6 Milliarden Euro investiert sie pro Jahr bundesweit in Erhalt und Neubau von Autobahnen, weitere 2,3 Milliarden fließen in Betrieb, Planung und Verwaltung.³⁰⁹ Von den Aufträgen profitieren vor allem wenige große Firmen (siehe auch Kapitel 2.1).

Seit 2021 fällt das deutsche Autobahnnetz in den Verantwortungsbereich der privatwirtschaftlich organisierten Autobahn GmbH. Betrieb, Erhaltung und Ausbau des Netzes hat sie im Zuge einer Reform von den Bundesländern übernommen. Mit der Zentralisierung sollten Wissen gebündelt und Planungen effizienter gemacht werden.³¹⁰ Nach wie vor besteht die Autobahn GmbH allerdings neben der Zentrale in Berlin aus 10 regionalen Niederlassungen, 41 Außenstellen und 189 Autobahnmeistereien.³¹¹

Wohl auch wegen der herausragenden Bedeutung bei der Mittelverteilung versuchte das Verkehrsministerium zuletzt offenbar, mehr Kontrolle über das staats-eigene Unternehmen zu erlangen. Führungskräfte

seien angeblich genervt davon, so der „Spiegel“, wie Verkehrsminister Volker Wissing und seine Beamten „in den Konzern hineinregieren“.³¹²

„Direkter Draht zum Minister“

Für besondere Unstimmigkeiten zwischen Geschäftsführung, Aufsichtsrat und Ministerium sorgte 2023 ein Vorgang, der Schlagzeilen machte: Offenbar aus „Frust über die Hausleitung“ hatte der Geschäftsführer der Autobahn GmbH, Stephan Krenz, hingeworfen. Bundesverkehrsminister Volker Wissing wollte daraufhin seinen Parteifreund Stefan Birkner auf den hochdotierten Geschäftsführerposten (Jahresgehalt rund 360 000 Euro) befördern, vorbei am Aufsichtsrat. Doch das Gremium stoppte die Personalie.³¹³

Das Ministerium argumentierte im Zusammenhang mit dem Besetzungstreit, der Geschäftsführer der GmbH benötige Politikerfahrung und einen direkten Draht zum Minister. So würden ständig Vertreter:innen der Länder und der Kommunen zu einzelnen Projekten Gesprächsbedarf haben oder Wahlkreisabgeordnete Wünsche nach neuen Strecken äußern. „Der Chef der Autobahngesellschaft muss all diese Gespräche eng abgestimmt mit dem Bundesminister führen.“³¹⁴

Im Herbst 2023 kam zwar kein enger Vertrauter Wissings, mit Michael Güntner aber ein anderer Ex-Politiker zum Zug. Der Jurist war von 2014 bis 2019 Fraktionsdirektor der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, danach von 2019 bis 2022 Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium.³¹⁵

Neben einschlägigen Politikerfahrungen zeichnen enge Verbindungen sowie Jobwechsel zu und von Straßenbauunternehmen, Ingenieurbüros, Straßenbau-Lehrstühlen, BASt und FGSV (siehe auch Kapitel 2.5) die Lebensläufe hochrangigen Autobahn GmbH-Personals aus.

So hat der Leiter des Geschäftsbereichs „Planung, Bau, Innovation und TIM-Geo“ Christian Lippold eine Professur an der TU Dresden inne, die während seiner Tätigkeit für die Autobahn GmbH ruht.³¹⁶ Lippold war ab Ende der 1990er Jahre als Abteilungsleiter bei der DEGES tätig,³¹⁷ sitzt im Beirat der BASt³¹⁸ und ist langjähriges Mitglied der FGSV.³¹⁹

Die Direktorin der Niederlassung Westfalen, Elfriede Sauerwein-Braksiek, ist als Arbeitnehmervertreterin zugleich im Aufsichtsrat der Gesellschaft; neben ihrer Tätigkeit für die Autobahn GmbH fungiert sie zudem als Vorstandsvorsitzende der FGSV.³²⁰

Planungschef Thomas Baum war für die SPD Kreis- & Stadtrat sowie Mitglied des Sächsischen Landtags, davor langjährig Planungsleiter von Autobahnprojekten bei Ingenieurbüros.³²¹

Und der Leiter Betrieb Andy Apfelstädt ist Mitgründer der Logistik Werkstatt Erfurt GmbH³²² und war vor seiner Zeit bei der Autobahn GmbH Geschäftsführer diverser Straßenwartungsfirmen.³²³

3. Die Werkzeuge der Straßenbaulobby

3.1 Der Bundesverkehrswegeplan: Bis zum betonierten Ende

Jedes noch so gute Netzwerk, jede engagierte Politik, jeder noch so effektive Lobbyismus braucht ein Fundament als Basis, einen theoretischen Unterbau als Legitimation. Für die Befürworter:innen des ungebremsten Fernstraßenbaus ist diese Basis der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der BVWP ist das wichtigste Planungsinstrument der Bundesregierung für die deutsche Infrastruktur. Der aktuelle Plan umfasst den Zeitraum 2016 bis 2030, sein Investitionsvolumen beträgt 270 Milliarden Euro.³²⁴

Die Grundlage für den BVWP 2030 bildet eine langfristige Verkehrsprognose, die die bisherigen Trends im Verkehrssektor als Grundlage für die Berechnung von Verkehrsmengen in der Zukunft nimmt. Die Infrastrukturplanung auf Basis dieses Vorgehens wird „Predict and Provide“ genannt, zu Deutsch in etwa „Vorhersagen und Bereitstellen“. Dieses starre System wird inzwischen vielfach kritisiert. So empfiehlt etwa das International Transport Forum (ITF), ein an die OECD angegliederter Thinktank, in seinem „Verkehrsausblick 2023“ einen Paradigmenwechsel bei der Infrastrukturplanung: „Um die zunehmende Verkehrsaktivität so nachhaltig wie möglich zu gestalten, sollten die Regierungen ihren Planungsansatz ändern. Anstatt Infrastruktur als Reaktion auf die prognostizierte Nachfrage bereitzustellen, investiert der ‚Decide and Provide‘-Ansatz in Infrastruktur geleitet von einer Vision, um bestimmte politische Ziele zu erreichen.“³²⁵

Mehr als 1300 „bauwürdige“ Fernstraßen

Der BVWP 2030 jedoch basiert noch auf dem Dogma „Vorhersagen und Bereitstellen“. Er geht folglich von einem massiv steigenden Pkw- und Lkw-Verkehr aus und beinhaltet mehr als 1300 Straßenbauprojekte, die als „bauwürdig“ gelten. Der Infrastrukturplan ist damit die Überlebensgarantie der

Straßenbauindustrie, er ist die Lizenz zum immerwährenden Autobahn- und Bundesstraßenbau.

Bislang ist es in der deutschen Verkehrswegeplanung so: Zu Beginn der Ausarbeitung des BVWP reichen die Bundesländer umfangreiche Wunschlisten mit Autobahn- und Bundesstraßen-Projekten ein, meist nach dem Motto „Umso mehr, desto besser“ – schließlich zahlt ja der Bund. Die Länderminister:innen verspüren „Druck von unten und von oben“, die Listen berücksichtigen vielfach die Anliegen von Kommunen, Unternehmen sowie Landes- und Bundespolitiker:innen, die für ihren jeweiligen Wahlkreis Projektwünsche einbringen. Auch deshalb handelt es sich bei mehr als einem Drittel der BVWP-Straßenbauvorhaben um Ortsumfahrungen.³²⁶ Eine

Abbildung 14: Titelseite des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Screenshot)



übergreifende, bundesweite Netzplanung ist mit dem derzeitigen Anreizsystem unmöglich.

Die Zweckbindung der vom Bund bereitgestellten Gelder sorgt dafür, dass ein Umdenken in der Zukunft nicht zu weniger Straßenbau führt: Selbst wenn eine Landesregierung ein Straßenbauvorhaben nicht mehr will – wie bis 2023 der Senat von Berlin den Weiterbau der A 100 – stehen die Gelder nicht für andere verkehrliche Zwecke zur Verfügung, etwa die Förderung oder den Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder des Radverkehrsnetzes. Stattdessen fließen die Mittel in Straßenbaumaßnahmen in anderen Bundesländern³²⁷ – oder der Bund treibt den Bau auch gegen den Länderwillen voran.³²⁸

Um in den Verkehrswegeplan aufgenommen zu werden, müssen die Ideengeber:innen der Projektvorschläge lediglich nachweisen, dass der vom Straßenbau zu erwartende Nutzen für die Allgemeinheit höher liegt als die Kosten. Doch wie lässt sich dieser kaum messbare Nutzen beziffern?

Über die letzten Jahrzehnte ist ein komplexes Bewertungssystem entstanden, das den unterschiedlichen durch die Umsetzung des Projektes prognostizierten Veränderungen monetäre Werte zuschreibt: die Nutzen-Kosten-Analyse (NKA). Veränderungen der Verkehrssicherheit (Autobahnfahrten sind sicherer als Fahrten auf Bundes- oder Landstraßen) gehen in die Analyse beispielsweise meist als positiver Nutzen ein, Veränderungen der Schadstoffemissionen (mehr Fahrten insgesamt führen zu mehr CO₂-, Stickoxid- und Feinstaubemissionen) tauchen mehrheitlich als negativer Nutzen in der Rechnung auf.

Allein: Welcher Nutzen in der Berechnung überhaupt berücksichtigt wird und welchen Wert in Euro er erhält, entscheidet maßgeblich über das Ergebnis der Analyse. Umweltbelange etwa werden in der Projektbewertung des BVWP nur unzulänglich erfasst: Beispielsweise unterschätzt der BVWP systematisch den induzierten Verkehr – also jenen zusätzlichen Verkehr, der erst durch den Neu- oder Ausbau von Straßen entsteht und der für zusätzlichen Schadstoffausstoß sorgt.³²⁹ Auch der Verlust von Kohlenstoffspeichern und -senken wie Wäldern und Mooren wird bei der BVWP-Bewertung nicht beziffert.³³⁰ Beides führt dazu, dass der negative Nutzen vor allem

durch den steigenden Ausstoß von Klimagasen nicht adäquat abgebildet wird.

Idealzustand ist eine vollständig betonierte Fläche

Den mit Abstand größten (positiven) Nutzen bilden in der Nutzen-Kosten-Analyse verschiedene Formen von Zeitgewinn (u. a. Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr, Veränderung der Transportzeit im Güterverkehr). Auch wenn eine Zeitersparnis von wenigen Sekunden je Pkw-Nutzer:in kaum einen volkswirtschaftlichen Gegenwert haben dürfte, wird sie in der NKA gezählt; insgesamt belaufen sich die Reisezeitgewinne zu bemerkenswerten Summen in Millionen-, teilweise Milliardenhöhe. So sind gemäß einer BUND-Auswertung 90 Prozent der in den Nutzen-Kosten-Analysen aller BVWP-Straßenprojekte veranschlagten Nutzen Reisezeitgewinne. CO₂-Emissionen sind dagegen nur für 2 Prozent der Nutzensummen verantwortlich.³³¹

Dank der zahlreichen angenommenen vorteilhaften Nutzenkategorien – im letzten BVWP ist beispielsweise noch der „implizite Nutzen“ hinzugekommen, der zusätzliche Fahrten mit dem Pkw positiv bewertet – ist es nahezu unmöglich, ein Projekt vorzuschlagen, das nicht die Schwelle für die Umsetzbarkeit, ein Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 (Nutzen > Kosten), erreicht. Der Idealzustand gemäß BVWP-Bewertungsschema wird somit zur grauen Dystopie: eine vollständig betonierte Fläche, auf der sich ein Maximum an Verkehr abwickeln und in dem sich jeder Weg von A nach B auf kürzester Strecke und unter minimalem Zeitaufwand realisieren lässt.

Die Mängel der BVWP-Methodik sind seit Jahrzehnten bekannt. Der Verkehrswissenschaftler Rudolf Pfeleiderer hatte bereits beim BVWP 1992 konstatiert, dass „das BVWP-Bewertungsverfahren keinen Bezug zur Wirklichkeit hat“. Beispielsweise existierten die für den Pkw-Verkehr behaupteten Zeitgewinne nicht, so Pfeleiderer, weil sie von den Pkw-Nutzer:innen in den Verkehr reinvestiert würden.³³² Gemeint ist das in der Verkehrswissenschaft seit langem bekannte Phänomen des konstanten Reisezeitbudgets: Die täglich von einer Person mit Ortsveränderungen verbrachte Zeit bleibt seit Jahrzehnten gleich; ändert sich die Infrastruktur und erlaubt schnelleres Vorankommen, ist die Person nicht weniger unterwegs (und nutzt die freiwerdende Zeit

für „produktive“ und gesamtwirtschaftlich vorteilhafte Tätigkeiten), sondern fährt schlicht häufiger oder legt weitere Distanzen zurück.³³³

Immerhin, so Pfeleiderer, sei es beim BVWP 1992 noch möglich gewesen, „wesentliche Teile des Bewertungsverfahrens nachzuvollziehen“. Beim BVWP 2030 sei es hingegen unmöglich, die Ermittlung der in den Projektdossiers genannten Zahlenwerte zu begreifen.³³⁴ Die Verkehrswegeplanung wird so zu einer Expert:innentätigkeit, die selbst für Fachleute nicht ohne privilegierten Zugang zu Datenmaterial verständlich ist.

Womöglich ist die Unverständlichkeit des Zahlenwerks sogar genau so gewollt. Alain Grenier zitierte in seinem Text „Die Interessenwahrer des Straßenbaus“ 2003 einen ehemaligen Mitarbeiter der Stuttgarter Straßenbauverwaltung, der nicht genannt werden wollte: „Die Straßenbauverwaltung hat sich die Nutzen-Kosten-Bewertungen, die nur von wenigen Insidern verstanden werden, als Instrument des Herrschaftswissens geschaffen und nutzt es seit 30 Jahren, um Projekte durchzusetzen.“

Zwar gab es immer wieder Reformen der BVWP-Methodik, die einzelne Aspekte verbesserten. Im Kern ist der Plan aber auch in seiner aktuellen Form vor allem dazu geeignet, den weiteren Bau von Fernstraßen in Deutschland zu befördern und durch den Bau entstehende Probleme klein zu rechnen oder zu ignorieren.

Professor Werner Rothengatter kam 2023 in seiner vom BUND beauftragten Analyse der BVWP-Methodik zu dem Schluss, dass sie nicht geeignet sei „für die Vorbereitung einer nachhaltigen Mobilitätsplanung“. Die Methodik basiere auf einem „historischen theoretischen Modell, das die wesentlichen Zukunftsfragen ausklammert“.³³⁵ Das Umweltbundesamt hatte nach der Vorlage des BVWP-Entwurfs 2016 gerügt, dass der Plan elf der zwölf im dazugehörigen Umweltbericht gesetzten Ziele verfehle – etwa zur Reduzierung des Flächenverbrauchs.³³⁶ In Schulnoten ausgedrückt, bekäme der BVWP im Bereich „Umwelt“ folglich eine glatte „6“. Neu aufgesetzt oder zumindest deutlich angepasst wurde der Plan trotz dieser Fehlleistung jedoch nicht.

Das Beispiel A 14: Autobahnplanung nach Gutsherrenart

Die A 14, die zunächst Halle und Leipzig verband, wurde in den 1990er Jahren als eines von 17 Verkehrsprojekten der Deutschen Einheit nach Magdeburg verlängert. Der nördliche Teil der Autobahn zwischen Schwerin und Wismar wurde 2009 fertiggestellt. Politiker:innen verschiedener Parteien versprachen immer wieder, die beiden Abschnitte zu verbinden, um die „größte noch bestehende Lücke im deutschen Autobahnnetz“³³⁷ zwischen Magdeburg und Schwerin zu schließen und die Regionen wirtschaftlich besser anzubinden.

Die Sinnhaftigkeit dieses Mammut-Bauprojekts mit schweren ökologischen Folgen (u. a. Durchschneidung eines Biosphärenreservats, Gefährdung von 19 FFH-Schutzgebieten) wird seit jeher angezweifelt: unter anderem, weil der versprochene wirtschaftliche Aufschwung sich wissenschaftlich nicht belegen lässt. Vor allem aber, weil die zu erwartenden Verkehrsmengen für die A 14 keinen Autobahnbau rechtfertigen. So schrieb der BUND 2013, „außer einem Kanzlerwort kurz vor der Landtagswahl in Sachsen-Anhalt im Frühjahr 2002“ gebe es keine Begründung für die Autobahn. Ein zwei Jahre zuvor vom BUND beauftragtes Gutachten zum künftigen Verkehrsaufkommen auf der A 14 war zu deutlich geringeren Zahlen gekommen als die ursprüngliche Prognose im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums – und bereits die hatte für einige Autobahnabschnitte sehr niedrige Werten angenommen. Zudem entdeckten die BUND-Gutachter:innen schwere methodische Fehler in der ursprünglichen Berechnung.³³⁸

Udo Becker, bis 2021 Professor und Inhaber des Lehrstuhls für Verkehrsökologie am Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr der TU Dresden, betont ebenfalls die politische Dimension des Projekts: Es seien bereits vor der Entscheidung für oder gegen den A 14-Neubau im politischen Raum „eindeutige Aussagen“ getroffen worden: „Die Autobahn sei erwünscht, notwendig und vorteilhaft“, so die Vorfestlegung.³³⁹ Die Prüfung der sogenannten Null-Plus-Variante – eine Variante, die statt Neubau das bestehende Straßennetz erweitert – habe daher von Beginn

an ein Problem gehabt: Wäre sie zu dem Ergebnis gekommen, dass sich die verkehrlichen Ziele ohne Neubau ebenso gut und dabei billiger erreichen lassen, hätte dies zu einem „signifikanten“ Gesichtsverlust bei Politiker:innen und Verkehrsplaner:innen geführt.³⁴⁰

Um das Problem zu umschiffen, bedienten sich die Gutachter:innen im Fall der A14 laut Becker eines Kniffs: Der Vergleich mit der Null-Plus-Variante habe nicht darauf abgezielt, zwei Alternativen zu bewerten, die die gleichen Verkehrsmengen abdecken, und dann die billigere zu wählen. Stattdessen sei eine „möglichst hohe Fahrgeschwindigkeit“ als Ziel vorgegeben worden. Mit dieser Vorgabe hätte für die Null-Plus-Variante das bestehende Straßennetz so umgebaut werden müssen, dass es autobahnähnliche Geschwindigkeiten zulassen kann. Das wäre jedoch nur mit deutlichem Mehraufwand gegenüber einer neu angelegten Trasse möglich gewesen.³⁴¹

Das politisch erwünschte Untersuchungsergebnis war damit von vornherein klar: Ein A14-Neubau lohnt sich.

3.2 Lobbyismus im Bundestag: Übermacht der Straßenprofiteure

Die Interessenwahrer:innen des Status Quo sind über das ganze Land, etliche Branchen, unterschiedliche Institutionen und Verbände verteilt (siehe auch Kapitel 2). Einen besonders großen Einfluss können sie dort nehmen, wo Infrastrukturplanung und Gesetze gemacht werden: im Deutschen Bundestag.

Für das Thema „Verkehrsinfrastruktur“ interessieren sich laut Lobbyregister des Bundestages³⁴² aktuell rund 900 Unternehmen, Verbände und Vereine: vom Autobauer Audi bis zum Zentralverband des Tankstellengewerbes. Auch Fahrradverbände, Versicherungsunternehmen, Umwelt-NGOs, Logistikunternehmen, Schifffahrtsverbände und viele weitere befinden sich auf der Liste der beim Bundestag registrierten Lobbyakteure im Themengebiet „Verkehrsinfrastruktur“.

Übergewicht der Wirtschaftslobbyist:innen

Im Rahmen dieser Recherche haben wir die verfügbaren Registereinträge ausgewertet und in Kategorien eingeordnet. Unsere Analyse belegt ein deutliches Übergewicht von Wirtschaftslobbyist:innen und insbesondere von Profiteur:innen des Straßenbaus im Deutschen Bundestag: Etwa zwei Drittel aller registrierten Akteure mit einem hinterlegten Interesse im Bereich Verkehrsinfrastruktur sind Unternehmen, Wirtschafts- oder Arbeitgeberverbände. Innerhalb dieser Gruppe profitiert mindestens jeder Dritte gemäß unserer Auswertung direkt oder indirekt vom Fernstraßenbau.

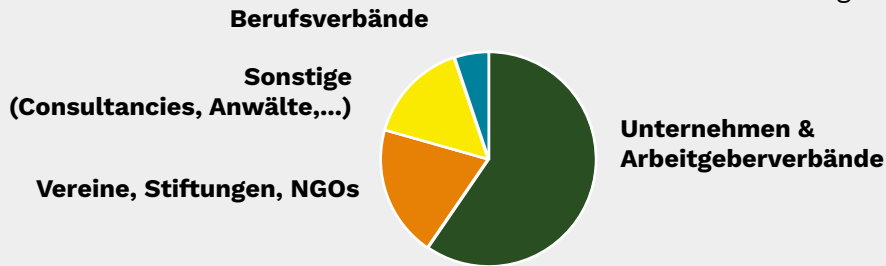
Insgesamt gehören rund 28 Prozent aller Registereinträge zu „Straßenbauprofiteuren“ – mehr als jeder vierte Akteur hat also ein seinem Geschäftsfeld oder Hauptzweck inhärentes Interesse am Ausbau der Fernstraßeninfrastruktur. Zum Vergleich: Nur etwa fünf Prozent aller Einträge lassen sich Vereinen, Stiftungen oder NGOs zuordnen, die sich für Umwelt oder Klimaschutz einsetzen (siehe Abbildung 15).

Weiteren Aufschluss über die Interessen der verschiedenen Lobbyakteure geben deren Mitgliedschaften in (anderen) Vereinen und Verbänden. Auch diese werden im Lobbyregister erfasst. Unsere Auswertung nach Häufigkeit der genannten Vereine und Verbände belegt ebenfalls einen Fokus auf wirtschaftliche Interessen (vergleiche Abbildung 16): Sieben der zehn meistgenannten Verbände sind Wirtschafts- oder Berufsverbände.

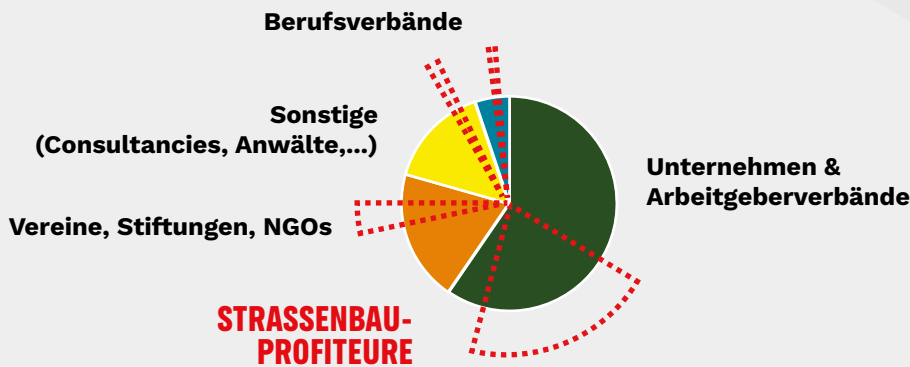
108 der Lobbyakteure im Bereich Verkehrsinfrastruktur geben an, im Wirtschaftsrat der CDU e. V. Mitglied zu sein. Anders als der Name vermuten lässt, handelt es sich dabei um einen partei-externen Lobbyverband unionsnaher Unternehmer:innen, der durch wirtschaftsliberale Positionen, der Verhinderung ambitionierter Klimapolitik und der Nähe zu Querdenker:innen und Klimawissenschaftsleugner:innen immer wieder in die Kritik gerät.^{343 344} Kritik gibt es auch an den engen personellen Verflechtungen zwischen Partei und Lobbyverband.³⁴⁵

WER LOBBYIERT ZU VERKEHRSINFRASTRUKTUR?

etwa **2/3** aller Lobbyakteure, die zum Thema "Verkehrsinfrastruktur" arbeiten, sind Unternehmen und Arbeitgeberverbände.

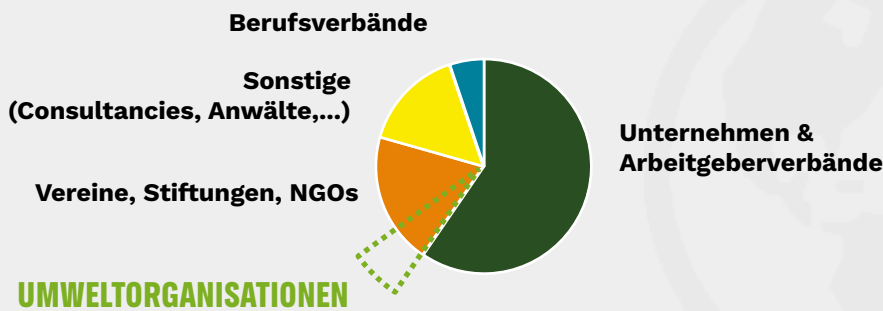


Jeder Vierte arbeitet für ein Unternehmen, einen Wirtschafts- oder Arbeitgeberverband oder eine andere Organisation mit einer Kerntätigkeit, die direkt mit dem Straßenbau oder der Straßennutzung zusammenhängt (z.B. Bauindustrie, Autoindustrie, Speditionen, Kraftstoffindustrie).



Zum Vergleich:

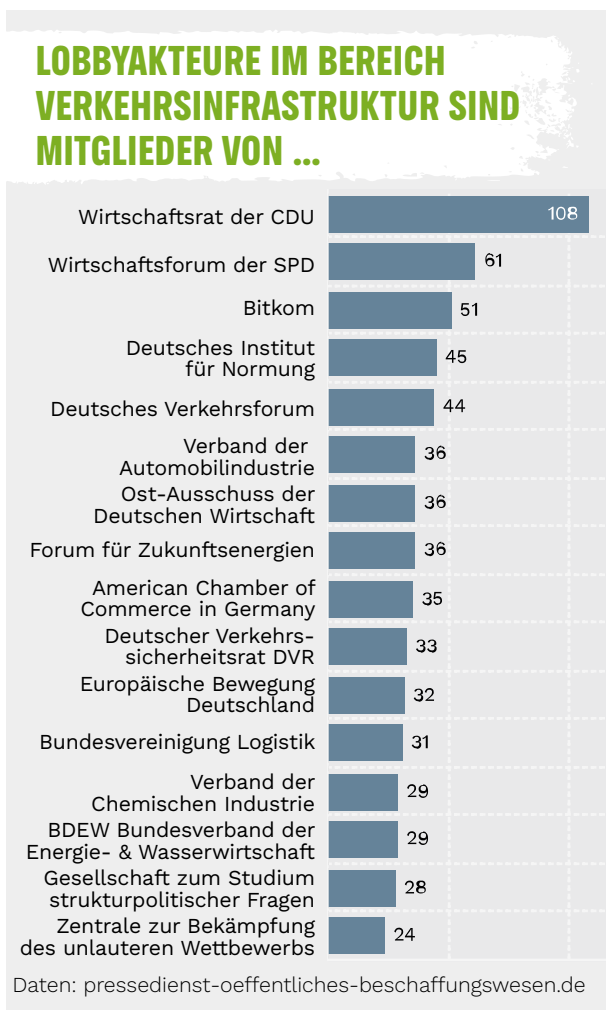
nur 5% der Lobbyist:innen, die zum Bereich "Verkehrsinfrastruktur" arbeiten, lassen sich einer NGO, einer Stiftung oder einem Verein mit dem Arbeitsschwerpunkt **Umwelt oder Klima** zuordnen.



Auf Platz 2 folgt mit 61 Mitgliedschaften das Wirtschaftsforum der SPD, das der zweiten großen Volkspartei nahestehende Pendant zum Wirtschaftsrat. Mit 44 bzw. 36 Mitgliedschaften finden sich zwei Verbände aus dem Verkehrsbereich auf den Plätzen 5 und 6: der Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) und das Deutsche Verkehrsforum (DVF), eine verkehrsträgerübergreifende Wirtschaftsvereinigung, die in ihren Positionen auch immer wieder die Bedeutung des Neu- und Ausbaus des Fernstraßennetzes betont.³⁴⁶

Seit 2022 gibt das Lobbyregister Auskunft über die im Bundestag tätigen Interessenvertreter:innen, die zu Mitgliedern des Bundestages oder zur Bundesregierung Kontakt aufnehmen. In ihrer Selbstauskunft geben die Lobbyakteure unter anderem Interessen- und Vorhabenbereiche an – also jene Themenfelder, in denen sie potenziell die Willensbildung der Politiker:innen beeinflussen möchten.

Abbildung 16: Häufigkeit der Mitgliedschaften in Vereinen und Verbänden gemäß Lobbyregister



Die Auswertungsmöglichkeiten der Registereinträge sind in ihrer bisherigen Form begrenzt: Zum Beispiel fehlen vielfach Angaben zu den finanziellen Aufwendungen, konkrete Lobbying-Vorhaben sind zudem nicht ersichtlich. Darüber hinaus gibt es Ausnahmen von der Registrierungspflicht unter anderem für Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände.³⁴⁷ Verlässliche Aussagen über Umfang und Art der Lobbyarbeit, zur Anzahl der Lobbyist:innen oder den eingesetzten Mitteln der Akteure lassen sich daher nicht treffen. Deutlich mehr Transparenz verspricht die Anpassung der Einträge an die seit dem 1. März 2024 geltende neue Gesetzeslage. Die überwiegende Anzahl der Registereinträge war zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Veröffentlichung jedoch noch nicht auf dem neuen Stand.³⁴⁸

Dennoch lassen sich auch aus dem Lobbyregister in seiner bisherigen Form Ableitungen zur Lobbymacht der verschiedenen Interessengruppen treffen. Für die Auswertung haben wir zunächst alle Registerbeiträge zur Verkehrsinfrastruktur in die Kategorien „Unternehmen, Wirtschafts- und Arbeitgeberverbände“, „Berufsverbände“, „Vereine, Stiftungen und NGOs“, sowie „Sonstige“ (u. a. Privatpersonen und Anwäl:innen) eingeteilt.

In einem zweiten Schritt wurden für jede Kategorie (abgesehen von „Sonstige“) diejenigen Akteure identifiziert, die vom Fernstraßenbau direkt oder indirekt profitieren. Hierzu wurden alle Akteure gezählt, die einen Arbeitsschwerpunkt bzw. ihr Hauptgeschäft im Bereich Straßenverkehr, Auto/Kraftfahrzeuge, Bauwirtschaft, Kraftstoffe oder Logistik haben.

Diese „Straßenbau-Profiteure“ haben ein mit ihrer Tätigkeit einhergehendes Interesse am Ausbau der Infrastruktur. Im Umkehrschluss bedeutet das nicht, dass alle anderen Akteure eine neutrale Position zum Ausbau der Fernstraßen-Infrastruktur haben oder gegen ihn sind. Im Gegenteil: Zahlreiche der Unternehmen unterhalten eigene Lkw-Flotten, liefern Technik für den Automotive-Bereich oder finanzieren Infrastrukturvorhaben. Für über 100 Beratungs- und Lobbyfirmen lässt sich zudem nicht erkennen, für welchen Auftraggeber sie im Bereich Verkehrsinfrastruktur mit welchem Ziel tätig sind. Die verwendete Einteilung kann also als konservativ eingeschätzt werden.

3.3 Öffentlich-Private Partnerschaften: Autobahnen auf Pump

Neue Fernstraßen bauen, selbst wenn der Bundeshaushalt das eigentlich gar nicht zulässt, dazu noch kürzere Bauzeiten und ein besseres Management: All das verspricht die Umsetzung von Fernstraßenprojekten als sogenannte ÖPP-Variante. ÖPP steht für Öffentlich-Private Partnerschaften. Ursprünglich staatliche Aufgaben wie Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb von Autobahnen und Bundesstraßen werden dabei auf einzelnen Strecken vom Staat für eine Vertragsdauer von meist 30 Jahren an private Unternehmen abgegeben.

Die Idee für ÖPP-Projekte in Deutschland entstand bereits Ende der 1990er Jahre in der Bauindustrie. Grund waren die rückläufigen Investitionen des Staates in seine Infrastruktur.³⁴⁹ Wenn der Staat sein Geld nicht mehr für Autobahnen, sondern lieber für andere Dinge ausgibt, so die Überlegung, muss man ihm den Bau weiterer Straßen eben besonders schmackhaft machen. Zum Beispiel, indem die beteiligten privaten Unternehmen die benötigten Mittel vorstrecken und sich über 30 Jahre vom Staat zurückzahlen lassen – Straßenbau auf Pump.

Jetzt bauen, später zahlen

Politiker:innen können sich so in ihrer Amtszeit mit der Umsetzung von Prestigeprojekten schmücken, da sie zu Projektstart nur vergleichsweise kleine Summen beisteuern. Das Gros der Zahlungen an die Vertragspartner:innen fällt hingegen erst in der Zukunft an – einer Zukunft, in der das eigene politische Wirken bereits vorbei ist und zukünftige Generationen mit den steigenden ÖPP-Verpflichtungen in den Etats umgehen müssen.

Seit 2005 hat der Bund 13 Autobahn- und ein Bundesstraßen-Projekt an private Unternehmen vergeben, darunter unter anderem den Ausbau der A7 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein sowie den Neubau der A 49 in Hessen.^{350 351} Die kontinuierliche Erweiterung des Fernstraßennetzes in Deutschland in den letzten 20 Jahren konnte vor allem dank des Konstrukts ÖPP weiterlaufen.

In Deutschland setzte sich die SPD maßgeblich für die Privatisierung staatlicher Leistungen ein und verabschiedete dafür 2005 in Koalition mit den Grünen das ÖPP-Beschleunigungsgesetz.³⁵² Am Gesetzestext wirkten Vertreter:innen von Banken, Bauindustrie und Unternehmensberatungen mit – also eben jener Branchen, die am stärksten von ÖPP profitieren.³⁵³

Auch in den Folgejahren gab es eine enge Verzahnung von Finanz- und Bauindustrie mit der Politik. Das bestätigte die Große Koalition 2006 auf Anfrage der oppositionellen Grünen-Bundestagsfraktion: Mitarbeiter:innen des Bundesverbandes Öffentlicher Banken Deutschlands e. V. sowie des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie arbeiteten im von Wolfgang Tiefensee (SPD) geführten Bundesverkehrsministerium innerhalb der Task Force „Public Private Partnerships“ mit.³⁵⁴ Bezahlt wurden sie währenddessen von ihren jeweiligen Verbänden.

Der damalige Bundesfinanzminister Peer Steinbrück (SPD) betonte unterdessen „den besonderen Wert der Zusammenarbeit“ mit der Initiative Finanzstandort Deutschland (IFD), in der sich Versicherungen, Banken sowie interessierte Verbände mit dem Ministerium sowie der Bundesbank zusammengeschlossen hatten. Die IFD war bei der Einführung von ÖPP in Deutschland treibende Kraft. So wurde die halbstaatliche „ÖPP Deutschland AG“ 2008 nach einem Konzept gestaltet, das Finanzlobbyist:innen der IFD der damaligen Bundesregierung nahezu eins zu eins präsentiert hatten.³⁵⁵ Nach Recherchen der taz stammte das Konzept ursprünglich von der Beratungsfirma McKinsey.³⁵⁶

Die ÖPP Deutschland AG sollte fortan wie ein „Katalysator“ dafür sorgen, dass immer mehr Kommunen, Länder und Bundesbehörden auf ÖPPs setzen. Als Vorstand der neuen Firma wurden Johannes Schuy und Bernward Kulle berufen. Schuy war zuvor Vertreter des Finanzministeriums und dort für Infrastrukturfinanzierung zuständig, Kulle arbeitete beim Baukonzern Hochtief. Sein alter Arbeitgeber war über eine Beteiligungsgesellschaft Anteilseigner an der ÖPP Deutschland AG. Zu den weiteren Anteilseignern gehörten unter anderem die Baukonzerne Strabag und Bilfinger.³⁵⁷

Risikoarme Rendite für die Versicherungsindustrie

Auf dem Papier sind ÖPP-Autobahnen für alle Beteiligten ein Gewinn: Der Staat muss die Anfangsinvestitionen nicht stemmen, kann also trotz klammer Kassen weiter Straßen bauen und spart dabei auch noch Steuergeld, weil private Bauherren effizienter wirtschaften. Die Bürger:innen erhalten neue Infrastruktur schneller und verlässlicher als das mit klassischer Finanzierung und Planung in staatlicher Hand möglich wäre. Die großen Baukonzerne und Beratungsfirmen profitieren von einer guten Auftragslage. Die Finanz- und Versicherungsindustrie wiederum kann mit ihrem in Betongold angelegten Kapital langfristig und risikoarm Rendite erwirtschaften.

An den vermeintlichen Vorteilen für alle gab es jedoch von Beginn an Zweifel. In den Blick gerieten vor allem die sogenannten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (WU), die beweisen sollen, dass die privatwirtschaftlich organisierte Variante günstiger ist als die staatliche. Für Fernstraßenprojekte werden sie vom Bundesverkehrsministerium mit Hilfe externer Berater:innen erstellt oder gleich ganz an Beratungsfirmen ausgelagert.³⁵⁸

In einem Gutachten übte der Bundesrechnungshof (BRH) 2013 allerdings harsche Kritik an der Methodik der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen. Er stellte beispielsweise fest, dass die Kosten für den Erhalt der Straßen, also etwa Ausbesserungen beschädigter Fahrbahndecken, bei der konventionellen Variante häufig zu hoch angesetzt wurden. So nahm das Bundesverkehrsministerium laut BRH in den Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an, dass die staatliche Verwaltung im Gegensatz zu Privatunternehmen am Ende der Vertragslaufzeit umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen bei den Autobahnen durchführen lässt. Außerdem unterstellte das Ministerium Effizienzvorteile für die ÖPP-Variante von 10 % bei Bau, Betrieb und Erhaltung. Dieser pauschale Wert war nach Angaben des Ministeriums „in Diskussionen mit seinen Beratern und den Auftragsverwaltungen“ zustande gekommen.³⁵⁹

Desweiteren errechnete das Ministerium in den WU einen volkswirtschaftlichen Nutzen durch eine schnellere Fertigstellung der Bauprojekte mittels ÖPP, berücksichtigte hingegen nicht die massiven Verzögerungen, die sich während der Vergabephase aufgrund der komplexen ÖPP-Vertragsstrukturen ergaben.

Der grüne Bundestagsabgeordnete Anton Hofreiter brachte es mit deutlichen Worten auf den Punkt: „Die Berechnungen sind systematisch gefälscht“, so Hofreiter. „Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden so gestaltet, dass ÖPP immer günstiger ist.“³⁶⁰ Hofreiter hatte in seiner Funktion als Vorsitzender des Verkehrsausschusses Einsicht in die gegenüber der allgemeinen Öffentlichkeit unter Verschluss gehaltenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen.

Bundesrechnungshof zieht verheerende Bilanz

2014 zog der Bundesrechnungshof eine Bilanz der ersten ÖPP-Autobahnen. Bei der Untersuchung von fünf Autobahnprojekten habe sich gezeigt, „dass allein diese um insgesamt über 1,9 Milliarden Euro teurer sind, als es eine konventionelle Realisierung gewesen wäre“, so der BRH.³⁶¹

Im Interview erklärte BRH-Präsident Kay Scheller 2016, warum das, anders als in den WU postuliert, so ist: „Beim Autobahnbau etwa ist es kaum möglich, Kosten für Bau, Erhalt oder Betrieb zu sparen, weil alle Projekte – egal ob über ÖPP oder den herkömmlichen Ausbau – denselben Bauregularien unterliegen. Hier ist der Spielraum eng.“³⁶² Da Privatinvestor:innen für ihr eingesetztes Kapital aber auch noch eine Rendite sehen wollen, zahlt der Staat bei ÖPP gegenüber einer Finanzierung in Eigenregie am Ende drauf.

Auch auf europäischer Ebene gab es zuletzt Kritik an ÖPP-Projekten. Der Europäische Rechnungshof (EuRH) veröffentlichte 2018 einen Sonderbericht mit dem Titel „Öffentlich-private Partnerschaften in der EU: Weitverbreitete Defizite und begrenzte Vorteile“.³⁶³ Die Prüfer:innen analysierten zwölf Projekte, darunter sechs Autobahnen, und identifizierten dabei eine ganze Reihe von Problemen.

Unter anderem monierten die EuRH-Prüfer:innen eine Schwächung der Verhandlungsposition der öffentlichen Auftraggeber durch die schiere Größe der ÖPP-Projekte. Bei der Vergabe kommen wegen der Auftragsgröße mittelständische Unternehmen praktisch nicht zum Zug, daher mangle es an Wettbewerb. Zudem sei der Zeitaufwand für die Projektvergabe größer als bei herkömmlichen Vergabeverfahren, bedingt durch die aufwändigen Vertragsverhandlungen. Bei einem Drittel der geprüften Projekte dauerte die Phase der Projektvergabe fünf bis sechseinhalb Jahre.

Die EuRH-Prüfer:innen kritisierten außerdem Kostensteigerungen während der Bauphase sowie eine unangemessene Verteilung der Risiken zum Vorteil der privaten und zum Nachteil der öffentlichen Partner. Der Europäische Rechnungshof empfiehlt in seinem Bericht daher, „keine intensivere und breitere Nutzung von ÖPP zu fördern, solange die ermittelten Probleme nicht angegangen“ seien.

Zwar kündigte die Große Koalition (2013–2021) unter Kanzlerin Angela Merkel mehr Transparenz bei ÖPP an, der ehemalige Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) setzte allerdings weiter voll auf die Privatisierung und stellte die Konzessionsverträge der ÖPP-Autobahnen nur mit massiven Schwärzungen bereit.³⁶⁴ Die entscheidenden Daten und Passagen bleiben so verborgen.

Die seit 2021 amtierende rot-grün-gelbe Regierung kündigte im Koalitionsvertrag zwar an, nur noch „ausgewählte Einzelprojekte“ als ÖPP umsetzen zu wollen.³⁶⁵ Allerdings stehen noch sieben Projekte aus, die eigentlich als ÖPP-Variante geplant waren, darunter befinden sich mit der Küstenautobahn A 20 und der A 26 im Hamburger Hafen zwei besonders teure Neubauprojekte sowie mehrere umfangreiche Ausbauprojekte.^{366 367} Es bleibt bislang unklar, wie Bundesverkehrsminister Wissing die Projekte angesichts der angespannten Haushaltslage ohne ÖPP-Vorfinanzierung realisieren will.

Problematische Nähe zwischen Politik und Wirtschaft: 3 Beispiele

Peer Steinbrück: Als NRW-Ministerpräsident (2002 – 2005) und Bundesfinanzminister (2005 – 2009) setzte sich Peer Steinbrück (SPD) für Privatisierung mittels ÖPP ein. Im Zuge seiner Kanzlerkandidatur hatte Steinbrück 2012 seine Nebenverdienste offengelegt. Dazu zählten unter anderem Zahlungen der Unternehmensberatung Ernst & Young, die auch im ÖPP-Bereich tätig ist, sowie von Freshfields Bruckhaus Deringer. Die Wirtschaftskanzlei hatte die Initiative Finanzstandort Deutschland (IFD) mitgegründet und ein Rechtsgutachten im Auftrag des Finanzministeriums unter Peer Steinbrück erstellt. Auch für ein Interview im Geschäftsbericht des Baukonzerns Bilfinger Berger, in dem Steinbrück die Vorzüge von ÖPP preist, gab es für den Politiker ein Honorar. Auf der Liste der Nebenverdienste fand sich die Zahlung aber zunächst nicht – mutmaßlich, weil die problematische Interessenverquickung zu offensichtlich war.³⁶⁸

Roland Koch: Die Regierung des ehemaligen hessischen Ministerpräsidenten Roland Koch (CDU, 1999 – 2010) setzte voll auf Privatisierung.³⁶⁹ Aus der hessischen Staatskanzlei wechselte Koch quasi nahtlos auf den Posten des Vorstandsvorsitzenden des Baukonzerns Bilfinger Berger, der groß im ÖPP-Geschäft ist. Er wolle dem Konzern bei den Öffentlich-Privaten Partnerschaften „helfen“, kündigte Koch gleich zu Beginn an.³⁷⁰

Jost de Jager: Von 2009 bis 2012 war Jost de Jager (CDU) Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr in Schleswig-Holstein. 2013 trat de Jager dann als Berater des französischen Baukonzerns Vinci auf und stellte in Kiel ein Konzept für den weiteren Ausbau der A 20, der sogenannten Küstenautobahn, vor. Somit stand de Jager nur innerhalb eines guten Jahres auf beiden Seiten einer geplanten öffentlich-privaten Verbindung.³⁷¹ Vinci hat in Deutschland bereits den Zuschlag für vier ÖPP-Autobahnprojekte erhalten.³⁷²

4. Fazit

Die Straßenbaulobby in Deutschland ist schwer fassbar und doch allgegenwärtig. Über viele Jahrzehnte ist ein weitverzweigtes Netz von Akteuren aus Wirtschaft, Politik und Wissenschaft entstanden. Unternehmen und Verbände der Baubranche, der Mineralölindustrie, der Automobil- und Logistikbranche zählen ebenso dazu wie Straßenbauverwaltungen, Handelskammern und Forschungsgesellschaften. Sie alle eint das gemeinsame Interesse am Ausbau der deutschen Straßeninfrastruktur.

Unsere Recherche offenbart, dass eine Vielzahl der Akteure in der breiten Öffentlichkeit kaum bekannt ist und ihre Verbindungen zum Lobbynetzwerk auf den ersten Blick nicht deutlich werden. Einige von ihnen agieren absichtlich verdeckt und versuchen, ihren eigentlichen Daseinszweck zu verschleiern. Um die Funktionsweise der Straßenbaulobby zu verstehen, mussten wir die Liste unserer Rechercheobjekte sukzessive erweitern, dabei Mitgliederlisten, öffentliche Datenbanken, Handelsregistereinträge und Positionspapiere durchforsten sowie Werdegänge von wichtigen Funktionsträgern beleuchten.

Anders als bei der deutschen Automobilbranche, wo es den mächtigen Spitzenverband VDA gibt, spricht das heterogene Netzwerk der Fernstraßen-Befürworter:innen nicht mit einer einzigen Stimme. Hier fordern die Bauindustrie-Verbände mehr Investitionen in Fernstraßen, dort alimentiert die Autoindustrie, gemeinsam mit weiteren Akteuren, über Umwege künstliche Bürgerinitiativen für Ortsumgehungen. Hier werden hinter verschlossenen Türen Regelwerke zugunsten des Straßenverkehrs geformt, dort sichern sich große Versicherer in öffentlich-privaten Partnerschaften üppige Renditen beim Autobahnbau.

Fehlende Transparenz erschwert Debatte

Die Vielzahl der Akteure sollte nicht darüber hinwegtäuschen, wie geschlossen und effektiv die Lobby agiert. Dank der ständigen Wiederholung ähnlicher Forderungen, den immergleichen Warnungen vor wirtschaftlichen Verwerfungen, den zahlreichen Netzwerktreffen mit Polit-Prominenz sowie Lobbygesprächen mit sich ähnelnden Inhalten, entsteht bei

den Entscheider:innen über die öffentlichen Etats ein stimmiges Gesamtbild: Straßen sind die Lebensadern unserer Gesellschaft, Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze in ganz Deutschland hängen von ihrem Ausbau ab. Mit ihren Framings von Freiheit und Wohlstand trifft die Straßenbaulobby in der Politik und in weiten Teilen der Bevölkerung auf offene Ohren – obwohl viele der angeblichen positiven Effekte des Fernstraßenbaus wissenschaftlich längst widerlegt sind.

Für eine offene, informierte Debatte über die Sinnhaftigkeit weiteren Straßenbaus in Zeiten der Klimakrise fehlt es vielfach an Transparenz: Zentrale Berechnungen aus dem Bundesverkehrswegeplan sind ebenso wenig öffentlich einsehbar wie die sogenannten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, die den Bau von Autobahnen im Zuge von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) legitimieren. Im Verborgenen bleibt auch, welche Baukonzerne besonders stark von Auftragsvergaben der Autobahn GmbH profitieren: Nur für ein knappes Drittel der vergebenen Aufträge sind die Auftragssummen bekannt.

Darüber hinaus mangelt es in Deutschland bislang auch an klaren Regeln, um Interessenkonflikte auszuschließen und um zu verhindern, dass sich Unternehmen und Verbände politische Zugänge durch passendes Personal einkaufen. Bei unseren Recherchen sind wir auf zahlreiche problematische Doppelfunktionen und prominente Seitenwechsler gestoßen: Wenn beispielsweise die Vorständin der Forschungsgesellschaft FGSV zugleich im Hauptjob bei der Autobahn GmbH arbeitet und ihr Stellvertreter bis vor kurzem zugleich Vorstandsvorsitzender eines vom Fernstraßenbau profitierenden Baukonzerns war, kann es nicht überraschen, dass der Verein sich bis heute nicht von seinem historisch gewachsenen Auto-Fokus löst.

Wenn Spitzenpolitiker:innen wie der Bundesverkehrsminister a. D. Andreas Scheuer oder der langjährige Staatssekretär Rainer Bomba nach ihrer Polit-Karriere nahtlos auf Beraterposten in die Wirtschaft wechseln, oder wenn der Bundesbauminister a. D. und ehemalige Vorsitzende des Verkehrsausschusses Eduard Oswald Präsident des Pro-Straßenbau-Lobbyverbands Pro Mobilität wird, dann verschwimmt die Grenze zwischen Wirtschaft und Politik zusehends. Mit dem Einkauf von Insidern des Politikbetriebs sichert

sich die Straßenbaulobby privilegierte Zugänge zu Informationen und Entscheidern, die weniger finanzstarken Akteuren wie Schienen- und Umweltverbänden verwehrt bleiben.

Die sich gegenseitig verstärkenden Akteursinteressen beim Fernstraßenbau führen in der Summe zu enormen Beharrungskräften, die grundlegende Veränderungen in der deutschen Verkehrspolitik erschweren. Zentrale Ziele der Verkehrswende wie die Vermeidung und Verlagerung von Pkw- und Lkw-Verkehr auf andere Verkehrsträger sind mit den Interessen der Straßen-Akteure schlicht unvereinbar. Dabei legitimiert der vergangene Erfolg der Lobby die Veränderungsblockade in der Gegenwart: Weil sich Prognosen auf Daten aus der Vergangenheit stützen und der Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten stets zunahm, erscheint weiterer Straßenbau in der Zukunft als adäquate Lösung für die erwartete Verkehrszunahme.

Der fortwährende Straßenbau in Deutschland bildet damit ein sich selbst erhaltendes System. Das Credo „Erhalt vor Neubau“ ist zwar inzwischen über alle Parteien hinweg akzeptiert. Aber noch immer werden hunderte Autobahn- und Bundesstraßenprojekte in Planung und Bau vorangetrieben, Jahr für Jahr investiert der Bund einen Milliardenbetrag in neue Fahrspuren und komplett neue Autobahnen und Bundesstraßen. Die Straßenbaulobby hat es sich zur Aufgabe gemacht, dass sich am Status Quo so schnell nichts ändert.

Quellenverzeichnis

- 1 Ein Sonderfall ist Spanien auf Platz 4. Tatsächlich wurden auch dort mit EU-Mitteln autobahnähnliche Straßen enorm und weit überdimensioniert ausgebaut. Allerdings zählen hier zu den Autobahnen neben den „autopistas“ auch sämtliche „autovías“, die teilweise unseren vierspurig ausgebauten Bundesstraßen entsprechen. Wenn wir die bei Deutschland mitrechnen würden lägen wir weit „vor“ Spanien in der Länge der Asphaltbänder. Auch ohne diese liegt Deutschland immer noch „vor“ großen Ländern wie Brasilien.
- 2 Dem ehemaligen Verkehrsminister Scheuer war gar nicht klar, dass diese Gebühren auch die Einheimischen in diesen Ländern zahlen müssen, er scheiterte daher bekanntlich grandios mit dem Plan, nur von Ausländern Autobahngebühren bei uns zu verlangen.
- 3 <https://www.fr.de/wirtschaft/fuer-die-biodiversitaet-ist-das-eine-katastrophe-92783330.html> (Abruf vom 5. Juli 2024)
- 4 [https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/aus-und-neubau-von-strassen.html#:~:text=Das%20Netz%20der%20Bundesfernstra%C3%9Fen%20umfasst,werden%20knapp%2050%20%25%20\(%20](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/aus-und-neubau-von-strassen.html#:~:text=Das%20Netz%20der%20Bundesfernstra%C3%9Fen%20umfasst,werden%20knapp%2050%20%25%20(%20) (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 5 <https://dserver.bundestag.de/btd/20/057/2005762.pdf> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 6 <https://www.luenepedia.de/wiki/A39> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 7 <https://www.hna.de/lokales/kreis-kassel/a44-neubau-zwischen-kassel-und-herleshausen-soll-erst-2032-fertig-sein-13435236.html> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 8 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/volker-wissing-fdp-abgeordnete-gehen-auf-eigenen-minister-los-a-0b069307-7840-4d82-bee2-8bb66fcd0441> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 9 <https://www.bverwg.de/pm/2022/45> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 10 <https://taz.de/Klimafreundliche-Verkehrsplanung!/5916804/> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 11 <https://www.spiegel.de/auto/klimakrise-oesterreich-sagt-autobahnbau-bei-wien-ab-a-891bfc1b-47a0-4f67-83c5-018dc7be2ecb> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 12 <https://www.tagesschau.de/inland/expertenrat-klimaziel-verkehrssektor-100.html> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 13 <https://www.pro-bahn.de/starkenburger-fach-Dateien/2010/Ergebnisse%20%C3%9Cberpr%C3%BCfung%20d.%20Bedarfspl%C3%A4ne%20Bundesschienenwege%20&%20-fernstrassen.pdf> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 14 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehrsprognose-2040.html> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 15 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsprognose-2040-praemissen-prognosefall-1.pdf?__blob=publicationFile (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 16 Grenier, A. (2003). Die Interessenwahrer des Straßenbaus. In T. Leif & R. Speth (Hrsg.), Die stille Macht: Lobbyismus in Deutschland, S. 213 – 237. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://netzwerkrecherche.org/wp-content/uploads/2015/02/die-stille-macht.pdf>
- 17 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/fahrzeugbestand.html> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 18 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-bericht/leitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 19 https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2024/pm08_fz_bestand_pm_komplett.html (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 20 https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugbestand/2014/pm10_fz_bestand_pm_komplett.html (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 21 <https://www.promobilitaet.de/verband/mitglieder/ueber-unsere-mitglieder> (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 22 https://www.greenpeace.de/publikationen/Greenpeace_%C3%96lausstieg_Verkehr.pdf (Abruf vom 27. Juni 2024)
- 23 Bateson, G. (1972). Steps to an ecology of mind: Collected essays in anthropology, psychiatry, evolution and epistemology. Chicago.
- 24 <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/4021122/1d497a992775603e8ee2838a7f37ae2e/stresstest-strasse-kurzfassung-data.pdf> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 25 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahnprojekte.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 26 <https://www.sueddeutsche.de/auto/staubilanz-2010-eine-blechlawine-von-400-000-kilometern-laenge-1.1087013> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 27 <https://www.faz.net/aktuell/gesellschaft/deutlich-weniger-stau-als-vor-der-pandemie-adac-bilanz-fuer-2022-18648289.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 28 https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/verkehr-in-zahlen-2022-2023-pdf.pdf?__blob=publicationFile, S. 105 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 29 https://www.bast.de/DE/Presse/Downloads/2022-09-Langfassung-Prognose22.pdf?__blob=publicationFile&v=2, S. 5 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 30 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2024-04/verkehrspolitik-stefan-bratzel-bahnnetz-strassenbau-stau-verkehrsforschung> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 31 Downs, A. (1962). The law of peak-hour expressway congestion. Traffic Quarterly (16:3), S. 393 – 409
- 32 Duranton, G.; Turner, A. (2011). The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US

- Cities. American Economic Review 101, S. 2616 – 2652, <https://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 33 Metz, D. (2021). Economic benefits of road widening: Discrepancy between outturn and forecast Transportation Research Part A: Policy and Practice (147), S. 312 – 319, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0965856421000872>
- 34 https://www.greenpeace.de/publikationen/20230223_greenpeace_Staueausbau_02_23_meta.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 35 <https://www.ihk.de/schleswig-holstein/standortpolitik/verkehrsinfrastruktur/strasse/kuestenroute-a20/a20-gruende-4351414> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 36 https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/IVR_Schriftenreihe/Band_13/13_Bericht_Fernstrassen_IVR-Band_13.PDF (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 37 https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/izr/2014/3/Inhalt/DL_Rueckert.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 38 https://www.interface-pol.ch/app/uploads/2020/06/Be_Autobahnbau_als_Wirtschaftsfoerderung.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 39 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/autobahnprojekte.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 40 <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2023-03/wissing-autobahn-streit-gruene-koalitionsausschuss> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 41 https://www.greenpeace.de/publikationen/S04481_Report_CO2-Senken2_0_0.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 42 <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-09/windkraftanlagen-rotorblaetter-transport-autobahn-energie-wende/komplettansicht> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 43 <https://www.tagesschau.de/wirtschaft/energie/windkraftanlagen-schwerlasttransport-investitions-stau-100.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 44 <https://www.bundesrechnungshof.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2024/br%C3%BCckenmodernisierungsprogramm.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 45 https://cdu.berlin/image/daten/news_20220403134031_beschluss_klimaautobahn.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 46 <https://die-a20.de/a-20-mit-der-direkten-verbinding-der-beiden-elbeseiten/die-a-20-umwelt/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 47 <https://app-webview.sparknews.funkemedien.de/nrw-waz/politik/bauindustrie-gegen-oelembargo-triage-auf-bau-hat-begonnen-id235207343.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 48 <https://www.iwkoeln.de/studien/michael-voigtlaender-volkswirtschaftliche-bedeutung-der-bauwirtschaft.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 49 <https://www.tag-der-bauindustrie.de/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 50 <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/rede-von-bundeskanzler-scholz-beim-tag-der-bauindustrie-am-5-juni-2024-in-berlin-2290766> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 51 https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/e1/46/272196/Lobbyregister-Detailansicht-R000789-2024-05-10_16-30-50.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 52 https://www.strabag.de/databases/internet/_public/content30.nsf/web30?Openagent&id=strabag_de_management.html_men1=1&sid=150 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 53 [https://www.strabag.com/databases/internet/_public/files.nsf/SearchView/074E690C29DD0EC-3C1258B0A001B2570/\\$File/Gesch%C3%A4fts-%20und%20Nachhaltigkeitsbericht%202023.pdf](https://www.strabag.com/databases/internet/_public/files.nsf/SearchView/074E690C29DD0EC-3C1258B0A001B2570/$File/Gesch%C3%A4fts-%20und%20Nachhaltigkeitsbericht%202023.pdf) (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 54 <https://www.bauindustrie.de/pm/beschleunigtes-bauen-auch-fuer-strassen> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 55 https://www.bvmb.de/images/pdf/Pressemitteilungen/2023_09_22_PM_BVMB_zu_Planungsbeschleunigung.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 56 <https://www.der-bau-unternehmer.de/nachrichten/aus-deutschland-kann-man-kein-bullerbue-zau-bern.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 57 <https://www.bauindustrie.de/pm/die-ziele-der-verkehrswende-drohen-zu-scheitern> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 58 https://www.bvmb.de/images/pdf/Pressemitteilungen/2023_09_22_PM_BVMB_zu_Planungsbeschleunigung.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 59 <https://www.bauindustrie.de/pm/investitionskuerzung-im-bundeshaushalt-waere-fatale-entscheidung-fuer-deutsche-infrastruktur> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 60 <https://www.bundeshaushalt.de/static/daten/2024/soll/epl12.pdf>, S. 8 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 61 Quelle: <https://pressdienst-oeffentliches-beschaffungswesen.de/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 62 <https://www.hochtief.de/aktuelles-medien/pressemitteilungen/pressemitteilung/hochtief-gewinnt-580-mio-euro-auftrag-fuer-a7-tunnel-altona-in-hamburg> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 63 <https://www.report-k.de/leverkusener-autobahnbruecke-auftraege-im-wert-von-426-millionen-euro-vergeben/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 64 <https://impenia.com/de-de/referenzen/detail/ref/rader-hochbruecke-bab-a7-ersatzneubau/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 65 <https://www.georesources.net/cms.php/de/news/406/Hochtief-erhaelt-Zuschlag-fuer-weiteren-Ausbau-der-A1-in-Leverkusen> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 66 http://bernhard-klockhaus.de/themen/bitum_strabau/Asphaltbau/Bituminoeser%20Strassenbau.htm (Abruf vom 28. Juni 2024)

- 67 <https://en2x.de/wp-content/uploads/2023/04/en2x-statistiken-raffineriekapazitaeten-kapazitaetserhebung-2022.xlsx> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 68 https://www.asphalt.de/fileadmin/user_upload/downloads/AsphaltP_August_2023.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 69 https://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/Mineraloel/moel_amtliche_daten_2023_12.html (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 70 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/28648/umfrage/produktion-von-bitumen-in-deutschland-seit-1995/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 71 https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Media/Veroeffentlichungen/Bitumenversorgung_in_Deutschland_HDB_DAV_220427.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 72 https://www.eurobitume.eu/nc/media/releases/?tx_pitsdownloadcenter_pitsdownloadcenter%5Bcontroller%5D=Download&tx_pitsdownloadcenter_pitsdownloadcenter%5Baction%5D=forceDownload&tx_pitsdownloadcenter_pitsdownloadcenter%5Bfileid%5D=8wphwz2dC5Ad61vS1vjUmw%3D%3D (Abruf vom 6. Oktober 2023); aktuell ist das PDF der Pressemitteilung nach einem Website-Relaunch nicht mehr verfügbar (versuchter Abruf vom 28. Juni 2024). Die Original-Meldung liegt Greenpeace vor.
- 73 <https://www.promobilitaet.de/verband/ueber-den-verband/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 74 <https://www.promobilitaet.de/positionen/infrastrukturfinanzierung> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 75 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/prognose-2051-strasse-ist-und-bleibt-absoluter-hauptverkehrsstraeger/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 76 https://www.lobbyregister.bundestag.de/media/82/4b/275942/Lobbyregister-Detailansicht-R000371-2024-05-23_14-50-32.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 77 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/4-milliarden-euro-weniger-haushaltsmittel-trotz-verdopplung-der-lkw-maut> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 78 <https://www.promobilitaet.de/verband/mitglieder/2022/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 79 <https://www.promobilitaet.de/verband/praesidium> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 80 <https://www.promobilitaet.de/verband/praesidium/vita-eduard-oswald> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 81 <https://www.verkehrsrundschau.de/mediathek/60-geburtstag-karlheinz-schmidt-2954891> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 82 <https://www.eurotransport.de/artikel/stabuebergabe-bei-pro-mobilitaet-eduard-oswald-folgt-dr-peter-fischer-8341270.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 83 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/infrastruktur-effektiver-machen-strassen-bruecken-tunnel-daten> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 84 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/innovationen-in-der-strassenverkehrsinfrastruktur-gestalten-sicher-nachhaltig-digital0> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 85 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/infrastruktur-effektiver-machen-strassen-bruecken-tunnel-daten> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 86 <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/innovationen-in-der-strassenverkehrsinfrastruktur-gestalten-sicher-nachhaltig-digital0> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 87 <https://www.abendblatt.de/region/kreis-lauenburg/schwarzenbek/article233494277/IHK-fordert-Autobahn-von-Kiel-bis-nach-Braunschweig.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 88 <https://www.wn.de/muenster/a1-autobahn-ausbau-sechsspurig-muenster-kamener-kreuz-2030-2733734?&ngp> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 89 <https://pfaehnhofen-today.de/45477-ausbau-120718> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 90 <https://www.ihk.de/koblenz/interessenvertretung/infrastruktur-neu/ihk-stellungnahme-zum-entwurf-des-bvwp-2030-3424296> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 91 <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/6015812/855f0795aadd6ceab56e4f8b152f3636/verkehrspolitische-leitlinien-data.pdf> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 92 <https://www.ihk.de/hannover/hauptnavigation/wir-ueber-uns/pruefer/ihk-mitgliedschaft-und-beitrag-5243288> (Abruf vom 3. Juli 2024)
- 93 <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/3710790/123f8f1c8343a90c45777b88b8f5888d/ihk-gesetz-data.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 94 <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/ihk-dihk-1.5144126> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 95 <https://www.deutschlandfunkkultur.de/wirtschaftslobby-oder-zwangverband-unternehmer-wehren-sich-100.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 96 <https://www.ihk.de/die-ihk/ihk-transparent/zahlen-und-fakten/wahlbeteiligung-vergangenen-wahlen-5473958> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 97 <https://www.lto.de/recht/hintergruende/h/ihk-zwangsmitgliedschaft-bverfg-verfassungsbeschwerden-dominik-storr-interview/2/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 98 <https://www.die-a20.de/ueber-uns/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 99 <http://www.a21-jetzt.de/ueber-uns.html> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 100 http://www.a21-jetzt.de/kampagne.html?file=files/Medien/kampagne/IHK_Kampagne_A21_Flasche.pdf (Abruf vom 4.7.2024)
- 101 <https://www.ihk.de/blueprint/servlet/resource/blob/5874478/65d77cc2ab5040d78f36c8367ac4643b/factsheet-a21-data.pdf> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 102 <https://www.nordland-autobahnverein.de/nordland-autobahnverein-de> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 103 https://www.a45wirdneu.de/news/news-detail/news/gemeinsam-fuer-eine-funktionieren-de-infrastruktur?L=186&tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=934391dd2dd781c618eef7a03f93bef1 (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 104 <https://www.a45wirdneu.de/kontakt/?L=186> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 105 <https://www.dihk.de/resource/blob/78372/576de9141a439046b5566faad328e433/wipos-stand-juni-2022-data.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 106 <https://www.ihk.de/bergische/servicemarken/aktuell-presse/medien-infos/medieninfos-juli2/wenig-in-teresse-an-achtstreifigem-ausbau-der-a-3-5217768> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 107 <https://www.b16-keine-autobahn.de/winden/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 108 <https://www.donaukurier.de/archiv/wir-waeren-komplett-von-ingolstadt-abgeschnitten-1956335> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 109 <http://www.bi-a8-frasdorf.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 110 <https://bipab65.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 111 <http://www.b27-ortsumfahrung.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 112 Um eine möglichst zufällige Stichprobe an Bürgerinitiativen rund um das Thema Straßenbau zu erstellen, haben wir die Ergebnisse mehrerer Google-Suchanfragen ausgewertet. Die Google-Suchanfragen wurden dabei so allgemein verfasst, dass sowohl Pro- als auch Contra-Initiativen in das Suchraster fallen. Da die aktuelle Version der Google-Suchmaschine die ausgegebenen Ergebnisse auf ~300 – 350 Suchergebnisse begrenzt und dies bei Suchanfragen mit mehr als ~300 Treffern möglicherweise einer Verzerrung der Ergebnisse (Bias) durch Googles Ranking-Algorithmus führt, haben wir die Suchoperatoren before: und after: verwendet, um die Ergebnisse unserer Anfragen zu beschränken. Die so formulierten Suchanfragen lauteten „(initiative OR “bürgerinitiative” OR “BI”) AND (autobahn OR umgehung OR umfahrung OR bundesverkehrswegeplan AND ausbau OR neubau OR erweiterung OR lückenschluss OR anschluss OR verbreiterung OR spurig) before:2021-01-01“ und „(initiative OR “bürgerinitiative” OR “BI”) AND (autobahn OR umgehung OR umfahrung OR bundesverkehrswegeplan AND ausbau OR neubau OR erweiterung OR lückenschluss OR anschluss OR verbreiterung OR spurig) after:2021-01-01“. Da viele die Domains vieler Webseiten von Bürgerinitiativen die Abkürzung “bi” enthalten, haben wir außerdem eine Suchanfrage mit dem Operator inurl:bi verwendet. Eine ausführlichere Beschreibung der Methode veröffentlichen wir zusammen mit der resultierenden Stichprobe unter <https://daten.greenpeace.de/dataset/burgerinitiativen-fur-und-gegen-strabenbauprojekte-in-deutschland>.
- 113 Die diesen Zahlen zugrunde liegenden Daten sind im Greenpeace Datenportal einsehbar: <https://daten.greenpeace.de/dataset/burgerinitiativen-fur-und-gegen-strabenbauprojekte-in-deutschland>.
- 114 buendnis-verkehrsiniciativen.com, aktionsbuendnis-keine-a49.de, „Aktionsbündnis Unmenschliche Autobahn“, „Bündnis B189“, <https://www.xn--brgerinitiativen-netzwerk-binn-4ed.de/>, „Bündnis pro Mensch & Natur: Kein Neubau der B-239 in Lippel“
- 115 <https://www.buendnis-verkehrsiniciativen.com/Ueber-uns/> (Abruf vom 13. Juni 2024)
- 116 <https://www.buendnis-verkehrsiniciativen.com/Ueber-uns/> (Abruf vom 13. Juni 2024)
- 117 <https://www.pro-a20.com/%C3%BCber-uns-flyer/>, Stand Januar 2024 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 118 Vereinsregister des Amtsgerichts Bremen: VR 625 BHV Pro A 20 e. V., historischer Abdruck (abgerufen am 2. August 2023)
- 119 Brückenschlag nach Bremerhaven geplant. Wesermarsch-Zeitung (5. April 1968)
- 120 Vereinsregister des Amtsgerichts Bremen: VR 625 BHV Pro A 20 e. V., Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts (Stand 8. Juni 2022, Abruf vom 2. August 2023)
- 121 <https://www.blg-logistics.com/gremien> (Abruf vom 26. Juni 2024)
- 122 <https://www1.eurogate.de/Ueber-uns/Management> (Abruf vom 26. Juni 2024)
- 123 <https://www.blg-logistics.com/gremien> (Abruf vom 26. Juni 2024)
- 124 <https://www.linkedin.com/in/michael-appelhans/?originalSubdomain=de> (Abruf vom 8. Juli 2024)
- 125 https://www.pro-a20.com/app/download/9265523/Flyer_2024.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 126 <https://www.pro-a20.com/%C3%BCber-uns-flyer/vorstand/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 127 <https://www.ihk.de/bremen-bremerhaven/system/contacts/i-9000001440-1295970> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 128 <https://www.pro-a20.com/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 129 <https://www.pro-a20.com/%C3%BCber-uns-flyer/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 130 <https://www.ja-zur-a94.de/daten.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 131 <https://www.ja-zur-a94.de/kontakte.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 132 <https://www.ja-zur-a94.de/links.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 133 In einem Dokument, das 2019 erstellt wurde, wird die Anzahl der Privatpersonen auf 200 beziffert: <https://www.ja-zur-a94.de/pdf/news/142.pdf> (Abruf vom 5. Juli 2024)
- 134 <https://www.ja-zur-a94.de/daten.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 135 Die Gegenseite argumentiert übrigens deutlich moderater: Das „Bündnis Verkehrsinitiativen“ gibt auf seiner Webseite an, für „über 100 Bürgerinitiativen und Dachverbände/Kooperationen und damit für zehntausende Bürger in diesem Land“ zu stehen.
- 136 <https://www.merriam-webster.com/dictionary/astroturfing> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 137 <https://www.wr.de/wr-info/unternehmer-kaempfen-fuer-lueckenschluss-der-a-46-id10593.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 138 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/aktuelles/455-arbeitskreis-a-49-zieht-bilanz-nach-vier-wochen-grosse-resonanz-auf-unterstuetzerinitiative-ja49> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 139 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/regionalmanagement/regionalmanagement-mittelhessen-gmbh> (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 140 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/regionalmanagement> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 141 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/arbeitskreise/arbeitskreis-a-49> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 142 https://www.mittelhessen.eu/files/flyer_pro_autobahn_A49.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 143 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/aktuelles/146-ak-a49-jetzt-geht-es-um-die-finanzierung> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 144 Quelle: Interview mit Reinhard Forst, Aktionsgemeinschaft Schutz des Ohmtals, am 19. März 2024
- 145 Frankfurter Allgemeine Zeitung, 19.04.2003, Nr. 92, S.
- 146 Handelsregister des Amtsgerichts Marburg, Ferrero OHG, historischer Abdruck (Abruf vom 29. Juli 2024)
- 147 <https://www.seknews.de/2010/12/06/reinhard-bauer-neuer-vorsitzender-des-industrieausschusses-der-ihk/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 148 <https://www.mittelhessen.eu/mit-uns/aktuelles/200-regionalmanagement-begruesst-einigung-finanzierung-autobahn-a49> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 149 Die Webseite der Kampagne wurde Mitte 2020 gelaunched: https://web.archive.org/web/2024000000000*/https://ja49.de/ (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 150 <https://web.archive.org/web/20240222030208/https://ja49.de/unterstuetzer> (Abruf vom 22.02.2024)
- 151 <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wo-wir-leben/006-Bevoelkerungsdichte.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 152 Vereinsregister des Amtsgerichts Lüneburg, Bürgerinitiative Pro A 39 e. V., historischer Abdruck (Abruf vom 7. Mai 2023)
- 153 Vereinsregister des Amtsgerichts Lüneburg, Bürgerinitiative Pro A 39 e. V., aktueller Registerinhalt (Abruf vom 7. Mai 2023)
- 154 Deutsche Angestellten-Akademie, Zweigstelle Uelzen: Die „Epoche Ruschenbusch“ endet. (8. Juni 2018) https://daa-uelzen.de/fileadmin/Standorte/daa-uelzen/ZW_NNA/Abschied_Margrit_Ruschenbusch.pdf (Abruf vom 7. Mai 2023)
- 155 <https://www.mittelstand-niedersachsen.de/artikel/mit-uelzen-waehlt-neuen-vorstand> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 156 <https://www.pro-a39.de/veranstaltungen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 157 <https://www.pro-a39.de/vorstand-neu/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 158 <https://www.mittelstand-niedersachsen.de/artikel/mit-uelzen-waehlt-neuen-vorstand> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 159 <https://www.pro-a39.de/vorstand-neu/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 160 <https://www.mittelstand-niedersachsen.de/artikel/mit-uelzen-waehlt-neuen-vorstand> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 161 <https://www.mittelstand-niedersachsen.de/artikel/mit-uelzen-waehlt-neuen-vorstand> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 162 <https://www.pro-a39.de/> (Blogeintrag vom 5 Dezember 2023) (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 163 <https://gsv-verkehrundumwelt.de/index.php?id=64> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 164 Vereinsregister des Amtsgerichts Köln: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
- 165 Vereinsgeschichte. tageszeitung (Ausgabe 5966 vom 16. Oktober 1999, S. 6) <https://taz.de/!1266617/> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 166 https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/Sonderheft_Schriftenreihe_Kongresse_bis_2018.pdf [Auswertung durch Extraktion des Textes der Vortragstitel und Zählung der Worthäufigkeiten] (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 167 https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchweddes.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 168 <https://www.autobahn.de/westfalen/niederlassungssitz-hamm> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 169 <https://osthessen-news.de/n11754973/wechsel-an-der-vorstandsspitze-bei-bickhardt-bau.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 170 <https://www.bauindustrie.de/pm/ralf-schaer-ist-neuer-vorsitzender-der-bfa-strassenbau-bei-der-bau-industrie> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 171 <https://www.lifepr.de/inaktiv/forschungsgesellschaft-fuer-strassen-und-verkehrswesen-ev/Dr-Ing-Michael-Rohleder-neuer-Geschaefsfuehrer-der-FGSV/boxid/451974> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 172 https://www.vsvinrw.de/?page_id=22 (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 173 https://webdoc.sub.gwdg.de/ebook/diss/2003/tu-berlin/diss/2000/nielsen_sven.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 174 <https://www.fgsv.de/zielgruppen/wirtschaft> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 175 <https://www.fgsv.de/netzwerk/satzung-und-compliance> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 176 https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchweddes.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 177 FGSV: Satzung vom 21. Oktober 1970. [vergriffen, antiquarisches Exemplar liegt Greenpeace vor]
- 178 https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchweddes.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 179 https://www.fgsv.de/fileadmin/PDF/Satzung_Fassung_09.10.2020.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 180 <https://netzwerkrecherche.org/wp-content/uploads/2015/02/die-stille-macht.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 181 Grenier, A. (2003). Die Interessenwahrer des Straßenbaus. In T. Leif & R. Speth (Hrsg.), Die stille Macht: Lobbyismus in Deutschland, S. 213 – 237. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://netzwerkrecher->

- che.org/wp-content/uploads/2015/02/die-stille-macht.pdf (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 182 https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10002265/Discussion_Paper/DP16_BeckerSchwedens.pdf
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 183 https://www.dbz.de/news/dbz_Neueste_Entwicklungen_bei_Public_Private_Partnership_PPP_9-107253.html (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 184 https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Betriebswirtschaftslehre_im_Bauwesen/Downloads/Oeffentlich_zugaengliche_Dokumente/Sonstige_Dokumente/040301_Alfen_Mayrzedt_Tegner_PPP-Loesungen_fuer_Deutschlands_Autobahnen_March_2004.pdf
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 185 <https://www.gemeingut.org/wordpress/wp-content/uploads/2012/01/FB-08-Erfahrungen-mit-PPP.pdf>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 186 <https://www.alfen-consult.de/referenzen> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 187 <https://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/75803481> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 188 https://www.ppp-projektdatebank.de/index.php?id=27&tx_ppp_controller_searchmap%5Bprojektid%5D=255&tx_ppp_controller_searchmap%5Baction%5D=showProject (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 189 https://www.xing.com/profile/HansWilhelm_Alfen (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 190 https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Betriebswirtschaftslehre_im_Bauwesen/Downloads/Oeffentlich_zugaengliche_Dokumente/Sonstige_Dokumente/040301_Alfen_Mayrzedt_Tegner_PPP-Loesungen_fuer_Deutschlands_Autobahnen_March_2004.pdf
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 191 <https://www.hochschulverband.de/positionen/presse/resolutionen/zur-unparteilichkeit-von-wissenschaft> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 192 https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/TE_Studie_Eine_Grosenordnung_daneben_0923.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 193 <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/263264/1/1815189495.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 194 http://www.verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Pfleiderer,Dietrich%20-%20BVWPStellungn_ueber_rarb_2016-06-10.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 195 <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2022/iii22-602.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 196 <https://www.duz.de/beitrag!/id/429/im-ringen-um-transparenz> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 197 <https://www.ew.uni-hamburg.de/service/formulare/files/informationen-zum-nebentaetigkeitsrecht.pdf>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 198 <https://www.ew.uni-hamburg.de/service/formulare/files/informationen-zum-nebentaetigkeitsrecht.pdf>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 199 https://assets.website-files.com/5f8564e7adfb7957794d2080/619ce64aa75d7893cb71419e_Leitfaden%20f%C3%BCr%20Ausgr%C3%BCndungen%20RWTH%20Aachen.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 200 https://www.static.tu.berlin/fileadmin/www/10004172/Themen_A-Z/Nebentaetigkeit/Nebentaetigkeit_Merkblatt_Professoren.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 201 <https://correctiv.org/aktuelles/china-science-investigation/2024/06/18/die-bling-bling-professoren-aus-aachen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 202 <https://correctiv.org/aktuelles/china-science-investigation/2024/06/18/die-bling-bling-professoren-aus-aachen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 203 <https://www.zeit.de/2014/29/nebenverdienst-professoren-hochschule> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 204 Grenier, A. (2003). Die Interessenwahrer des Straßenbaus. In T. Leif & R. Speth (Hrsg.), Die stille Macht: Lobbyismus in Deutschland, S. 213 – 237. VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://netzwerkrecherche.org/wp-content/uploads/2015/02/die-stille-macht.pdf> (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 205 <https://web.archive.org/web/20230131125014/https://www.asphalt.de/asphaltinstitut/vorstand/>
(Abruf vom 28. Juni 2024)
- 206 https://tu-dresden.de/bu/bauingenieurwesen/isb/strabau/die-professur/beschaefigte/kontakt_wellner
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 207 <https://www.asphalt.de/asphaltverband/mitglieder-dav> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 208 <https://www.asphalt.de/asphaltinstitut/kurzvorstellung/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 209 <https://www.baunetzwerk.biz/tu-dresden-verabschiedet-prof-frohmut-wellner>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 210 <https://tu-dresden.de/bu/bauingenieurwesen/isb/strabau/events/dresdner-asphalttage/sponsoren>
(Abruf vom 7. Februar 2024)
- 211 <https://www.asphalt.de/asphaltinstitut/wissenschaftlicher-beirat/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 212 <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 213 Creditreform, Crefonummer 3070533358
- 214 <https://uhlig-wehling.de> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 215 <https://tu-dresden.de/bu/bauingenieurwesen/isb/strabau/forschung/forschungsprojekte/forschungsprojekte-2021/2021-bmvi-mfund-darkseit> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 216 <https://www.thm.de/bau/andreas-bark> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 217 <https://durth-roos.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 218 Creditreform, Crefonummer 6050069449
- 219 <https://www.tu.berlin/strassenplanung/ueber-uns/fachgebietsleitung> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 220 <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien/ag-2-strassenentwurf/22-landstrassen>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 221 <https://shp-ingenieure.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 222 Creditreform, Crefonummer 2190116272
- 223 <https://www.huping.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 224 Creditreform, Crefonummer: 5010566198
- 225 <https://www.fb3.rwth-aachen.de/cms/bauingenieurwesen/die-fakultaet/aktuell/meldungen/~bcwqtn/verabschiedung-von-prof-dr-ing-josef-h/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 226 <https://www.ingenieur.de/fachmedien/bauingenieur/branche/festkolloquium-fuer-josef-hegger/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 227 Präsentation, Aachener Straßenbau- und Verkehrstage 2023
- 228 <https://www.svpt.uni-wuppertal.de/de/home/prof-dr-ing-j-gerlach/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 229 <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 230 Creditreform, Crefonummer 5230339508
- 231 Creditreform, Crefonummer 5270094233
- 232 <https://www.fischer-teamplan.de/ingenieurverbund> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 233 Creditreform, Crefonummer 5030050049
- 234 <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/keine-autos-mehr-in-wohngebieten> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 235 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 236 https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/images/gsv/dokumente/GSV_Satzung.pdf, Stand der Satzung Mai 2023 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 237 https://web.archive.org/web/20070927172407/http://www.baumaschine.de/Portal/download.php?w=Tbg&p1=2005&p2=heft2&n=a112_113.pdf, Publikation von 2005, archiviert in 2007 (Abruf vom 28. Juni 2024)
- 238 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/index.php/projekte> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 239 <http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/27163291> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 240 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/index.php/projekte/2019/bayern-zuwachs-fuer-die-a-94-muenchen-passau#:~:text=150%20km%20soll%20sie%20einmal,Scheuer%20und%20Bayerns%20Verkehrsminister%20Dr.> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 241 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/index.php/projekte/2020/nordrhein-westfalen-a-33-zwischen-osnabrueck-und-bielefeld-freigegeben> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 242 <https://www.stmi.bayern.de/med/pressemitteilungen/pressearchiv/2013/507/index.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 243 <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.strassenplanung-im-land-die-noblen-spender-aus-der-asphaltindustrie.b9ff486b-72de-40ad-bef5-784a33f037e4.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 244 <https://www.spd-erzgebirge.de/meldungen/ren-kuehn-erfolgreich-wiedergewaeHLT/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 245 [https://de.wikipedia.org/wiki/Wachenheim_\(Pfrimm\)#Ortsb%C3%BCrgermeister](https://de.wikipedia.org/wiki/Wachenheim_(Pfrimm)#Ortsb%C3%BCrgermeister) (Abruf vom 4. Juli 2024), <https://www.vg-monsheim.de/verwaltung/rathaus/geschichte-der-verbands-gemeinde/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 246 https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/images/gsv/dokumente/GSV_Satzung.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 247 Vereinsregister des Amtsgerichts Bonn: VR 4589 GSV Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V. a) Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts. (2. März 2022)
- 248 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 249 Creditreform-Trefferliste zur Adresse „Beethovenstr. 8, 80336 München“
- 250 Creditreform, Crefonummer 5050515255
- 251 <https://www.verlagsgruppewiederspahn.eu/ueber-uns/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 252 <https://www.lobbycontrol.de/wp-content/uploads/download/GSV-Vortragsfolien.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 253 <https://web.archive.org/web/20130929112550/http://gsv-verkehrundumwelt.de/wir.htm> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 254 Zitiert aus Satzung / Handelsregister (nicht online)
- 255 Suche im Lobbyregister nach „Fördergemeinschaft für Umweltgerechte“ <https://www.lobbyregister.bundestag.de/suche?q=%22f%C3%B6rdergemeinschaft+f%C3%BCr+umweltgerechte%22&filter%5Bactive%5D%5Btrue%5D=true> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 256 Route von Strabag AG, Direktion Bayern Süd / Großprojekte Ost, Bereich München, Gruppe Wolfkratshausen nach Obermarkt 10. google Maps, <https://goo.gl/maps/DrLC1kQr8ATAoJzy9> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 257 <https://www.gsv-verkehrundumwelt.de/index.php/aktuelles/156-neuer-fsv-vorsitzender-prof-dipl-ing-andreas-appelt> (Aufruf vom 28. Juni 2024)
- 258 <https://www.habermehl-follmann.de/unternehmen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 259 <https://www.habermehl-follmann.de/referenzen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 260 <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien/querschnittsausschuesse/qa-2-strassen-und-verkehrswesen-in-der-internationalen-zusammenarbeit> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 261 <https://silo.tips/download/forschungsgesellschaft-fr-strassen-und-verkehrswesen-jahresbericht-2013-fgsv> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 262 <https://www.lobbycontrol.de/wp-content/uploads/download/GSV-Vortragsfolien.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 263 <https://isac-gmbh.com/strassenbautechnik/> (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 264 Amtsgericht Köln: HRB 93308 – Strabag AG > Anmeldung vom 08.06.2021. (8. Juni 2021)
- 265 <https://www.op-online.de/region/eppertshausen/schornstein-verschwindet-schon-frueher-467160.html>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 266 https://www.this-magazin.de/artikel/tis_DAV_Neue_Doppelspitze_nun_komplett-2751167.html
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 267 https://www.hss.de/fileadmin/migration/downloads/Dezasse_HSS_080708_01.pdf
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 268 https://web.archive.org/web/20110324193333/http://www.asphalt.de:80/site/startseite/deutscher_asphaltverband/praesidium/ (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 269 <https://daserste.ndr.de/panorama/archiv/1998/Buergerinitiativen-fuer-mehr-Strassen-Asphaltlobby-finanziert-eigene-Unterstuetzerszene.erste6950.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 270 <https://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/27163291> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 271 <https://www.bundeshaushalt.de/DE/Bundeshaushalt-digital/bundeshaushalt-digital.html>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 272 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/070-wissing-bundeshaushalt-be-schlossen.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 273 <https://www.welt.de/wirtschaft/article189017007/Verkehrsministerium-gibt-Bayern-mehr-Geld-fuer-Bruecken-und-Strassen.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 274 Peter Ramsauer. Munzinger (Internationales Biographisches Archiv 11/2014 vom 11. März 2014 (se); ergänzt um Nachrichten durch MA-Journal bis KW 05/2018)
- 275 <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/2010-60-retro-award-2010-strasse-finanziert-strasse-1/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 276 <https://www.welt.de/politik/deutschland/article155438343/In-Dobrindts-Heimat-zahlt-sich-seine-Amtszeit-aus.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 277 <https://www.welt.de/politik/deutschland/article139816059/Dobrindt-plant-eine-Revolution-fuer-den-Strassenbau.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 278 <https://www.manager-magazin.de/politik/deutschland/infrastrukturgesellschaft-alles-ueber-die-auto-bahn-gmbh-a-1150173.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 279 https://www.focus.de/politik/deutschland/vorwuerfe-gegen-csu-politiker-dreist-dreister-scheuer-in-die-heimat-des-ministers-fliesst-auffaellig-viel-geld_id_13411203.html (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 280 <https://www.sueddeutsche.de/politik/scheuer-verkehrsminister-terminkalender-autoindustrie-1.5335058> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 281 <https://www.mosolf-group.com/presse/mosolf-group-beruft-andreas-scheuer-in-fachbeirat/>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 282 Creditreform, Crefonummer: 7330272091
- 283 <https://table.media/berlin/news/scheuers-neue-firmen-lobbycontrol-will-schaerfere-regeln/>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 284 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/017-wissing-pk-verkehrsentwicklung-deutschland.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 285 z. B. <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/verkehrsminister-ampel-koalition-autobahn-volker-wissing-klimaschutzgesetz> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 286 <https://www.sueddeutsche.de/politik/bundesregierung-wissing-laesst-klima-urteil-anfechten-1.6323158> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 287 <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/volker-wissing-im-interview-im-verkehr-koennen-sie-keine-schnellen-erfolge-erzielen/100002759.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 288 <https://www.tagesschau.de/inland/wissing-fahrverbote-tagesthemen-100.html>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 289 https://www.lz.de/lippe/leopoldshoehoe/21896773_B66-waechst-an-beiden-Enden-In-Asemissen-und-Barntrup-rollen-die-Bagger-an.html (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 290 <https://www.volksstimme.de/lokal/halberstadt/aus-b-6-konnte-2016-eine-autobahn-werden-1864466>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 291 <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/eu-foerdermittel-fuer-bau-der-autobahn-14-sicher-3007628> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 292 <https://www.fr.de/rhein-main/bundesstrasse-wird-vierspurig-11098536.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 293 <https://www.youtube.com/watch?v=FaWxZiTXUH4> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 294 <https://www.deutsche-asphalttage.de/programm/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 295 <https://www.youtube.com/watch?v=FaWxZiTXUH4> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 296 <https://www.asphalt.de/themen/news/dav-in-engem-kontakt-mit-politischen-entscheidern/>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 297 <https://web.archive.org/web/20180228031022/https://www.presseportal.de/pm/7840/3878449>
(Abruf vom 4. Juli 2024)
- 298 <https://osthessen-news.de/n11584790/rainer-bomba-verlasse-verkehrsministerium-ohne-groll-neuer-job-in-sicht.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 299 <https://cheil.de/profil/#Kunden> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 300 <https://osthessen-news.de/n11591826/experte-fuer-neue-mobilitaet-ex-staatssekretar-rainer-bomba-geht-zu-think-tank.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 301 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/AVF-projekte/beintelli.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 302 Creditreform, Crefonummer 2012866092
- 303 <https://www.youtube.com/watch?v=FaWxZiTXUH4> (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 304 <https://www.youtube.com/watch?v=FaWxZiTXUH4> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 305 <https://www.autobahn.de/aktuelles/aktuell/a-14-freie-fahrt-zwischen-tangerhuetten-und-luederitz> (Abruf am 8. Juli 2024)
- 306 <https://www.autobahn.de/nord/aktuelles/detail/wir-brauchen-die-a-39> (Abruf am 10.12.2023; der Artikel ist Stand 8. Juli 2024 nur noch im Internetarchiv abrufbar: <https://web.archive.org/web/20220531151628/https://www.autobahn.de/nord/aktuelles/detail/wir-brauchen-die-a-39>)
- 307 <https://www.uelzener-nachrichten.com/stadt-und-kreis/rosche/4577-versammlung-in-suettorf-informationen-zum-planungsstand-der-a39> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 308 <https://www.pro-a39.de/kooperationen/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 309 <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2023/kw36-de-digitales-verkehr-957726> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 310 <https://www.autobahn.de/die-autobahn/autobahnreform> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 311 <https://www.autobahn.de/die-autobahn/faq> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 312 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/volker-wissing-und-die-autobahn-chaostage-im-staatsbetrieb-a-2ab1377b-7596-4e3c-86c2-da1d017ff447> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 313 <https://www.spiegel.de/politik/deutschland/volker-wissing-und-die-autobahn-chaostage-im-staatsbetrieb-a-2ab1377b-7596-4e3c-86c2-da1d017ff447> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 314 <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/autobahn-gmbh-chef-stephan-krenz-erhaelt-aufhebungsvertrag/29147496.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 315 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/michael-guentner-ex-staatssekretaer-als-chef-der-autobahngesellschaft-a-e1672d4c-5e2f-4a3a-84ce-59fbbce78c39> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 316 <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/gsa/die-professur> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 317 <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/gsa/die-professur>
- 318 <https://www.bast.de/DE/BAST/Organisation/Beirat/Beirat.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 319 <https://www.fgsv.de/netzwerk/gremien> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 320 <https://www.fgsv.de/impressum> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 321 <https://de.linkedin.com/pulse/dipl-ing-thomas-baum-abteilungsleiter-planung-der-zentrale> (Abruf vom 8. Juli 2024)
- 322 <https://de.linkedin.com/in/andyapfelstaedt> (Abruf vom 8. Juli 2024)
- 323 <https://www.northdata.de/Apfelst%C3%A4dt,+Andy,+Erfurt/19p2> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 324 <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Infrastrukturplanung-Investitionen/Bundesverkehrswegeplan-2030/bundesverkehrswegeplan-2030.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 325 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/repositories/itf-transport-outlook-2023-summary-de.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 326 https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 327 <https://bibliothek.wzb.eu/pdf/2022/iii22-602.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 328 https://entwicklungsstadt.de/bund-konkretisiert-weiterbau-der-a100-ausbau-der-storkower-strasse/#google_vignette (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 329 https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/11/TE_Studie_Eine_Groesordnung_daneben_Q923.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 330 https://www.greenpeace.de/publikationen/S04481_Report_CO2-Senken2_0_0.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 331 https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_gruenbuch_bvwp.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 332 http://verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Pfleiderer,Dietrich%20-%20BVWPStellungn_ueberarb_2016-06-10.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 333 <https://www.zukunft-mobilitaet.net/5299/analyse/konstantes-reisezeitbudget-marchetti-konstante-verkehrsgenese-yacov-zahavi/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 334 http://verkehrswissenschaftler.de/pdfs/Pfleiderer,Dietrich%20-%20BVWPStellungn_ueberarb_2016-06-10.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 335 https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/klimawandel/wirkungsanalyse-bewertung-grundlage-bundesverkehrswege-mobilitaetsplanung-bvmp-gutachten-werner-rothengatter-bund-2023.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 336 <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/bundesverkehrswegeplan-besteht-eigene> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 337 <https://www.deges.de/content-hub/a-14-lueckenschluss-magdeburg-wittenberge-schwerin/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 338 https://gruene-brandenburg.de/lagen/gesundheit-soziales-und-arbeit/newssinglegesundheit-soziales/kein_bedarf_fuer_die_a_14_prognosewerte_sind_kuenstlich_hochgerechnet (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 339 https://vorort.bund.net/verkehr/presse/presse_53/files/4666_kommentarnullplus-untersuchung.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 340 https://vorort.bund.net/verkehr/presse/presse_53/files/4666_kommentarnullplus-untersuchung.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 341 Interview mit Udo Becker am 12.2.2024
- 342 <https://www.lobbyregister.bundestag.de/startseite?lang=de> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 343 <https://www.lobbycontrol.de/lobbyismus-und-klima/cdu-naher-lobbyverband-als-tueroeffner-fuer-desinformation-114946/> (Abruf vom 4. Juli 2024)

- 344 <https://www.rnd.de/panorama/cdu-wirtschaftsrat-laedt-querdenker-professor-homburg-als-experten-ein-KZ5SGOYZTJEPDMD6YF4QZE6K4A.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 345 <https://www.lobbycontrol.de/pressemitteilung/scharfe-kritik-an-erneuter-kooptation-des-lobbyverbands-wirtschaftsrat-in-den-cdu-parteiavorstand-115521/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 346 <https://www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2024-06-20-geplante-investitionskuerzungen-gehen-der-verkehrlichen-realtaet-vorbei> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 347 <https://www.bundestag.de/resource/blob/871508/3d2a9ad7b473bc8c5b986c67c8e29897/Handbuch-data.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 348 <https://www.lobbyregister.bundestag.de/startseite#:~:text=Das%20Lobbyregistergesetz%20ist%20mit%20Wirkung,ihren%20Eintr%C3%A4gen%20im%20Lobbyregister%20verlangt.> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 349 <https://www.handelsblatt.com/politik/international/verkehrspolitik-ampel-nimmt-abschied-von-oefentlich-privaten-partnerschaften-im-fernstrassenbau/27867208.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 350 <https://dserver.bundestag.de/btd/19/264/1926425.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 351 <https://www.deges.de/aktuelles/neuigkeit/b-247-vertragsunterzeichnung-fuer-oepp-projekt-erfolgt/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 352 <https://www.tagesspiegel.de/politik/zweifelhafte-versprechen-6980452.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 353 <https://www.deutschlandfunkkultur.de/oefentlich-private-partnerschaften-pleiten-pech-und-pannen-100.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 354 <https://dserver.bundestag.de/btd/16/037/1603727.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 355 <https://www.bpb.de/themen/wirtschaft/lobbyismus/277035/lobbyismus-und-oefentlich-private-partnerschaften/#footnote-target-6> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 356 <https://taz.de/Staatslobbyismus/!5102041/> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 357 <https://www.bpb.de/themen/wirtschaft/lobbyismus/277035/lobbyismus-und-oefentlich-private-partnerschaften/#node-content-title-3> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 358 <https://dserver.bundestag.de/btd/18/064/1806469.pdf> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 359 https://web.archive.org/web/20181105204407/https://www.bundesrechnungshof.de/de/veroeffentlichungen/gutachten-berichte-bvw/berichte/langfassungen/2013-bvw-gutachten-wirtschaftlichkeitsuntersuchungen-bei-oefentlich-privaten-partnerschaften-oepp-im-bundesfernstrassenbau/at_download/file (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 360 „Ausverkauf der Autobahnen“, Auto Bild 13/2013 vom 28. März 2013
- 361 <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/oepp-privat-finanzierte-autobahnen-sind-teurer-als-staatlich-gebaute-a-974654.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 362 <https://www.welt.de/politik/deutschland/article150999330/Rechnungshof-haelt-Asylkosten-fuer-unnueberschaubar.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 363 https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_09/SR_PPP_DE.pdf (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 364 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-vertraege.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 365 <https://www.handelsblatt.com/politik/international/verkehrspolitik-ampel-nimmt-abschied-von-oefentlich-privaten-partnerschaften-im-fernstrassenbau/27867208.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 366 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-neuen-generation-liste.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 367 <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/oepp-projekte-der-2-staffel.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 368 <https://www.welt.de/print/wams/article124667018/Der-verkaufte-Staat.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 369 <https://www.nzz.ch/articleEEO6S-ld.81187> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 370 <https://www.iz-jobs.de/karriere/koepfe/roland-koch-will-bilfinger-bei-ppp--helfen-101080> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 371 <https://www.welt.de/wirtschaft/article119254418/Franzosen-planen-Gebuehr-auf-deutscher-Autobahn.html> (Abruf vom 4. Juli 2024)
- 372 <https://www.vinci-deutschland.com/deutschland.nsf/de/item/geschafsbereiche-vinci-concessions.htm> (Abruf vom 4. Juli 2024)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Skizze der Straßenbaulobby

Quelle: eigene Darstellung

Abbildung 2: Screenshot der Website die-a20.de mit Naturmotiv

Quelle: <https://die-a20.de/a-20-mit-der-direkten-verbinding-der-beiden-elbeseiten/die-a-20-umwelt/>
(Abruf vom 4.7.2024)

Abbildung 3: Bekannte Auftragssummen für Straßenbauprojekte pro Unternehmen

eigene Darstellung

Die Grafik zeigt die Auftragssummen, die Autobahn GmbH und DEGES von 2020 bis 2023 an Unternehmen (oder federführende Unternehmen von Arbeitsgemeinschaften) vergeben haben. Hochtief hat z. B. 771 Millionen Euro durch zwei Auftragsvergaben erhalten. Berücksichtigt wurden in dieser Auswertung ausschließlich Aufträge, bei denen die Auftragssumme bekannt ist.

Daten: <https://pressediens-oeffentliches-beschaffungswesen.de/> (eigene Auswertung am 20.02.2024). Für die Auswertung wurden die Namen der Auftragsempfänger bereinigt und gruppiert. Zur Strabag-Gruppe wurden beispielsweise verschiedene Direktionen der Strabag AG aber auch juristische Personen des Unternehmens Züblin zusammengefasst.

Die bereinigten Daten inkl. unserer Gruppierungen sind im Greenpeace Datenportal verfügbar:

<https://daten.greenpeace.de/dataset/auftragsvergaben-autobahn-gmbh-deges-2021-2023>

Abbildung 4: Berichterstattung 2012 der „Verkehrsrundschau“

anlässlich des 60. Geburtstags des ehemaligen BGL-Geschäftsführers Karlheinz Schmidt. Im Bild v. l. n. r.: Matthias Wissmann (ehemaliger Verkehrsminister, damals Präsident des Verbands der Automobilindustrie), Klaus Peter Röskes (Vizepräsident des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung BGL), Eduard Oswald (damals Bundestagsvizepräsident), Peter Ramsauer (damals Bundesverkehrsminister)

Quelle: <https://www.verkehrsrundschau.de/mediathek/60-geburtstag-karlheinz-schmidt-2954891>

(Abruf vom 28. Juni 2024)

Abbildung 5: Veranstaltung von Pro Mobilität im Mai 2019 (Screenshot)

V. l. Christian Funke (Geschäftsführer Pro Mobilität), Andreas Scheuer (CSU, Bundesverkehrsminister), Eduard Oswald (Präsident Pro Mobilität)

Quelle: <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/infrastruktur-effektiver-machen-strassen-bruecken-tunnel-daten> (Abruf vom 28. Juni 2024)

Abbildung 6: Veranstaltung von Pro Mobilität im Mai 2022 (Screenshot)

V. l. Christian Funke (Geschäftsführer Pro Mobilität), Volker Wissing (FDP, Bundesverkehrsminister), Eduard Oswald (Präsident Pro Mobilität)

Quelle: <https://www.promobilitaet.de/verband/aktuelles/innovationen-in-der-strassenverkehrsinfrastruktur-gestalten-sicher-nachhaltig-digital0> (Abruf vom 28. Juni 2024)

Abbildung 7: Zusammensetzung der Präsidien der Industrie- und Handelskammern

eigene Darstellung / Methode: 1) Recherche zur Unternehmenszugehörigkeit von IHK- und DIHK-Präsidiumsmitgliedern. 2) Einteilung der Unternehmen in Beschäftigtengrößenklassen anhand der Anzahl ihrer Beschäftigten. Die Informationen zur Anzahl der Beschäftigten wurden Creditreform, Dun & Bradstreet, DDW und den Firmenwebseiten entnommen. Im Fall einer Holding oder wenn ein Präsidiumsmitglied in mehreren Unternehmen als Geschäftsführer oder Gesellschafter beteiligt ist, wurden die verfügbaren Zahlen der Töchter summiert. 3) Vergleich der Zusammensetzung von IHK- und DIHK-Präsidien mit der Verteilung von Unternehmensgrößen in den Bundesländern.

Zugrunde liegen die Beschäftigtengrößenklassen (URS):

- 0 bis unter 10 abhängig Beschäftigte (kleinst)
- 10 bis unter 50 abhängig Beschäftigte (klein)
- 50 bis unter 250 abhängig Beschäftigte (mittel)
- 250 und mehr abhängig Beschäftigte (groß)

Quellen:

Präsidien ausgewählter IHKs (Abruf der Webseiten am 15.03.2024)

IHK Kiel: Präsidium. <https://www.ihk.de/schleswig-holstein/produktmarken/ihre-ihk/ehrenamt/ihk-kiel/praesidium1532-1361292>

IHK Lübeck: Präsidium. <https://www.ihk.de/schleswig-holstein/produktmarken/ihre-ihk/ueber-uns/ihk-luebeck/ihk-luebeck-1361196>

IHK Lüneburg-Wolfsburg: Präsidium. <https://www.ihk.de/ihklw/produkte/mitmach-ihk/praesidium-3043084>

IHK Bremen: Präsidium. <https://www.ihk.de/bremen-bremerhaven/wirtschaft-positionieren/ehrenamt/wirueberuns-ansprechpartner-praesidium10420-1299344>

IHK Stade: Präsidium. <https://www.ihk.de/stade/servicemarken/wir-ueber-uns/ehrenamt/praesidium-und-vollversammlung/ehrenamtpraesidium-1695538>

IHK Aachen: Präsidium. <https://www.ihk.de/aachen/ueber-uns/gremien/praesidium-ihk-aachen-597730>

DIHK: Die Mitglieder des DIHK-Präsidiums. <https://www.dihk.de/de/ueber-uns/die-gremien-der-dihk/die-mitglieder-des-dihk-praesidiums--14560>

DIHK: Das geschäftsführende DIHK-Präsidium. <https://www.dihk.de/de/ueber-uns/die-gremien-der-dihk/das-geschaeftsfuehrende-dihk-praesidium-im-video-portraet>
Identifizierung und Klassifizierung der Unternehmen der Vorständ:innen Creditreform: Unternehmenssuche. <https://www.creditreform.de/> Dun & Bradstreet: Risk analytics: Unternehmenssuche. <https://riskanalytics.dnb.com>
Anteil Kleinst-, Klein-, Mittel- und Großunternehmen in ausgewählten Bundesländern Statistische Ämter des Bundes und der Länder: 52111-03-02-4-B. <https://www.regionalstatistik.de/>

Abbildung 8: Plakatmotiv der von den IHKs organisierten Kampagne „A21 jetzt“

Quelle: http://www.a21-jetzt.de/kampagne.html?file=files/Medien/kampagne/IHK_Kampagne_A21_Flasche.pdf (Abruf vom 4.7.2024)

Abbildung 9: Screenshot der Webseite des Bündnis Verkehrsinitiativen

Quelle: <https://www.buendnis-verkehrsiniciativen.com/Ueber-uns/> (Screenshot vom 13.06.2024)

Abbildung 10: Pro A20 e. V.

eigene Darstellung

Quellen:

Vereinsregister, aktueller Abdruck (Abruf vom 04. 07. 2024), Vereinswebsite, <https://www.pro-a20.com/%C3%BCber-uns-flyer/vorstand/> (Abruf vom 04. 07. 2024)

Hintergrundinformationen zu Personen:

- <https://www1.eurogate.de/Ueber-uns/Management> (Abruf vom 04.07.2024)
- <https://www.linkedin.com/in/michael-appelhans/?originalSubdomain=de> (Abruf vom 04.08.2023)
- <https://www.bremerhaven.de/de/verwaltung-politik-sicherheit/buergerservice/adressen-oeffnungszeiten/referat-fuer-wirtschaft-tourismus-und-wissenschaft.22531.html> (Abruf vom 04.07.2024)
- <https://web.archive.org/web/20201202160631/https://geistland.eu/Rathaus/Buergermeister/Thorsten-Krueger.htm> (Abruf vom 04.07.2024 über Wayback Machine)
- <https://www.spd-kreis-cuxhaven.de/thorsten-krueger-landrat/> (Abruf vom 04.07.2024)
- <https://cdu-niedersachsen.de/kontakte/kai-seefried-mdl/> (Abruf vom 04.07.2024)
- <https://www.landkreis-stade.de/portal/seiten/landrat-kai-seefried-901000243-20350.html> (Abruf vom 04.07.2024)
- <https://www.awv-jade.de/unser-team/> (Abruf vom 04.07.2024)

Abbildung 11: Zukunft sichern A 94

eigene Darstellung

Quellen:

Vereinsregister, aktueller Abdruck (Abruf vom 04.07.2024)

Vereinswebsite, <https://www.ja-zur-a94.de/kontakte.php> (Abruf vom 4. Juli 2024)

Hintergrundinformationen zu Personen:

- <https://www.pnp.de/lokales/landkreis-altoetting/nach-28-jahren-gibt-guenther-knoblauch-den-vorsitz-des-vereins-ja-zur-a94-ab-heute-feiert-er-seinen-75-geburtstag-12282708> (Abruf vom 08.07.2024)
- <https://www.pnp.de/lokales/landkreis-rottal-inn/neuwahlen-beim-csu-ortsverband-julbach-10992676> (Abruf vom 08.07.2024)
- <https://csu-burghausen.de/werksleiter-der-wacker-chemie-zu-gast-beim-stammtisch-der-csu-burghausen/> (Abruf vom 08.07.2024)
- <https://www.pnp.de/archiv/1/klaus-schmid-ist-buergermeisterkandidat-der-csu-7123859> (Abruf vom 08. 07. 2024)
- https://buengerinfo.toeging.de/kp0050.php?smcred=4&_kpenr=46 (Abruf vom 08.07.2024)
- <https://www.csu.de/verbaende/kv/erding/unsere-kreisraete/bildung-und-kultur/jakob-schwimmer/> (Abruf vom 08.07.2024)

Abbildung 12: Ja 49

eigene Darstellung / Quellen: siehe Endnoten im Text

Abbildung 13: Die Verbindungen von FSV und GSV

eigene Darstellung

Quellen: siehe Endnoten im Text. Außerdem:

- Marco Althaus: Kampagne!: Neue Strategien im grassroots lobbying für Unternehmen und Verbände, Band 3 (LIT VERLAG, Münster 2007, 458 Seiten) [GSV: S. 160–164]
- <https://www.lobbycontrol.de/wp-content/uploads/download/GSV-Vortragsfolien.pdf> (Abruf am 17.07.2024)
- Die noblen Spender aus der Asphaltindustrie. Stuttgarter Zeitung (10. Dezember 2015), S. 6
- Vereinsregister des Amtsgerichts Bonn: VR 4589 GSV Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung e. V. a) Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts. (2. März 2022) b) Chronologischer Auszug (1981–2000) (Abruf am 08.07.2024)
- Vereinsregister des Amtsgerichts Bonn: VR 5009 Fördergemeinschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung e. V., Wiedergabe des aktuellen Registerinhalts (24. März 2015, Stand 8. Juni 2022, (Abruf am 08.07.2024)
- <https://www.verlagsgruppewiederspahn.eu/mediadaten/> (Abruf am 08.07.2024)
- <https://gsv-verkehrundumwelt.de/index.php/kontakt> (Abruf am 16.07.2024)
- <https://www.isac.rwth-aachen.de/cms/ISAC/Das-Institut/Mitarbeiterinnen-und-Mitarbeiter/Ehemalige/~mtei/Bernhard-Steinauer/?allou=1> (Abruf am 16.07.2024)

Abbildung 14: Titelseite des Bundesverkehrswegeplans 2030 (Screenshot)

Quelle: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile (Screenshot vom 4.7.2024)

Abbildung 15: Lobbyregister-Auswertung

Daten: <https://www.lobbyregister.bundestag.de/> (json-Download vom 24.02.2024, eigene Kategorisierung & Auswertung)

Methode: In der Analyse wurden alle aktiven Lobbyakteure im Bereich Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt (Stand 24.02.2024). Die Lobbyakteure wurden anhand ihres Organisationstyps laut Lobbyregister gruppiert und Kategorien (pro Strasse / pro Umwelt) zugeordnet.

Bereinigte und kategorisierte Daten, sowie Details zur Methode: <https://daten.greenpeace.de/dataset/branchenzugehörigkeit-von-lobbyakteuren-im-bereich-verkehrsinfrastruktur>

Abbildung 16: Häufigkeit der Mitgliedschaften in Vereinen und Verbänden gemäß Lobbyregister

Daten: <https://www.lobbyregister.bundestag.de/> (json-Download vom 24.02.2024, eigene Auswertung)

Bereinigte Daten und Details zur Auswertung: <https://daten.greenpeace.de/dataset/vereinsmitgliedschaften-von-lobbyakteuren-im-bereich-verkehrsinfrastruktur>

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V.
AdB	Autobahn GmbH des Bundes
BBS	Bundesverband Baustoffe, Steine und Erden
BDEW	Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft
BGL	Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung e. V.
BI	Bürgerinitiative
BLG	Bremer Lagerhaus-Gesellschaft
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BPÜ	Bedarfsplanüberprüfung > BVWP
BRH	Bundesrechnungshof
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVMB	Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e. V.
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
DAV	Deutscher Asphaltverband
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DGB	Deutscher Gewerkschafts-Bund
DIHK	Deutsche Industrie- und Handelskammer (IHK-Dachverband)
DVF	Deutsches Verkehrsforum
DVLV	Verband für Lärmschutz an Verkehrswegen e. V.
EuRH	Europäischer Rechnungshof
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FGS	Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.
FSV	Fördergemeinschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung e. V.
GSV	Gesellschaft zur Förderung umweltgerechter Straßen- und Verkehrsplanung
HDB	Hauptverband der Deutschen Bauindustrie
IFD	Initiative Finanzstandort Deutschland
IHK	Industrie- und Handelskammer
IVSt	Industrieverband Straßenausstattung
MdL	Mitglied des Landtages
MIT	Mittelstands- und Wirtschaftsunion in Niedersachsen
NAV	Nordland Autobahn-Verein e. V.
NKA	Nutzen-Kosten-Analyse > BVWP
ÖPP	Öffentlich-Private Partnerschaft
RAS-Q	Richtlinien für die Anlage von Straßen – Querschnitt
RWTH	Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule in Aachen
SIHK	Südwestfälische IHK
STUVA	Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau (historisch)
TU	Technische Universität
VBI	Verband Beratender Ingenieure
VDA	Verband der Deutschen Automobilindustrie
VDZ	Verein Deutscher Zementwerke e. V.
WU	Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen > BVWP
ZDB	Zentralverband Deutsches Baugewerbe

