

<http://www.fr-online.de/wirtschaft/bundesverkehrswegeplan-erhalt-der-infrastruktur-vernachlaessigt,1472780,30898776.html>

## Wirtschaft

Nachrichten aus der Wirtschaft, Börsen-Trends, Kurse, Finanz-Themen

FRANKFURTER RUNDSCHAU » WIRTSCHAFT

BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN

08. JUNI 2015

BUNDESRECHNUNGSHOF KRITISIERT DIE ZWECKENTFREMUNG VON  
INSTANDHALTUNGSMITTELN IM STRAßENBAU

# Erhalt der Infrastruktur vernachlässigt

Von TIMOT SZENT-IVANYI



Rund 60 Gäste aus Kommunal- und Landespolitik zelebrierten im Dezember 2010 den Baubeginn der Ortsumgehung von Erlensee. Foto: Rolf Oeser

## Spatenstichprogramm für Politiker

**„Erhalt vor Neubau“ ist seit einigen Jahren das erklärte Ziel diverser Bundesregierungen, auch die große Koalition hat sich das Motto auf die Fahnen geschrieben. Doch ein Bericht des Bundesrechnungshofs zeigt, dass die Regierung dieses Ziel nicht erfüllt.**

Rote Bänder an neuen Straßen zu durchschneiden, ist bei Politikern eine sehr begehrte Tätigkeit. Bei der Eröffnung einer Umgehungsstraße oder eines Autobahnabschnittes kann der Abgeordnete so richtig zeigen, dass er sich für die Belange seiner Wählerinnen und Wähler einsetzt. Allerdings passt der Neubau von Straßen nicht mehr so recht in die Zeit. Zum einen ist die Bundesrepublik verkehrstechnisch gut ausgebaut. Zum anderen werden aber die bestehenden Straßen nur völlig unzureichend gewartet. „Erhalt vor Neubau“ ist daher bereits seit einigen Jahren das erklärte Ziel diverser Bundesregierungen. Auch die große Koalition hat sich dieses Motto auf die Fahnen geschrieben. Doch ein Bericht des Bundesrechnungshofes kommt nun zu einem gegenteiligen Ergebnis: Weiterhin gilt, dass der Erhalt der Infrastruktur sträflich vernachlässigt wird.

Die Prüfer des Rechnungshofs haben in ihrem Bericht, der der Frankfurter Rundschau vorliegt, analysiert, ob die Bundesregierungen das Geld für den Straßenbau sinnvoll ausgegeben haben. Basis ist der Bundesverkehrswegeplan, in dem konkrete Projekte für den Neu- und Ausbau sowie der Bedarf für die Erhaltung genannt werden. Bei der Untersuchung stellten die Experten fest, dass der Erhalt von Bundesfernstraßen – also Bundesstraßen und Autobahnen – in den vergangenen Jahren im Vergleich zu den Vorgaben für die Jahre 2001 bis 2015 deutlich unterfinanziert ist. So war das nötige Finanzvolumen eigentlich mit 34 Milliarden Euro oder rund 2,5 Milliarden Euro pro Jahr veranschlagt worden. Doch außer in den Jahren 2009 und 2013 lagen die Ausgaben um bis zu 500 Millionen Euro darunter.

## Brücken zunehmend marode

Die Folgen schildern die Rechnungsprüfer exemplarisch am Beispiel der Straßenbrücken: So lag im Jahr 2000 der Anteil der Brücken mit einem sehr guten oder guten Zustand bei rund 35 Prozent. 2004 rutschte er auf 26 Prozent und 2011 auf nur noch 14 Prozent. Spiegelbildlich dazu stieg in diesem Zeitraum der Anteil der Brücken mit ausreichendem bis ungenügendem Zustand von 32 auf 47 Prozent.

Beim Straßenbau stellten die Rechnungsprüfer überdies fest, dass getrickt wurde: Um formal die Anforderungen des Verkehrswegeplanes zu erfüllen, wurden beim Erhalt der Straßen häufig lediglich die Oberflächen der Fahrbahnen saniert. Die teurere, aber dringend notwendige Sanierung tiefer liegender Fahrbahnschichten unterließ man dagegen. Der künftige Erhalt dürfte also umso teurer werden. Bei Stichproben stellte der Bundesrechnungshof außerdem fest, dass die Straßenbauverwaltungen in größerem Umfang Geld, das eigentlich für den Erhalt vorgesehen war, zweckentfremdet hatten. So wurden rund zwölf Prozent der Mittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen einfach aus den Finanztöpfen für die Erhaltung genommen.

Selbst das Bundesverkehrsministerium gab gegenüber dem Rechnungshof zu, Investitionsmittel aus dem Erhaltungsetat für Neu- und Ausbauprojekte verwendet zu haben. Das stieß auf die Kritik der Prüfer. Angesichts knapper Kassen werde die Gefahr einer Zweckentfremdung immer größer, warnten sie.

Die Opposition wertete den Bericht als Rückenwind für die eigene Kritik. „Die Unterfinanzierung beim Erhalt der Bundesfernstraßen liegt nicht in erster Linie an insgesamt zu wenig Geld, sondern an einer falschen Prioritätensetzung auf den Straßenneubau“, sagte der Grünen-Haushaltspolitiker Sven-Christian Kindler der FR (Frankfurter Rundschau). Nötig sei ein klarer Fokus auf den Erhalt bestehender Verkehrswege. Die zusätzlichen 1,9 Milliarden Euro, die das Verkehrsministerium für die Straße bis 2018 bekomme, müssten komplett in den Erhalt der Infrastruktur gesteckt werden, forderte er. „Damit darf kein erneutes Spatenstichprogramm für Ortsumgehungen der Wahlkreisabgeordneten gestartet werden“, so Kindler.

## Zu viele Neubauprojekte

Der Grünen-Politiker hat allerdings wenig Hoffnung, dass sich in absehbarer Zeit hier etwas Grundlegendes ändert. Er verweist auf den neuen Bundesverkehrswegeplan 2015 bis 2030, der derzeit erarbeitet wird. Darin seien von den Ländern insgesamt 1800 Projekte für den Neu- und Ausbau von Straßen angemeldet worden. Das zeige den „Straßenbauwahnsinn“ in Deutschland, so der Grünen-Abgeordnete. Und er rechnet vor: Mit der aktuellen Finanzausstattung für den Verkehrsbereich würde eine Realisierung aller Projekte 160 Jahre dauern und erst im Jahr 2175 abgeschlossen sein.

---

### Bundesrechnungshof (BRH)

#### Behörde

Die Behörde ist für die Finanzkontrolle des Bundes zuständig. Sie erfüllt ihre Aufgaben unabhängig, selbständig und weisungsfrei (Artikel 114 Grundgesetz).

#### 600 Mitarbeiter

Rund 600 Mitarbeiter in neun Prüfungsabteilungen im Bundesrechnungshof (BRH) prüfen die jährlichen Einnahmen und Ausgaben des Bundes in Höhe von zusammen über 500 Milliarden Euro. Daneben prüft der Bundesrechnungshof unter anderem die Träger der gesetzlichen Sozialversicherung, wenn sie Bundeszuschüsse erhalten oder der Bund eine Garantiehaftung innehat.

#### Feststellungen

Seine Feststellungen fasst der BRH in Berichten zusammen, die er grundsätzlich an die geprüften Stellen richtet. Über seine wichtigsten Prüfungsergebnisse berichtet er dem Bundestag, dem Bundesrat und der Bundesregierung in einem Jahresbericht, den „Bemerkungen“. Zudem berät der Bundesrechnungshof auf der Grundlage seiner Prüfungserkenntnisse das Parlament und die Regierung.

KOMMENTAR

Erhalt vor Neubau



Von  
Timot Szent-Ivanyi

## Bürger lassen sich nichts vormachen

Kaputte Straßen, marode Brücken, sanierungsbedürftige Schulen und Kliniken – nicht nur Deutschlands Bevölkerung altert, sondern auch die Infrastruktur. Lange Zeit glaubte man, es sei damit getan, die Republik zuzubetonieren. Daran, dass all die Bauten auch erhalten werden müssen, dachte offenbar niemand. Nun zerbröselt das Fundament unseres erfolgreichen Wirtschaftssystems.

Erst vor einigen Jahren schreckten Politiker auf, weil Brücken oder Turnhallen von einem Tag auf den anderen gesperrt werden mussten. Die Devise „Erhalt vor Neubau“ wurde richtigerweise immer populärer. Wie der Bericht des Rechnungshofes zeigt, waren das aber meist Lippenbekenntnisse. Zu groß ist die Verlockung, sich mit Spatenstichen für Ortsumgehungen oder Autobahnabschnitte beliebt zu machen.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt ist hier keine Ausnahme. Der Opposition gibt er keine Antwort auf die Frage, wie er die zur Verfügung gestellten zusätzlichen zwei Milliarden Euro für die Straße zwischen Neubau und Erhalt aufteilen will. Zudem nutzt er fleißig das Recht der Regierung, im Jahresverlauf nachträglich und ohne Zustimmung des Parlamentes neue Projekte auf den Weg zu bringen. Die Regierung sollte jedoch eines berücksichtigen: Die Bürger sind nicht auf den Kopf gefallen. Dass die Antwort auf den Sanierungsstau nicht der Bau neuer Straßen sein kann, ist bereits Allgemeingut.