Handelsblatt
MITTWOCH, 17. FEBRUAR 2016, NR. 33

50 Milliarden Euro zu verteilen

Alle 15 Jahre legt der Bund fest, wo er in seine Straßen investieren will. Der neue Plan birgt auch dieses Mal wieder politischen Sprengstoff.

- Wichtige Projekte schaffen es nicht in die Top-Liste.
- Rund 210 Milliarden Euro für Schiene und Wasserwege.

Daniel Delhaes
Berlin

Kurz vor der Bundestagswahl 2013 gab der damalige Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) die Marschrichtung vor. Es sei „alternativlos", nicht mehr alle Wünsche zusammenzutragen, „sondern klare Prioritäten zu setzen", sagte er. Angesichts der „Knappheit der Mittel" sei es nicht sinnvoll, bei Investitionen Einzelprojekte zu sehen. Wichtig sei „die Bedeutung in ihrer Gesamtheit".

Vorbei mit dem Wunschkonzert der vergangenen Jahrzehnte, bei dem die Bundesländer alle 15 Jahre Projektlisten nach Berlin sandten – und jeder Bundestagsabgeordnete vor dem Verkehrsminister zum obersten Lobbyisten seiner Heimat

> Nicht jeder Wunsch ist erfüllbar.
>
> **Aussage für die „netzorientierte Bundesverkehrswegeplanung" im Koalitionsvertrag von Union und SPD.**

avancierte und Geld forderte. Ganz gleich, ob es andernorts im Land nicht doch wichtigere Projekte gab. Künftig lautet das Ziel „netzorientierte Bundesverkehrswegeplanung", um Engpässe und Lücken im Straßennetz zu schließen, wie es im Koalitionsvertrag heißt.

Den Bundesverkehrswegeplan hat inzwischen Ramsauers Nachfolger, Alexander Dobrindt (CSU), aufgestellt. Gut 2000 Projekte mussten seine Beamten mit Hilfe externer Gutachter auf ihren Nutzen und ihre Kosten hin überprüfen. Es galt, die wichtigsten auszuwählen und in einer Liste zu priorisieren.

Der Plan, der dem Handelsblatt vorliegt, sieht Investitionen von mehr als 260 Milliarden Euro vor. Die Hälfte davon soll in die Straße fließen, der Rest in die Schienen- und die Wasserwege – insgesamt 69 Prozent stehen bereit, um Verkehrswege zu erhalten und zu sanieren. Die Schlaglochrepublik soll der Vergangenheit angehören. Rund 30 Milliarden, so planen Dobrindts Beamte, werden am Ende nötig sein, um nach 2030 noch laufende Projekte abzuwickeln. Insgesamt wären mehr als 15 Milliarden Euro jährlich nötig, um den Plan umzusetzen – weit mehr als derzeit.

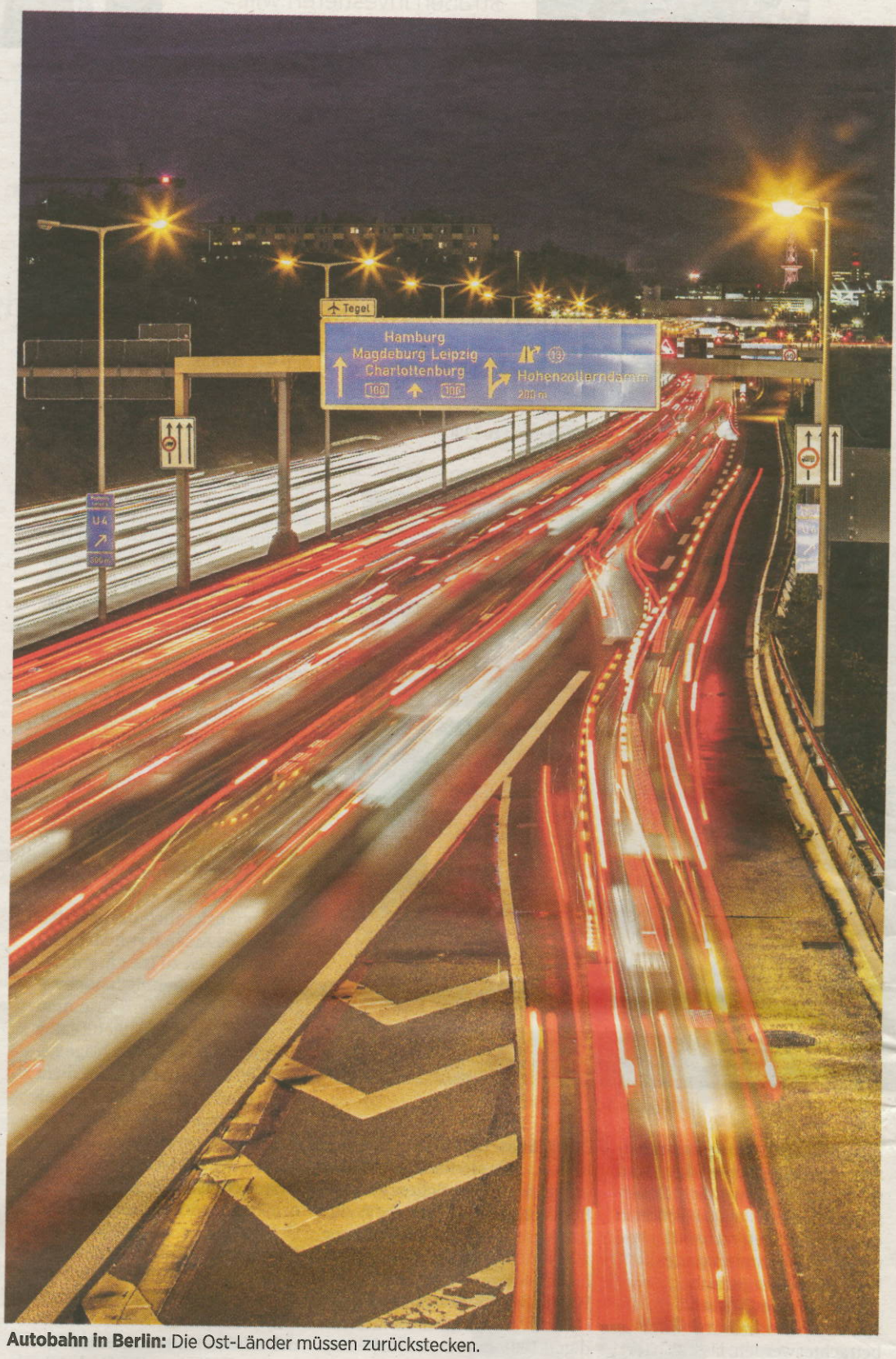
Zwar steht der Entwurf seit Dezember vergangenen Jahres weitestgehend. Aber erst in der zweiten März-Hälfte – nach den wichtigen Landtagswahlen in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt, will Dobrindt ihn präsentieren. Nicht ohne Grund.

Politisch bedeutsam sind die gut 50 Milliarden Euro, mit denen die Große Koalition Straßen ausbauen oder sogar neu bauen will. Nichts wird vor Ort heftiger diskutiert als die Frage, ob endlich Geld aus Berlin fließt. Rheinland-Pfalz etwa darf nur auf den Bau von 31 der 81 angemeldeten Projekte hoffen. Mehr schafften es nicht in die Kategorie „vordringlich". In Baden-Württemberg ist es nicht einmal jedes dritte Projekt, in Sachsen-Anhalt sind es noch weniger. Die Wunschlisten waren einmal mehr sehr lang, die Investitionslinie ist umso kürzer.

Vor allem aber gibt es etliche Widersprüche in dem 75 Seiten umfassenden Entwurf. So schafften es etliche Projekte in die Rubrik „vordringlich", obwohl ihre im Vergleich zu anderen eher gering ist. Mehr als 100 Projekte stehen in der Prioritätenliste, deren Nutzen zwar um den Faktor drei höher ist als die prognostizierten Kosten. Hingegen haben etliche Maßnahmen mit einem deutlich höheren Wirtschaftlichkeitsfaktor kaum eine Chance, gebaut zu werden, weil sie nur unter „weiterer Bedarf" gezählt werden.

Dazu gehört etwa in Nordrhein-Westfalen die Autobahn A44 in Essen oder das Autobahnkreuz Köln-Godorf oder die A46 von Düsseldorf nach Hilden. Auch der vom ADAC als dringlich angesehene Ausbau der A1 zwischen Schwerte und Dortmund oder am Kreuz Bliesheim gilt nicht als vordringlich. Dabei geht es dort um ein Hauptanliegen: die Autobahn auszubauen und so angesichts des weiter zunehmenden Verkehrs auf den wichtigen Magistralen des Transitlandes Staus zu verhindern.

Ähnliche Ungereimtheiten gibt es in Hessen und Baden-Württemberg. So zählen Maßnahmen wie etwa der Ausbau der A3 und der A5 rund um Frankfurt, Wiesbaden oder Bad Homburg und weiter die A5 bei Walldorf, die A6 und die A81 bei Weinsberg nur zum „weiteren Bedarf". Das heißt, sie werden erst gebaut, wenn alle anderen vordringlichen Projekte umgesetzt wurden. Dabei bezeichnet es etwa der ADAC als „besonders vordringlich", national bedeutsame Engpässe zu beseitigen. Doch die eigene Priorisierung scheint im Ministerium in diesen konkreten Fällen vergessen worden zu sein. Experten nennen die schlechteren Bewertungen im Verkehrswegeplan „unsinnige Entscheidungen".



Thomas Trutschel/photothek

Autobahn in Berlin: Die Ost-Länder müssen zurückstecken.

Bundesverkehrswegeplan

Investitionen des Bundes in den Neu- und Ausbau von Straßen bis 2030

Bundesland	Mrd. Euro
Nordrhein-Westfalen	**7,9**
Bayern	7,8
Baden-Württemberg	7,5
Niedersachsen	7,0
Hessen	5,5
Schleswig-Holstein	2,4
Rheinland-Pfalz	2,0
Sachsen-Anhalt	2,0
Hamburg	1,8
Brandenburg	1,4
Thüringen	1,4
Sachsen	1,0
Berlin	0,8
Bremen	0,5
Mecklenburg-Vorpommern	0,4
Saarland	0,1

Handelsblatt Quelle: Bundesverkehrsministerium

Die von der Koalition erdachten Eckpfeiler zumindest erfüllt der Plan. So sollen 65 Prozent der rund 260 Milliarden Euro in den Erhalt der Verkehrswege fließen und insgesamt vier von fünf Projekten überregional bedeutsam sein – wenn auch so mache Ortsumfahrung dazu zählen kann. Bei der Straße wurden 70 Prozent der Projekte nicht mehr nach altem Proporz verteilt. So bekommt Nordrhein-Westfalen als bevölkerungsreichstes Land nur noch 15,9 Prozent der Mittel statt mehr als 20 Prozent, die der übliche Königsteiner Schlüssel vorsieht.

Auch die Ost-Länder Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen wie auch Berlin, Rheinland-Pfalz und das Saarland müssen zurückstecken. Berlin etwa wird bis 2030 nur ein Projekt umsetzen können, die Ortsumgehung bei Malchow, während es in Nordrhein-Westfalen 150 sind. Besonders freuen aber darf sich die Heimat von Minister Dobrindt: Nach Bayern fließt fast genauso viel Geld wie nach Nordrhein-Westfalen, vor allem aber mehr als nach dem alten Verteilungsschlüssel üblich. Nach dem Proporz wurden die restlichen 30 Prozent weiterhin im Zweifel politisch motiviert verteilt.

Ende März wird der Basar offiziell eröffnet. Dann werden zunächst die Bürger beteiligt. Sechs Wochen lang dürfen sie Kritik anmelden, die das Ministerium einarbeiten will. Danach soll der Plan mit Korrekturen innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden. Im Jahr 2017 dann sollen die Ausbaugesetze folgen. Bevor es aber neue Projekte geben wird, muss der Minister erst einmal die bereits auf den Weg gebrachten abschließen. Sie beanspruchen fast 16 Milliarden Euro.