

Verkehrspolitik: Mehr Geld löst keine Strukturprobleme

Bei der Reparatur- und Instandhaltung von Straßen, Schienen und Wasserstraßen besteht ein jährliches Defizit von 7,2 Milliarden Euro. Das haben zwei parteiübergreifende Kommissionen ermittelt. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ in der Verkehrspolitik ist zwar schon länger in aller Munde. Allerdings wird die Große Koalition es trotzdem nicht umsetzen, sondern mit mehr Geld den Status Quo „Neubau vor Erhalt“ fortsetzen. Sie wird viele unerfüllbare Verkehrsprojekte versprechen und die bestehende Infrastruktur verfallen lassen.

Von Sven-Christian Kindler, MdB, Bündnis 90/Die Grünen, November 2013

„PKW-Maut für Ausländer*innen“: Unter diesem Schlagwort wird gegenwärtig bei der Großen Koalition im Anflug über die Verkehrspolitik debattiert. In dieser maßgeblich von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und seinem bayrischen Parteifreund Horst Seehofer befeuerten Diskussion wird die Verkehrsinfrastruktur meistens mit der Straße gleichgesetzt und der notwendige Erhaltungsbedarf in einem Atemzug mit dem Ausbau des Straßennetzes genannt.

Nicht nur, dass die von der CSU geforderte PKW-Vignette unökologisch und unsozial ist, da sie Vielfahrer*innen und Gelegenheitsfahrer*innen gleichermaßen belastet. Diese absurde Maut-Diskussion verstößt außerdem gegen Europarecht und geht an der Hauptursache des teilweise ruinösen Zustandes unserer Verkehrswege schlichtweg vorbei. Neues Geld im alten System löst nicht das grundsätzliche Strukturproblem, dass „Erhalt vor Neubau“ proklamiert, aber „Neubau vor Erhalt“ praktiziert wird.

7,2 Milliarden Euro Defizit beim Erhalt

Ausgangspunkt der breiten Diskussion über den maroden Zustand der Verkehrsinfrastruktur waren die alarmierenden Zahlen, welche die „Daehre-Kommission“ vor knapp einem Jahr vorgestellt hat. Danach müssten Bund, Länder und Kommunen zusätzlich mindestens 7,2 Milliarden Euro in Erhalt und Sanierung aller Verkehrswege – Straße, Schiene und Wasserstraße – stecken. Allein 2,55 Milliarden Euro werden für die Bundesfernstraßen gebraucht – und zwar jährlich über einen Zeitraum von 15 Jahren. Weil über Jahrzehnte kein oder viel zu wenig Geld in den Erhalt investiert wurde, ist der Nachholbedarf nun gewaltig.

Vor fünf Wochen stellte die Nachfolgekommission „Nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ unter der Leitung von Kurt Bodewig verschiedene Instrumente und Reformen vor, mit denen die diagnostizierten Probleme angegangen werden könnten. Angesichts des offengelegten, eklatanten Erhaltungsrückstandes bei sämtlichen Verkehrsträgern beschränkt sich die gegenwärtige Diskussion von Union und SPD allerdings darauf, wie mehr Geld in die Verkehrsinfrastruktur – vor allem in den Straßenbau – fließen kann. Die Große Koalition im Anflug vermittelt den Eindruck, dass die Hauptursache für marode Straßen und Brücken zu wenig Geld im Verkehrshaushalt sei – ein Fehlschluss mit weitreichenden Folgen.

Über 90% der geplanten Straßenprojekte sind nicht finanziert

Die Versäumnisse beim Straßenerhalt haben zunächst einen anderen Grund: Seit Jahrzehnten wird der Straßenneu- und ausbau ohne Rücksicht auf die Finanzlage und die tatsächlichen Bedarfe vorangetrieben. 2015 endet der aktuelle fünfzehnjährige Bundesverkehrswegeplan. Von 2013 bis 2015 sind im Bundeshaushalt voraussichtlich 6 Milliarden Euro Bundesmittel für den Neu- und Ausbau von Straßen vorgesehen. Dem stehen nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geplante, aber noch nicht

begonnene Projekte von rund 65 Milliarden Euro gegenüber. Das heißt für 90% der geplanten Straßenbauprojekte fehlen die finanziellen Mittel.

Das macht klar: Nicht zu wenig Mittel im Verkehrsetat sind das Problem, sondern die unglaubliche Menge der geplanten Neu- und Ausbauprojekte. Der Bundesverkehrswegeplan ist nicht unterfinanziert, sondern hemmungslos überbucht! Minister*innen, Bürgermeister*innen, Landräte und Wahlkreisabgeordnete folgen leider einer einfachen Logik: Neue Autobahnabschnitte freigeben und Spatenstiche für Ortsumfahrungen setzen, bringe mehr Stimmen als neue Fahrbahnoberflächen auf reparierten Straßen zu präsentieren und über Umweltaspekte, Verkehrsreduzierung und Lärminderung zu sprechen. Die Folgen sind so vorhersehbar wie fatal: Die Hauptplanungsgrundlage der Verkehrspolitik des Bundes ist eine lose Aneinanderreihung von Einzelprojekten – eine riesenlange und unfinanzierbare Wunsch-Dir-Was-Liste. Und in der Zukunft droht es so weiter zu gehen. Bei dem derzeit laufenden Anmeldeverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan von 2015 bis 2030 haben die Bundesländer Neu- bzw. Ausbauwünsche von insgesamt über 1.600 Autobahnabschnitten und Bundesstraßen gemeldet. Das sind zehnmals mehr als mit den vorhandenen Finanzmitteln umgesetzt werden können. Allein der Freistaat Bayern will bis 2030 für 17 Milliarden Euro 400 Straßen neu- oder ausbauen. Dafür würde Bayern angesichts der aktuell verfügbaren Gelder 160 Jahre brauchen.

Teure Privatisierung beim Straßenbau

Um die Vielzahl der gewünschten Straßenbauprojekte wenigstens ansatzweise irgendwie realisieren zu können, wurde über Jahrzehnte mehr Geld für den Neubau als für den Erhalt ausgegeben. Trotz anderslautender Bekundungen setzt sich diese Politik fort: Durch einen Vermerk im Bundeshaushalt ist es möglich, Erhaltungsmittel für den Neubau von Straßen zu verwenden. Eine willkommene und in den vergangenen Jahren mitunter umfangreich genutzte Möglichkeit. Besonders ausgeprägt ist diese Zweckentfremdung der Finanzmittel in Bayern. Im Freistaat wurde in den vergangenen Jahren über die Hälfte des Geldes, das zum Flicken von Schlaglöchern und Brückenreparaturen vorgesehen war, nonchalant für den Straßenneubau zweckentfremdet.

Gleichzeitig setzt der Bund verstärkt auf die Privatisierung von Straßenneu- und ausbau. Und das, obwohl der Bundesrechnungshof wiederholt offen gelegt hat, wie der Straßenbau bei öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) ganz gezielt schöngerechnet und letztlich immer deutlich teurer wird als eine Umsetzung durch die öffentliche Hand. Hinzu kommt, dass bei ÖPP durch die verschleierte Kreditaufnahme bei privaten Straßenbauunternehmen die verfassungsrechtliche Schuldenbremse umgangen wird und so die Kosten in die Zukunft verlagert werden. Ungeachtet dieser Tatsachen wird der Straßenbau in ÖPP-Form durch den Bund weiter befürwortet und angekurbelt. Dies geschieht wider besseren Wissens und im Zweifelsfall auch gegen den klar geäußerten Willen der Bundesländer – so wie jüngst bei der Anweisung des Bundes zum privaten Ausbau der A7 an das Land Niedersachsen.

Für einen finanzpolitischen Realismus bei der Verkehrsplanung

Mehr Geld löst keine strukturellen Probleme, sondern kaschiert sie lediglich. Nicht zu wenig Geld ist das Problem, sondern die Priorität „Neubau vor Erhalt“. Es muss endlich Schluss sein mit einer Planung der Verkehrsinfrastruktur, die maßgeblich durch Länderproporz, Regionalinteressen und Prestigeprojekte bestimmt wird, ohne den tatsächlichen Bedarf und die zur Verfügung stehenden Gelder zu berücksichtigen. Bevor mehr Geld in das bestehende System fließt, muss unbedingt sichergestellt werden, dass die vorhandenen Mittel effizient und transparent genutzt werden. Dafür muss in den Bundesländern und auf Bundesebene eine offene und sachorientierte Diskussion über ein angemessenes Verhältnis von Kosten und Nutzen bei neuen Verkehrsprojekten geführt werden. Der Klimawandel, die demographische Entwicklung und knappe Haushaltsmittel machen eine konsequente Priorisierung

dringend notwendig. Das heißt erstens eine echte, konsequente Verfolgung von „Erhalt vor Neubau“. Zweitens darf der Aus- und Neubau sich nicht mehr am Wahlkreisprinzip orientieren, sondern muss strikt auf den Nutzen für das zusammenhängende Gesamtnetz von Straße, Schiene und Wasserstraße fokussiert sein. Und drittens müssen wir uns strikt an der mittelfristigen Finanzplanung orientieren. Es ist höchste Zeit für einen finanzpolitischen Realismus bei der Verkehrsplanung.