

Länder fordern Milliarden für Reparatur der Straßen

Bund soll Fonds 15 Jahre lang füttern / Lies: Signal an neue Regierung

VON KAI KOLLENBERG

Berlin. Straßen, Schienen und Brücken in Deutschland sollen nach dem Willen der Bundesländer mit einem Milliarden Euro schweren Fonds saniert werden. Diese Lösung hat eine Expertenkommission um den ehemaligen Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) am Wochenende erarbeitet. Sie soll am Mittwoch bei einer Sonderkonferenz der Verkehrsminister dem Bund vorgeschlagen werden. Der Fonds wird demnach für 15 Jahren angelegt und mit 38,5 Milliarden Euro ausgestattet, um Straßen, Schienen oder Wasserwege instand zu setzen. Das Geld hierfür soll aus zusätzlichen Bundesmitteln erbracht werden. Aus Reihen der Länder hieß es, das Bundesfinanzministerium habe Einvernehmen signalisiert.

Der Sanierungsstau im Verkehrswesen zeigt sich besonders bei Autobahnbrücken. Im Sommer musste die Rader Hochbrücke auf der A7 über den Nord-

Ostsee-Kanal für Lkw über 7,5 Tonnen gesperrt werden. Dort sind Brückenpfeiler marode. Davor war die Rheinbrücke der A1 bei Leverkusen wegen ihres schlechten Zustands in die Schlagzeilen geraten. In Niedersachsen bemängelt der ADAC den Zustand der Autobahnen 2 und 7 in mehreren Abschnitten. Auch viele Autobahnen in Süddeutschland müssten dringend instand gesetzt werden.

Der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) sagte, der künftigen Bundesregierung sei „ein geschlossenes Signal mit auf den Weg gegeben“. Sein schleswig-holsteinischer Amtskollege Reinhard Meyer (SPD) sieht im langfristigen Fonds einen Vorteil: „Wir müssen nicht jedes Jahr beim Haushaltsgesetzgeber für wichtige Projekte anstehen.“

Die Kommission rät zudem zur Einrichtung eines weiteren Fonds. Er soll durch „Instrumente der Nutzerfinanzierung“ gefüllt werden. Konkret fordern die Experten eine Ausweitung der Lkw-

Maut auf Bundesstraßen. Dadurch wollen sie jährlich 2,3 Milliarden Euro zusätzlich einnehmen. Bisher werden rund 4,5 Milliarden Euro mit der Maut erzielt. Später könnten auch Landesstraßen und kleinere Lkw mit einem Gewicht von unter zwölf Tonnen, die bisher nicht mautpflichtig sind, einbezogen werden.

Im Hinblick auf eine Pkw-Maut machte die Kommission keine klare Aussage. Sie wird aber auch nicht explizit ausgeschlossen. So findet sich im Abschlussbericht der Bodewig-Kommission lediglich der Hinweis, eine solche Maut müsse mit EU-Recht konform sein. Das spricht gegen ein Pkw-Maut für Ausländer, wie sie CSU-Chef Horst Seehofer fordert.

Das Gremium bringt zudem eine weitere Abgabe ins Spiel: eine Fernbus-Maut. Damit ließen sich jährlich 100 Millionen Euro einnehmen, äußerten Teilnehmer. Eine politisch heikle Pkw-Maut bringe aber zwei Milliarden Euro, hieß es.

VERKEHRSWEGE

Wer zahlt wofür?

Das Getöse des Bundestagswahlkampfes ist gerade erst verklungen, der Lärm um eine neue Koalition in Berlin beginnt – und doch gelingt der Politik ein großer Durchbruch: Bund und Länder haben sich praktisch darauf geeinigt, in den kommenden 15 Jahren 38,5 Milliarden Euro in die Sanierung der deutschen Straßen, Schienen und Wasserwege zu investieren. Dies ist erfreulich und erstaunlich zugleich, schließlich wurde um Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Vergangenheit immer hart gerungen. Jedes Bundesland feilschte darum, möglichst viel Bundes-Geld für seine Autobahnen, Gleistrassen oder Kanäle herauszuholen. Verfehlt war dies schon lange: Nur wenn Deutschland als Ganzes ein modernes Verkehrsnetz hat, bleibt es als Investitionsstandort in Europa attraktiv. Dass das neue Investitionspaket über 15 Jahre läuft, lässt zudem eine Planungssicherheit beim Bauen zu, die es bisher bei jährlichen Haushaltsdebatten nicht gab.

Unerfreuliches steht hingegen dem Autofahrer bevor. Eine wie auch immer konstruierte Pkw-Maut zeichnet sich ab; die CSU will ohne sie in keine Berliner Regierungskoalition eintreten und auch sonst schwindet der Widerstand. Dabei wurde noch nicht ermittelt, ob die Lasten bereits gerecht verteilt sind. Sind die Maut-einnahmen aus dem Lkw-Verkehr tatsächlich so hoch, wie die Schäden, die die Schwerlastfahrzeuge nachweislich verursachen, weil die Wirtschaft ihre Lagerhaltung auf die Straßen verlegt hat? Diese Frage müsste zunächst beantwortet werden, bevor eine Pkw-Maut und ihre Höhe debattiert wird. Es ist aber zu befürchten, dass die Politik so verfährt wie immer, wenn sie Abgaben fordert: Je mehr Zahlungspflichtige es gibt, desto mehr Geld kommt in die Kasse. Das wäre bequem für den Staat. Fair gegenüber den Autofahrern wäre es nicht. ALEXANDER DAHL