

Dobrindt und die „Spatenstichpolitik“

Baut der Verkehrsminister lieber neue Straßen, als alte zu sanieren?

VON DIRK SCHMALER

HANNOVER. Gestern war es mal wieder so weit. Der Bundesverkehrsminister hat in Quickborn im Norden Hamburgs den Startschuss für den Ausbau der Autobahn 7 gegeben. Auf einer Strecke von 65 Kilometern soll die viel befahrene Straße zwischen Hamburg-Schnelsen und dem Autobahndreieck Bordesholm in beiden Richtungen auf jeweils drei und teilweise vier Spuren erweitert werden. Die A 7 sei eine zentrale Verkehrsader für die deutsche und europäische Wirtschaft und von großer Bedeutung für die Hinterlandanbindung der Seehäfen, sagte Alexander Dobrindt (CSU) bei einem Besuch der Autobahnmeisterei in Quickborn. Im Dezember 2018 sollen die Bauarbeiten fertig sein.

Die Autobahn 7 ist tatsächlich eine zentrale Verkehrsader – und der Ausbau kaum streitig. Doch ist die A 7 längst nicht der einzige Baustart, den der Bundesverkehrsminister in den vergangenen Monaten begleitet hat. Allein im nun vergangenen Sommer hat der Bund nach Angaben der Grünen-Fraktion 27 Straßenbauvorhaben mit einem Gesamtvolumen von 1,7 Milliarden Euro neu in Angriff genommen, obwohl bei elf davon eigentlich noch eine Neubewertung durch das Ministerium vorgesehen war. Der Grünen-Haushaltsexperte Sven-Christian Kindler kritisiert deshalb schon die „Spatenstichpolitik“ des CSU-Verkehrsministers – und wirft Dobrindt eine falsche Verkehrspolitik vor. Angesichts des massiven Sanierungsrückstands sollte der Bund lieber all die maroden Autobahnen und Brücken instand setzen,



Baustelle bis 2018: Verkehrsminister Dobrindt (Mitte) gestern in Quickborn.

Foto: dpa

statt immerzu neue Straßen zu bauen. So müssten fast die Hälfte aller Autobahnbrücken dringend saniert werden. „Dobrindt pumpt viel Geld in neue und unsinnige Straßen, obwohl bereits bestehende Brücken und Straßen zerfallen und vor sich hin bröckeln“, sagt Kindler.

Als Beweis für die ungleiche Verteilung des Geldes führen die Grünen ein neues Schreiben des Bundesverkehrsministeriums an, das der HAZ vorliegt. Demnach fließen von den fünf zusätzlichen Milliarden Euro, die die Große Koalition bis 2017 für Investitionen in alle Verkehrswege versprochen hat, rund 3,6

Milliarden Euro in die Straßen, allein 2015 sind es zusätzliche 600 Millionen. In dem Schreiben heißt es, dass von diesen 600 Millionen insgesamt 225 Millionen Euro für den Erhalt und Sanierungsmaßnahmen geplant sind. 375 Millionen Euro, also deutlich mehr, sollen in neue Straßenbauvorhaben gesteckt werden. „Diese ‚Neubau vor Erhalt‘-Politik ist verantwortungslos und wird insgesamt sehr teuer“, kritisiert Kindler. Die Grünen fordern, bereits 2015 eine Milliarde Euro zusätzlich in den Erhalt von Bundesfernstraßen, Tunneln und Brücken zu investieren – und im Gegenzug den Neu- und Ausbau zu drosseln und umweltschädliche Subventionen etwa für schwere Dienstwagen abzubauen.

Dobrindt setzt beim Autobahnbau eher auf neue Finanzierungsmodelle. So soll das gestern gestartete A-7-Projekt mit einem Volumen von insgesamt 1,6 Milliarden Euro durch ein privates Konsortium gebaut und teilweise betrieben werden. Dobrindt betonte, das Projekt in öffentlich-privater Partnerschaft (ÖPP) habe Modellcharakter für künftige Infrastrukturprojekte. Der Verkehrsminister hatte bereits im Vorfeld des Baubeginns die Mischfinanzierung gegen Kritik verteidigt, die von Opposition und Bundesrechnungshof geäußert wurde: „Diese Modelle helfen Staus aufzulösen und damit einen großen wirtschaftlichen Schaden zu verringern“, sagte er. Kritiker halten die ÖPP-Modelle für zu teuer.

ÖPP-Projekte: Schnell oder teuer?

Mit privatem Geld: Die A 7 wird in öffentlich-privater Partnerschaft ausgebaut. Befürworter der sogenannten ÖPP-Modelle hoffen auf kürzere Bauzeiten und vertraglich festgelegte Kosten, Kritiker wie der Bundesrechnungshof monieren mögliche Kostenverlagerungen in die Zukunft und unterm Strich höhere Belastungen für den Steuerzahler. Den Zuschlag für das A-7-Projekt hat ein Konsortium erhalten. Dazu gehören Hochtief PPP Solutions, DIF Infra und das regionale Unternehmen Kemna Bau. Es ist nach der A 9 in Thüringen das zweite ÖPP-Projekt als sogenanntes „Verfüg-

barkeitsmodell“. Das bedeutet, dass die Höhe der monatlichen Zahlungen an das Konsortium davon abhängt, ob die Autobahn termingerecht fertig wird und in den nächsten 30 Jahren möglichst ohne Störungen nutzbar ist. Das Konsortium muss für den Winterdienst und den guten Zustand der Autobahn sorgen. Nach der Fertigstellung wird der sechs Kilometer lange Abschnitt zwischen Neumünster und Bordesholm an das Land Schleswig-Holstein übergeben. Die weiteren 59 Kilometer betreibt und erhält die Gesellschaft bis 2044. Dann geht die Autobahn an den Bund.