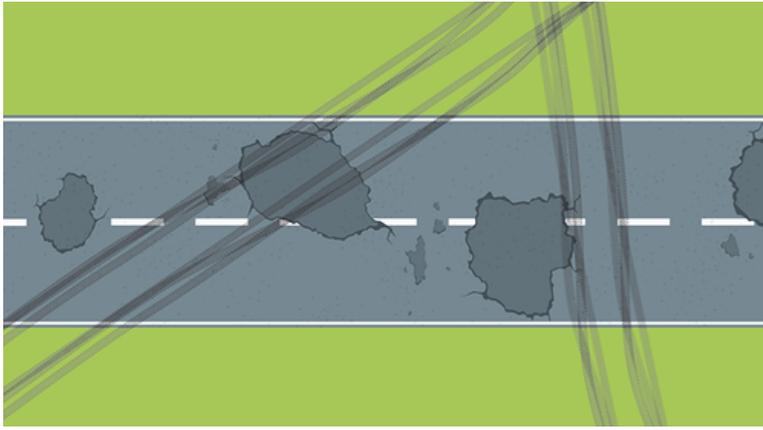


Sind Fonds die Rettung für Straßen?



(DVZ-Illustration: Melanie Köhn)

31. Juli 2014 | von **Timon Heinrici und Günther Hörbst**

Valerie Wilms trägt ihr Herz auf der Zunge. Deshalb bringt die Verkehrsexpertin der Grünen-Bundestagsfraktion das Problem mit der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auch kernig auf den Punkt. "Wir brauchen erst ein Verkehrs-Fukushima, damit wir uns aufraffen, neue Wege zu gehen." Und für die Verkehrswirtschaft kommt es durchaus einer Katastrophe gleich, wenn wichtige Verbindungen wie aktuell die Rheinbrücke bei Leverkusen für den Schwerverkehr gesperrt werden müssen.

EMPFEHLUNG

Kommentar
"Verkehrsinvestitionen
Nur politischer
Wille hilft"

Artikel "5 Mrd.
stoppen den
Verfall nicht"

Vielleicht ist es genau deshalb ausgerechnet Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer, der nun mit Ideen für neue Wege voranschreitet. Denn in seinem Land gab es mit dem Kollaps des Nord-Ostsee-Kanals und der Sperre der Rader Hochbrücke schon solche Verkehrs-Horrorszenarien. In dieser Woche hat der SPD-Politiker jedenfalls den Vorschlag eines Sondervermögens für die Finanzierung der

Infrastruktur eingebracht. "Ein solcher Fonds müsste nach unserer Einschätzung mit mindestens 4 Mrd. EUR im Jahr starten", sagte Meyer. "Bisher müssen wir uns Jahr für Jahr bei den Haushältern anstellen und um Geld für die Infrastruktur betteln - es ist an der Zeit das zu ändern."

Meyer plant für den Bund eine Art XXL-Modell, wie es Schleswig-Holstein bereits 2013 beschlossen und im Mai bei der Grunderneuerung der Landesstraße 328 im Kreis Rendsburg-Eckernförde erstmals angewandt hat. Die Landesregierung schuf dazu ein Sondervermögen von 38,5 Mio. EUR. Es speist einen überjährigen Fonds, aus dem die "sorgfältige Vorbereitung und wirtschaftliche Erhaltung des Landesstraßennetzes" finanziert wird. Die Mittel fließen bis 2017 in die Substanzverbesserung des 3600 km langen Landstraßennetzes.

Einer, der den Vorstoß besonders begrüßt, ist der frühere Verkehrsminister und Leiter der Kommission für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur Kurt Bodewig. "Ich begrüße den Vorschlag, einen Reparaturfonds zu

errichten, ausdrücklich", sagte er der DVZ. Ob es Sondervermögen im Bundeshaushalt ist oder ein externer Fonds - das hält er für zweitrangig. "Entscheidend ist, dass dieses Geld kalkulierbar dauerhaft (Zeitraum mindestens 15 Jahre) zur Verfügung steht." Für den aktuellen Bedarf bei Erhalt und Sanierung sei ebenfalls ein Fonds einzurichten. "Ich hoffe dass die Verkehrsministerkonferenz die Schleswig-Holstein-Initiative aufgreift."

Die Chancen dazu stehen gut. Denn bereits im April verabschiedete die Länder-Verkehrsministerkonferenz einen Appell an den Bund, ein "Sondervermögen nachholende Sanierung" zu schaffen. Angesichts eines Sanierungstaus von 7,2 Mrd. EUR jährlich für die kommenden 15 Jahre müsse mehr getan werden, als 5 Mrd. EUR für die gesamte Legislaturperiode zur Verfügung zu stellen, erklärte das Gremium.

Für Grünen-Politikerin Wilms ist der Vorstoß aus Kiel positiv. "Das kann aber nur der Anfang dafür sein, den Weg zu einer effizienteren Straßenverwaltung zu beschreiten", sagte sie der DVZ. "Nötig ist ein Gesamtansatz, bei dem es nicht nur um Einnahmen geht, sondern auch das Ausgabesystem neu geordnet wird." Die Politik müsse die Verkehrsinfrastruktur als Anlagevermögen verwalten, "wie ein guter Betriebswirt", sagt Wilms. Durch eine kaufmännische Vermögensbilanz von Verkehrswegen würde sofort ersichtlich, ob der Bund seiner Aufgabe nachkommt, das Eigentum der Steuerzahler zu erhalten.

Deshalb plädiert die Grünen-Politikern für eine Infrastrukturgesellschaft, eine "Straße Deutschland GmbH", nach dem Vorbild etwa der Asfinag in Österreich. Sie wäre zu 100 Prozent in Bundeshand, würde aber arbeiten wie eine privatwirtschaftlich geführte Gesellschaft.

Dieser Gesellschaft würde das wirtschaftliche Eigentum an den Straßen übertragen werden. Wirtschaften würde sie mit den Investitionsmitteln aus dem Bundeshaushalt sowie allen Einnahmen aus der LKW-Maut. Abschreibungen würden dazu führen, sagt Wilms, "dass jederzeit aufgedeckt wird, wie hoch die Reinvestitionen sein müssen." Damit nicht das passiert, was Bodewig für die DVZ errechnet hat: Täglich sinkt der Wert der deutschen Infrastruktur um 13 Mio. EUR, weit über 4,5 Mrd. EUR pro Jahr. "Das geht an die Substanz des Wirtschaftsstandorts Deutschland", sagt Bodewig.

Der Bund will sich derzeit aber auf neue Diskussionen um die Verkehrswegefinanzierung nicht einlassen. Sowohl für das Verkehrs- als auch für das Finanzministerium steht die Marschrichtung für diese Legislaturperiode fest. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums verwies auf die zusätzlichen 5 Mrd. EUR mehr, die Überjährigkeit der Mittel sowie die Ausweitung der Nutzerfinanzierung. Das Finanzministerium setzt darauf, dass es durch den ausgeglichenen Bundeshaushalt von 2015 an gelingt, für klassische Verkehrsinvestitionen in Straße, Schiene und Wasserstraße durchgehend mehr als die bisherigen 10 Mrd. EUR jährlich zur Verfügung zu stellen.

Thomas Hailer, Geschäftsführer des Deutschen Verkehrsforums, überrascht das nicht. Ein Paradigmenwechsel sei nötig. "Es muss die Regel gelten, erst über die richtige Verwendung der Mittel nachzudenken, bevor über neue Einnahmen nachgedacht wird", sagte er der DVZ. Ein Fonds sorge durch seine langjährige Ausgestaltung für Planungssicherheit, "vor allem in der Bauwirtschaft, das wirkt wie ein Konjunkturprogramm". Nötig wäre das dringend. Denn nach DVZ-Informationen steigen die Steuereinnahmen bis 2018 um rund 11 Mrd. EUR, die Investitionen aber nur um rund 200 Mio. EUR.

Schlagworte: Verkehrsinvestitionen Schleswig-Holstein
Sondervermögen Bodewig

Schreiben Sie uns Ihren Kommentar!
