F.A.Z., Mittwoch den 03.08.2016 Wirtschaft 16

**Verkehrsprojekte für die nächsten 15 Jahre**

Bundesverkehrswegepläne waren oft Wunschlisten. Dobrindt hat das geändert. Das Nadelöhr sind jetzt die Landesbauverwaltungen. Der CDU-Wirtschaftsrat fordert eine effiziente Umsetzung.

enn. BERLIN, 2. August. Die schärfste Kritik kommt von den üblichen Verdächtigen: Mehrere Grünen-Abgeordnete wandten sich dieser Tage unter Führung ihres Fraktionsvorsitzenden Anton Hofreiter mit der schriftlichen Bitte an Kanzlerin Angela Merkel (CDU), sie solle den Bundesverkehrswegeplan von Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) stoppen. „Der Entwurf des Verkehrsministers ignoriert fast alles, was in Sachen Klima- und Umweltschutz je vereinbart wurde“, schreiben die Grünen um Hofreiter, der im Herzen Verkehrspolitiker geblieben ist. Dobrindt werde den Zielen der UN-Klimakonferenz nicht gerecht. Der Wegeplan müsse sich „an den Bedürfnissen künftiger Mobilität orientieren und ambitionierten Klimaschutz von Anfang an mitdenken“. Dieser Plan, das wichtigste Instrument für die Infrastrukturplanung, aber verschärfe die Klimakrise.

Ähnliche Töne waren in der Ressortabstimmung aus dem Bundesumweltministerium zu hören. Und die Präsidentin des Umweltbundesamtes, die frühere Umweltstaatssekretärin Maria Krautzberger, fordert von der Bundesregierung ein Bekenntnis zum Schienenverkehr. Die Regierung könne ihre Klimaschutzziele nur erreichen, wenn sie mehr Geld in die Schienenstrecken stecke als in den Neu- und Ausbau von Straßen. Auch den Schienenverbänden genügt Dobrindts Vorlage noch nicht: „Jetzt arbeiten wir daran, dass wichtige Schienenprojekte aus der Warteschleife kommen, die mit der Einstufung als ,potentieller Bedarf‘ verbunden sind, und eine Umsetzungschance erhalten“, heißt es etwa bei der „Allianz pro Schiene“.

Tatsächlich fließt, in absoluten Zahlen gemessen, auch in den nächsten Jahren mehr Geld in die Straße als in die Schiene. Betrachtet man indes die Größe des Schienennetzes, das in Kilometern ein Bruchteil des Straßennetzes ausmacht, ergibt sich ein ganz anderes Bild. Überdies hat die Bahn heute schon Schwierigkeiten, die Vielzahl ihrer Baustellen im Netz so zu managen, dass die Züge noch pünktlich fahren. Im neuen Masterplan des Bundes entfallen auf die Straße 132,8 Milliarden Euro (49,3 Prozent), auf die Schiene 112,3 Milliarden Euro (41,6 Prozent) und auf die Wasserstraßen 24,5 Milliarden Euro (9,1 Prozent).

Zum ersten Mal sind Bauvorhaben des sogenannten „vordringlichen Bedarfs“ und Investitionsmittel so synchronisiert, dass alle genannten Projekte in den nächsten 15 Jahren auch umgesetzt werden können. Der Generalsekretär des CDU-Wirtschaftsrates, Wolfgang Steiger, sieht darin viel Positives. „Die Vorgängerpläne lasen sich eher wie eine teure Wunschliste denn als Plan, der auch wirklich abgearbeitet wird.“ Dass das Verkehrsministerium am Ende nur Projekte als vordringlich eingestuft habe, für die auch die Finanzierung stehe, beweise „den ehrlichen Willen zur Umsetzung“. Dafür müssten aber auch künftige Regierungskoalitionen ausreichend Mittel bereitstellen. Auch von Steiger kommen aber kritische Töne: „Als Risikofaktor könnte sich erweisen, dass der Bundesverkehrswegeplan nicht den vielfältigen Umwelt- und Klimaschutzbestimmungen Rechnung trägt. Die Kosten für Lärmschutz und ähnliche Vorhaben sind viel zu gering angesetzt.“

Das Gesamtvolumen des Bundesverkehrswegeplans für die Zeit von 2016 bis 2030 steigt also nach den jüngsten Änderungen auf 269,6 Milliarden Euro, das sind 96 Milliarden Euro mehr als im letzten Plan von 2003. Für Erhalt, Ersatz und Ausbau der Verkehrswege wird für die Zeit von 2016 bis 2030 ein durchschnittliches Finanzvolumen von rund 15 Milliarden Euro im Jahr angestrebt. „Hierfür müssen neben der herkömmlichen Haushaltsfinanzierung auch andere Säulen der Infrastrukturfinanzierung genutzt werden“, heißt es in Dobrindts Gesetzentwurf. Gemeint ist die Lkw-Maut – und eventuell dereinst auch eine Pkw-Maut.

Der Schwerpunkt der Planung liegt stärker als früher auf dem Erhalt der Infrastruktur, nicht mehr auf Neu- und Ausbau. Der Anteil der Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen am Gesamtvolumen liegt in der Zeitspanne zwischen 2016 und 2030 bei 69 Prozent; im Plan von 2003 unter einer rot-grünen Bundesregierung waren es 56 Prozent. Schon der damalige Plan war den mitregierenden Grünen viel Lob wert. Obwohl der Anteil der Schiene geringer ausfiel als heute, sprach der Grünen-Politiker Albert Schmidt damals von einer „ausgewogenen Verteilung der Investitionsmittel“ und von „Chancengleichheit zwischen Straße und Schiene“.

Merkel hat sich die Kritik der Grünen denn auch nicht zu Herzen genommen. Dobrindts Gesetzentwurf wird deshalb an diesem Mittwoch das Kabinett passieren. Zeit für eine Überarbeitung des Masterplans wird sich das Parlament in den nächsten Monaten nehmen. Dann gibt es vielleicht noch eine Chance für die Forderung der Bahnunternehmen, im Schienengüterverkehr Priorität für die „höchst effiziente“ Maßnahme zu erreichen, die Länge von Überholgleisen auf 740 Meter zu erhöhen, damit längere und wirtschaftlichere Güterzüge fahren können. Ende Oktober will der Verkehrsausschuss des Bundestages drei Tage lang über Änderungsanträge beraten. Im November soll über die Projektlisten abgestimmt werden; im Dezember soll der Bundestag dann die Ausbaugesetze endgültig beschließen.

Steiger genügt die Aussicht auf neue Ausbaugesetze nicht. „Als Nadelöhr bei der Umsetzung erweisen sich die unterschiedlich starken Landesbauverwaltungen“, sagt er. „Sollen die Planungen Realität werden, führt kein Weg daran vorbei, die Auftragsverwaltung schleunigst zu reformieren. Das Stichwort heißt Bundesfernstraßengesellschaft.“ Der Bund sei zwar Eigentümer der Autobahnen und Bundesstraßen, habe aber keine Kontrolle über das Netz. Der Wirtschaftsrat setze sich für eine Gesellschaft ein, die mit einem schlanken Management Planung, Finanzierung, Bau, Erhalt und Betrieb von Autobahnen und Fernstraßen steuere. „Richtig eingesetzt, gewährleistet eine solche Lösung, dass die Einnahmen aus dem Verkehr auch wieder im Verkehr ankommen. Auch privates Kapital könnte besser eingebunden werden“, sagt Steiger. „Es geht ausdrücklich nicht um die Privatisierung von Straßen, sondern darum, ihre Verwaltung effizienter zu gestalten.“