

NEUE STRASSEN

05.10.2012, 10:44 Uhr

Fehlplanung auf Kosten der Steuerzahler

von Daniel Delhaes

Die Länder planen fleißig neue Straßen, auch wenn diese wohl nie gebaut werden. Das kostet Millionen. Während die nördlichen Länder Strukturreformen fordern, will der Süden die Probleme durch eine Maut lösen.



Nicht alle geplanten Straßen erreichen jemals diese Bauphase: Die Bagger ebenen den Boden für die Fahrbahn.

Quelle: dpa

Berlin.. Noch nie haben die Verkehrsminister der Länder einer eigens eingesetzten Kommission so deutlich die Grenzen aufgezeigt wie der „Daehre-Kommission“. Noch vor wenigen Wochen sollten die Minister die Zwischenergebnisse für eine bessere Finanzierung von Straßen beschließen.

Weil aber von der Pkw-Maut und von der City-Maut die Rede war und wenig von Systemfehlern, kassierten die Abteilungsleiter der Minister das Papier kurzerhand ein. Für die derzeit laufende Konferenz in Cottbus gaben sie ihnen folgenden Beschluss mit auf den Weg: „Die Verkehrsministerkonferenz nimmt den 2. Zwischenbericht des Vorsitzenden der „Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ zur Kenntnis.“

Hinter der verbalen Ohrfeige verbirgt sich ein veritabler Streit zwischen den Nord- und Südländern über die Zukunft der größten Investitionsetats von Bund und Ländern. Es geht um die Frage, woher künftig Geld für Bau und Erhalt der Straßen kommt.



KOMMENTAR

Kein Geld für neue Straßen

Deutschland fehlt das Geld für neue Straßen. Schon bei laufenden Bauprojekten fehlen 1,7 Milliarden Euro. Die Länder wissen das - und planen trotzdem weitere Projekte. Die Finanzierung muss dringend reformiert werden.

Bereits vergangenes Jahr hat das Haus von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) eingeräumt, dass kaum noch Geld für neue Straßen da ist. Für die im Bau befindlichen Projekte fehlen bereits 1,7 Milliarden Euro. Der Bund legte zwar einmalig ein Sonderprogramm auf, um den Investitionsstau zu mildern. Die Länder aber planten im Auftrag des Bundes munter weiter neue Straßen, so als öffne sich bald wieder ein Füllhorn, damit die Bagger weiter rollen können.

VERKEHRSPOLITIK

WIRTSCHAFT

2011 waren bundesweit 86 Projekte planfestgestellt, inzwischen sind

Gigantische Bauten auf Steuerkosten

WIRTSCHAFT

Wie kommt der Spritpreis zustande?

RENAULT TWIZY IM HANDELSBLATT AUTOTEST

Energiewende im Elektro-Beat

es 114. Bausumme: 6,6 Milliarden Euro. Bis Ende 2013, so die Prognose des Ministeriums, werden noch einmal 66 Projekte für weitere sechs Milliarden hinzukommen. Baubeginn: ungewiss, wie es in der Antwort auf eine Anfrage der Linkspartei heißt, die dem Handelsblatt vorliegt. Sicher sind nur die Kosten für die Planung: Sie liegen bei rund 750 Millionen Euro, womöglich noch weit höher. Exakt weiß dies niemand. Experten setzen die Planungskosten konservativ bei sechs Prozent der Bausumme an.



Eine Teerdecke wird auf einer neuen Straße aufgebracht.

Quelle: dpa

Hoffen auf neue Finanzierungsquellen

Deutsche Planungsmeister sind vor allem Bayern, Baden-Württemberg und Hessen. Kein Wunder also, dass die Südländer auf ein Füllhorn hoffen: die Pkw-Maut. Schließlich würden auch Nachbarstaaten wie Frankreich, Österreich, die Schweiz und Tschechien abkassieren, heißt es regelmäßig. Die Küstenländer aber lehnen ab. Verkehr müsse bezahlbar bleiben, sagen sie und fordern statt der Maut Reformen.

„Wird ein Bauprojekt vorübergehend auf Eis gelegt, gilt der Planfeststellungsbeschluss zwar bis zu 15 Jahre weiter, jedoch könnten mit etwas mehr Umsicht während der Verkehrsplanung unnötige Mehrkosten für den Steuerzahler vermieden werden“, sagt Reiner Holznapf, Präsident des Bundes der Steuerzahler.



NACH PLANUNGEN

Merkel beerdigt Pkw-Maut

Die Einführung einer Pkw-Maut zählt zu den Lieblingsprojekten von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer. Nun aber hat Angela Merkel ein Machtwort gesprochen und der Pkw-Maut eine Absage erteilt. Vorerst.

Seien etwa wegen der Verzögerung neue Umweltgutachten nötig oder werde das Projekt am Ende ganz gestrichen, dann sei dies schlicht „Verschwendung von Steuergeld“. Und zwar in erheblicher Höhe, wie ein Bericht ausgerechnet aus einem Südländer, Baden-Württemberg, zeigt. Dort hatte der Landesrechnungshof bereits vor elf Jahren Planungskosten je nach Verzögerung von bis zu 20 Prozent der Bausumme ermittelt.

„Es geht nicht, dass die Länder die alten Wunschlisten weiter abarbeiten und dadurch Hunderte von Millionen Euro verpulvern“, kritisiert nun die verkehrspolitische Sprecherin der Linken, Sabine Leidig. Der Bund müsse den Ländern „stärker auf die Finger schauen“.

Der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Bundestagsfraktion Sören Bartol forderte, bundesweit bedeutenden Projekten Vorrang zu geben. „80 Prozent der Bundesmittel müssen wir für diese Projekte reservieren.“ Dann seien diese auch „durchfinanziert“. Das forderte auch der Rechnungshof 2001: Es sei „zwingend notwendig, Aus- und Neubauprojekte von Bundesfernstraßen bereits landesseitig zu priorisieren“.

Die Bundesländer setzen jetzt erst einmal auf eine Bestandsaufnahme durch ihre Expertenkommission. Erst danach, heißt es, könne auch über eine Pkw-, eine City-Maut oder andere Finanzierungsquellen geredet werden.

© 2011 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der **Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG**

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (**Mediadaten**) | Verlags-Services für Content: **Content Sales Center** | [Sitemap](#) | [Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: **vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste AG** | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.