

Die Straßen kaputt, die Brücken marode

Allein in Niedersachsen fehlen 250 Millionen Euro: Deutschlands Infrastruktur braucht schnell und viel Geld für Investitionen. Wo soll es herkommen?

VON PETER INTELTMANN
UND KLAUS WALLBAUM

Hannover/Lübeck. Es kursieren abenteuerliche Zahlen. Angeblich 7,2 Milliarden Euro müsse der Staat eigentlich jedes Jahr mehr ausgeben, wollte er die vielen vernachlässigten Straßen, Brücken, Schienenwege und Kanäle in Deutschland wieder auf Vordermann bringen. Das hat vor einiger Zeit eine Expertenkommission mit Beteiligung von Verkehrspolitikern herausgefunden.

Die Zahlen mag man in dieser Höhe bezweifeln – doch sie befeuern eine politische Debatte, gerade in diesen Tagen. Der Ruf nach mehr Geld für die Verkehrswege, vor allem für die Straßen, ist allerorten zu hören. Mit seinem Vorschlag eines „Straßen-Soli“ hatte Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Torsten Albig als erster für großes Aufsehen gesorgt. 100 Euro je Autofahrer und Jahr sollten als Beitrag einkassiert und zur Unterhaltung von Straßen wieder ausgegeben werden, regte er an. Mit diesem drastischen Vorschlag sollte die Notsituation noch einmal verdeutlicht werden. Aus Niedersachsen, wo Albig Parteifreunde regieren, kam dennoch eine klare Ablehnung. „Wir haben deutlich gesagt: Wir wollen keine zusätzlichen Belastungen für die Autofahrer“, betonte gestern gegenüber der HAZ noch einmal Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies (SPD).

Immerhin geht aus einer aktuellen Aufstellung aus Lies' Ministerium hervor, dass es tatsächlich einen erheblichen Investitionsbedarf in das niedersächsische Straßennetz gibt: Von den rund 1400 Kilometern Autobahn im Lande ist fast die Hälfte in einem sehr guten Zustand, 7,7 Prozent aber werden als „sehr schlecht“ eingestuft. Noch mehr Sanierungsbedarf gibt es bei den rund 4660 Kilometern Bundesstraßen in Niedersachsen. 29 Prozent, also fast ein Drittel, werden vom Ministerium als „sehr schlecht“ angegeben. Das heißt: Dort sind neue Investitionen eigentlich unausweichlich.

Schon jetzt wird jedes Jahr viel Geld in diese Straßen gepumpt – 2014 sind es 190 Millionen Euro für die Erhaltung der Autobahnen und 110 Millionen Euro für die der Bundesstraßen. Das Verkehrsministerium in Hannover berichtet, dass wegen der Devise „Erhaltung vor Neubau“ die Sanierungsmittel immer mehr gestiegen sind – auf bis zu 300 Millionen Euro im Jahr. Entsprechend kleiner wurde der Topf für neue Investitionen. Trotzdem reicht all dieses Geld nicht, die Mängel wirklich nachhaltig zu beseitigen.



„Keine zusätzlichen Belastungen für die Autofahrer“: Die Beseitigung von Schlaglöchern will Niedersachsens Verkehrsminister Olaf Lies über die neue Lastwagenmaut finanzieren. von Dittfurth

Es kommen ja auch noch die Landes- und Kommunalstraßen hinzu. Für jene Wege, die von den Kreisen und Gemeinden betrieben werden, fehlt in Hannover die Übersicht. Der Zustand der Landesstraßen, das sind mehr als 8000 Kilometer, ist dreigeteilt: 4200 Kilometer, also mehr als die Hälfte, werden als „gut“ bezeichnet, 2000 Kilometer als „mittel“ und 1800 Kilometer als „schlecht“. Mehr als ein Fünftel der gesamten Landesstraßen ist also sanierungsbedürftig. In diesem Jahr ist das wohl weniger drastisch als in den Vorjahren, da der milde Winter weniger Frostschäden hinterlassen hat.

Trotzdem ist die Aufgabe enorm: Das Wirtschaftsministerium beziffert den Investitionsstau mit 250 Millionen Euro. Daneben gibt es den jährlichen Bedarf von 125 Millionen Euro – nur rund 89 Millionen Euro stehen aber im Landeshaushalt.

Was soll man denn nun tun, um das Problem zu lösen? Albig's Vorschlag eines Straßen-Soli findet in der politischen Debatte keinen Anklang, er dürfte also damit scheitern. Niedersachsens Verkehrsminister Lies setzt auf die Beschlusslage der Konferenz aller Verkehrsminister der Länder – und freut sich, dass die Bundes-

regierung dem folgen will: Von Juli 2015 an solle die Lastwagen-Maut ausgeweitet werden – auf Lastwagen ab einem Gewicht von 7,5 Tonnen, nicht wie bisher erst ab 12 Tonnen. Dann komme mehr Geld in die Kasse, und das könne für die Erhaltung der Verkehrswege ausgegeben werden. Logisch erscheint das aus Sicht von Lies auch: „Immerhin belastet jeder schwere Lastwagen eine Straße 40000 mal stärker als ein Auto. Personenkraftwagen sind es also nicht, die die Straßen kaputt machen. Und gemessen daran zahlen Autofahrer über die Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer sowieso schon genug.“

Aber wird denn überhaupt etwas gesehen zugunsten von mehr Verkehrsinvestitionen? Dafür dürften schon die Lobbyisten sorgen, die sich mal mehr und mal weniger kraftvoll zu Wort melden. Der Wirtschaftsstandort Deutschland und die Mobilität seiner Bürger seien „ernsthaft gefährdet“, hatte eine von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte Kommission schon Ende 2012 festgestellt. Ursache sei ein „fortschreitender Substanzverzehr der Verkehrsinfrastruktur“. Die Experten unter Leitung des früheren sachsen-anhaltinischen Verkehrs-

ministers Karl-Heinz Daehre errechneten damals zum ersten Mal die Summe von 7,2 Milliarden Euro jährlich als Bedarf. Dem steht nun eine Summe von fünf Milliarden Euro für vier Jahre gegenüber, auf die sich die Große Koalition in Berlin verständigt hat. Das reicht nicht aus, klagt der Bundesverband der Deut-

schon Industrie. Ähnlich sieht es das Kölner Institut der deutschen Wirtschaft. Die Bundesrepublik müsse in den nächsten zehn Jahren 120 Milliarden Euro investieren, um ihren Wettbewerbsvorteil nicht zu verlieren, hieß es in einer im Februar vorgelegten Studie. Je ein Drittel des Geldes solle in die Autobahnen, die Brücken und in die IT-Netze fließen. Noch bewerteten die Unternehmen die Lage zwar als gut, zwei Drittel von 2800 befragten Betrieben sähen ihre Geschäfte durch Mängel im Straßenverkehr aber schon jetzt beeinträchtigt.

Es sind Mängel wie die an der Rheinbrücke bei Leverkusen, die vor anderthalb Jahren mehrere Monate für Lastwagen ab 3,5 Tonnen gesperrt werden musste. Ähnliches gilt für die Rader Hochbrücke bei Rendsburg oder für die Schleusen des Nord-Ostsee-Kanals unter der Hochbrücke. Dort sind die Schiffe zu weiten und teuren Umwegen gezwungen.

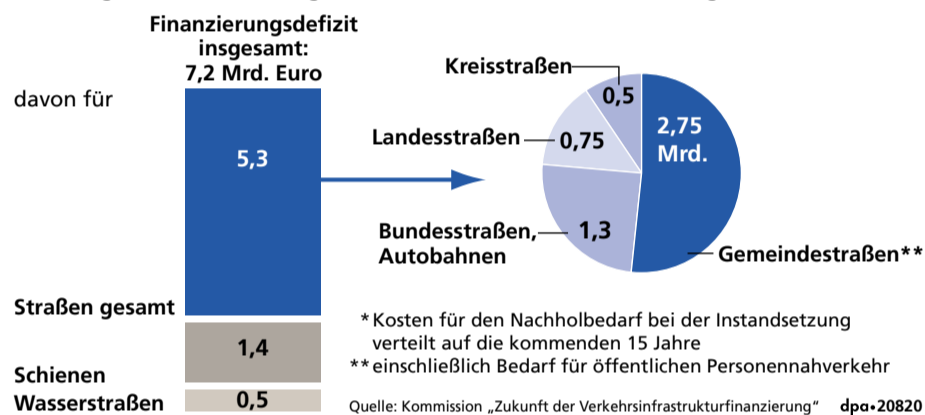
Das Eisenbahn-Bundesamt sah schon Ende 2012 allein bei einem Viertel der 27000 Eisenbahnbrücken „unmittelbare Sicherheitsmängel“. Ein Drittel der 3400 Stellwerke ist zudem mindestens 80 Jahre alt. Jedes Jahr erweitert sich die Finanzierungslücke um 2,5 Milliarden Euro, klagte der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie, Ronald Pörtner. Bei den Pro-Kopf-Investitionen des Staates ins Schienennetz sei Deutschland mit 53 Euro inzwischen Schlusslicht in Europa, meldete die „Frankfurter Rundschau“. Österreich gebe 230 Euro aus, die Schweiz als Spitzenreiter 308 Euro. Überhaupt, so das Basler Beratungsunternehmen ProgTrans, hat die deutsche Verkehrsinfrastruktur zwischen 1980 und 2010 ein Achtel ihres Wertes verloren.

Dabei nimmt der Staat über den Autoverkehr jedes Jahr enorme Summen ein. Durch die Mineralölsteuer kamen zuletzt gut 40 Milliarden Euro herein, acht Milliarden über die Kraftfahrzeugsteuer, 4,5 Milliarden erbrachte die Maut für Lastwagen. Von den rund 53 Milliarden kämen aber nur 19 Milliarden der Straßennetzinfrastruktur zugute, kritisierte der ADAC. Der Rest verschwinde im Bundeshaushalt. Es sei also eigentlich genügend Geld vorhanden, meint der Autoklub.

Der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland bevorzugt dagegen eine Maut auch für Autos, aber eine, die abhängig ist von der Strecke. Wer weniger fährt, soll auch weniger zahlen. Er kommt damit im Grundsatz den Plänen von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) nahe, der weiterhin an den Plänen für eine Auto-Maut festhält und sie zum Jahresbeginn 2016 an den Start schicken will. Auch dem EU-Energieminister Günther Oettinger schwebt eine europaweite Auto-Maut vor, deren Ertrag in die nationalen Kassen fließen soll. 28 verschiedene Mautsysteme in der EU findet Oettinger in Zeiten wegfallender Grenzkontrollen schlicht „grotesk“.

Sanierungsbedürftige Straßen

Insgesamt 7,2 Milliarden Euro* jährlich fehlen nach Angaben von Experten für die Erhaltung und Instandsetzung von Straßen, Schienen und Wasserwegen in Deutschland.



**Auch erhältlich beim
Fahrradfest in der Langen Laube
25. April 2014, 12 bis 16 Uhr**



nur
44,95
Euro

Der HannoverHelm ist wieder da!

Die ersten Sonnenstrahlen locken, dann ab auf's Rad – und zwar am besten mit Helm! HAZ, Polizeidirektion und Region Hannover präsentieren gemeinsam den HannoverHelm. Ab sofort ist er wieder erhältlich, in sportlichem Design und aus Hochleistungskunststoff gefertigt. Eine LED-Leuchte* sorgt für bessere Sichtbarkeit im Dunkeln. Der Helm ist in zwei Größen erhältlich und passt auch schon Kindern ab dem Grundschulalter.

Hier ist der HannoverHelm zum attraktiven Preis von 44,95 Euro erhältlich:

 Räderwerk Hainhölzer Str. 13 30159 Hannover	 Fahrradkontor Spichernstr. 7 30161 Hannover	 Reinhold Reschke KG Vahrenwalder Str. 39/41 30165 Hannover	 Radhaus Schauerte Hildesheimer Str. 53 30169 Hannover	 Zweirad Krüger Walsroder Str. 141 30853 Langenhagen	 Zweirad Center Stadler Göttinger Str. 16 30449 Hannover	 Radgeber Linden Wunstorfer Str. 22 30453 Hannover	 Pilo's Fahrradshop Berckhusenstr. 15 30625 Hannover
 B.O.C. Vahrenwalder Str. 150 30165 Hannover Behnstraße 4 30519 Hannover	 Burckhardt Das Rad & Roller-Haus Podbielskistr. 183 30177 Hannover	 Dannenberg Bikes Osterstr. 17 30890 Barsinghausen	 Fahrrad Kruse Im Sande 2 30926 Seelze	 Fahrrad Schivy Schmiedestr. 48 31303 Burgdorf	 Fahrradhaus Rusack Albert-Einstein-Str. 3b 31515 Wunstorf	 Radland Gehrden Dammtor 3 30989 Gehrden	 Gero's Radhaus Am Markt 13 30938 Burgwedel

Eine Initiative der Polizeidirektion Hannover, der HAZ, Uvex und der Region Hannover.
www.hannoverhelm.de

Hannoversche Allgemeine
Hannovers starke Seiten

* Muss nach dem Kauf selbst montiert werden.