

2014-04-24 Die Welt online – Verkehrspolitik: Fast eine Milliarde Euro zweckentfremdet

<http://www.welt.de/politik/deutschland/article127241471/Fast-eine-Milliarde-Euro-zweckentfremdet.html>



Gelesen: 28. April 2014, 22:11

Diesen Artikel finden Sie online unter <http://www.welt.de/127241471>

24.04.14

Verkehrspolitik

Fast eine Milliarde Euro zweckentfremdet

Immer noch errichten deutsche Verkehrspolitiker viel lieber weitere Strecken, statt die bestehenden endlich zu sanieren. Das kritisiert nicht nur die Opposition, sondern auch der Bundesrechnungshof. Von [Matthias Kamann](#)

Der [Bundesrechnungshof](#) (Link: <http://www.welt.de/themen/bundesrechnungshof/>) hat es bereits im vergangenen Herbst festgestellt: Für den Erhalt deutscher Straßen ist durchaus Geld vorhanden. Aber dieses Geld wird oft gar nicht für die Sanierung maroder Brücken oder Fahrbahnen ausgegeben. "Die Haushaltsrechnungen zeigen, dass in den Jahren 2010 bis 2012 insgesamt 878,8 Millionen Euro, die für die Erhaltung der Bundesfernstraßen vorgesehen waren, für andere Zwecke verwendet wurden."

So schrieben es die obersten Rechnungsprüfer in ihrem Bericht Ende 2013. Damit seien "13 Prozent der eingeplanten Mittel trotz eines sich verschlechternden Zustands der Bundesfernstraßen nicht deren Erhaltung" zugutegekommen.

Stattdessen seien jene Haushaltsmittel sachfremd für andere Zwecke der Verkehrspolitik ausgegeben worden. Nämlich entweder für den Neu-, Um- oder Ausbau von Straßen (549,8 Millionen). Oder für den "Betriebsdienst", etwa für Straßenmeistereien (212,7 Millionen). Oder für Sonstiges, wozu der Erwerb privat vorfinanzierter Streckenabschnitte und neuer Gebäude gehört habe.

Für den Erhalt fehlen jährlich 1,5 Milliarden

Mit jenen 900 Millionen hätte man aber nicht alle Probleme lösen können. Pro Jahr nämlich fehlen in den deutschen Verkehrsetats 1,5 Milliarden Euro, um unabweisable Erhaltungsarbeiten an Bundes- und Landstraßen finanzieren zu können. Dies hat im Dezember 2012 die von Bund und Ländern eingesetzte Kommission "Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung" (die so genannte Daehre-Kommission) für die Zeit ab 2015 errechnet.

Dieser Fehlbetrag von jährlich 1,5 Milliarden ist weit größer als jene 300 Millionen, die alljährlich zwischen 2010 bis 2012 laut Bundesrechnungshof falsch ausgegeben wurden. Doch zumindest einige Brücken hätte man von jenem Geld reparieren können.

Damit fällt neues Licht auf die Debatte über die verkehrspolitischen Thesen des schleswig-holsteinischen Ministerpräsidenten [Torsten Albig](#) (Link: <http://www.welt.de/themen/torsten-albig/>) (SPD). Der hatte in der "Welt" eine neue Abgabe aller Verkehrsteilnehmer für die Sanierung deutscher Straßen sowie die Bildung eines Fonds für die Erhaltung der Straßenverkehrsinfrastruktur gefordert.

Wie wichtig ist der Politik die Sanierung?

Doch wenn laut Bundesrechnungshof eine Menge Geld für die Erhaltung der Straßen vorhanden ist, dieses Geld aber zum Teil dafür gar nicht verwendet wird, dann ist noch anders zu fragen: Ist deutschen Verkehrspolitikern die Sanierung des bestehenden Netzes wirklich so wichtig, wie sie immer wieder betonen?

Diese Frage stellt sich nicht nur für die vom Rechnungshof betrachtete Vergangenheit, sondern auch für die Zukunft, wie sie im [Koalitionsvertrag](#) (Link: <http://www.welt.de/122306476>) von Union und SPD beschrieben worden ist. In diesem Text haben sich die Großkoalitionäre an sich eindeutig darauf festgelegt, künftig das Geld vor allem in den Erhalt zu stecken: "Nach Jahrzehnten des Netzausbaus", so heißt es im verkehrspolitischen Kapitel des Koalitionsvertrages, "steht nun die Substanzsicherung an erster Stelle. Unsere oberste Priorität lautet deshalb: Erhalt und Sanierung vor Aus- und Neubau."

Doch ob dies auch tatsächlich umgesetzt wird, wird allmählich zweifelhaft. Das gilt vor allem für die fünf Milliarden Euro, die Union und SPD im Laufe dieser Legislaturperiode zusätzlich in die deutsche Verkehrsinfrastruktur stecken wollen. Was davon bei den Straßen tatsächlich für Erhaltungsinvestitionen ausgegeben wird, lässt sich immer weniger genau erkennen.

Ein Teil des Geldes ist schon weg

So gilt bereits auch innerhalb der Koalition als sicher, dass 1,5 Milliarden davon jedenfalls nicht in den Erhalt fließen, sondern in Neubauprojekte, die bereits in der vorherigen Wahlperiode begonnen wurden – ohne durchfinanziert zu sein – und nun fertig gestellt werden müssen, damit es nicht bei Spatenstichen und Baugruben bleibt.

Die Grünen aber sind sicher, dass bei den Straßen auch vom Rest nichts mehr in den Erhalt fließen wird. So jedenfalls sieht es der haushaltspolitische Sprecher der Bundestagsgrünen, Sven-Christian Kindler.

Er behauptet, dass Bundesverkehrsminister [Alexander Dobrindt](http://www.welt.de/themen/alexander-dobrindt/) (Link: <http://www.welt.de/themen/alexander-dobrindt/>) (CSU) bei einem Berichterstattergespräch mit den Haushaltspolitikern der Fraktionen Ende März auf Nachfrage zu erkennen gegeben habe, dass sämtliche Straßenmittel in den Aus- und Neubau fließen sollen. Von 3,6 Milliarden Euro, dem gesamten Straßenanteil der fünf Koalitionsmilliarden, "fließen 100 Prozent in den Neu- und Ausbau von Straßen, und null Prozent in den Erhalt", sagte Kindler am 11. April in der Haushaltsdebatte des Bundestages.

Letzte Chance für Neubauten

Von Unionsseite wurde dies in der Haushaltsdebatte allerdings als "totaler Quatsch" bezeichnet. Auch Verkehrspolitiker der SPD halten Kindlers Aussage für Spekulation, haben aber keine Belege zur Hand, dass doch zusätzliches Geld in den Erhalt fließt. Und sicher ist: Derzeit herrscht in der gesamten Verkehrspolitik enormer Druck, noch schnell weitere Neubauprojekte anzugehen. Weil es dafür 2015 zu spät sein wird.

Im kommenden Jahr nämlich wird es einen neuen Bundesverkehrswegeplan geben. In dem werden aller Voraussicht nach tatsächlich fast nur noch der Erhalt und allenfalls einige unumgängliche Ausbauvorhaben bei überlasteten Autobahnen festgeschrieben.

Für die unzähligen Ortsumgehungen jedoch, die in den vergangenen Monaten von fast allen Bundesländern für den neuen Bundesverkehrswegeplan vorgemeldet wurden, wird dann kein Platz mehr sein. Auch nicht für die Verlängerungen oder den vierspurigen Ausbau von Bundesstraßen. Ergo: Bevor es 2015 für den Aus- und Neubau nichts mehr gibt, muss jetzt schnell noch angefangen werden, was anzufangen ist.

Grüne Kritik an Albig

Für den verkehrspolitischen Sprecher der Grünen, Stephan Kühn, steht daher fest: "Von den fünf Milliarden Euro, die die große Koalition in dieser Legislaturperiode zusätzlich für die Verkehrsinfrastruktur ausgeben will, wird der gesamte Anteil für den Straßenbau für Aus- und Neubauprojekte ausgegeben werden", sagte Kühn der "Welt". Damit verstoße "die Koalition gegen ihre eigenen Prinzipien im Koalitionsvertrag, wo sie ja dem Erhalt die oberste Priorität gegenüber Aus- und Neubauprojekten gegeben hatte".

Kühn verbindet dies mit einer Kritik an Albigs Vorstoß zur einer neuen Verkehrsabgabe: "Über eine zusätzliche Abgabe für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur braucht man gar nicht zu diskutieren, solange die vorhandenen und bereits eingeplanten Mittel nicht für den dringend erforderlichen Erhalt, sondern für immer neue Aus- und Neubauprojekte ausgegeben werden." Er, so Kühn, "hätte erwartet, dass Albig auf diesen Missstand hinweist".