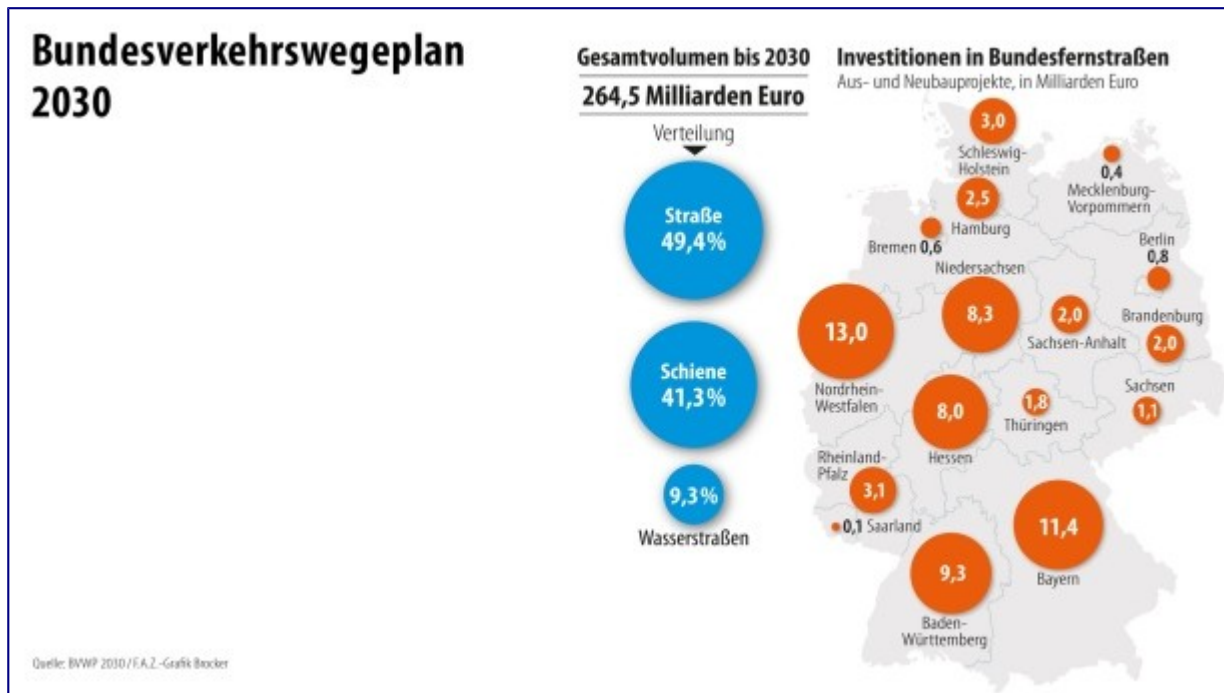


Infrastruktur 264,5 Milliarden für Straßen und Schienen

Die Regierung will bis zum Jahr 2030 mehr Geld in die Infrastruktur investieren. Dabei soll Erhalt vor Neubau gehen. Die neuen Länder erhalten weniger.

16.03.2016, von [Maximilian Weingartner](#)



Die Bundesregierung plant bis 2030 große Summen in die Infrastruktur zu investieren!

Die Bundesregierung investiert im Rahmen des neuen Verkehrswegeplans bis zum Jahr 2030 etwa 264,5 Milliarden Euro in den Neubau und Erhalt von Straßen, Schienen und Wasserstraßen in Deutschland. „Dabei setzen wir klare Prioritäten: Wir stärken das Prinzip Erhalt vor Neubau und investieren rund 70 Prozent in den Erhalt“, sagte Bundesverkehrsminister [Alexander Dobrindt](#) (CSU) am Mittwoch bei der Vorstellung des Bundesverkehrswegeplans. Vorher seien es 56 Prozent gewesen.

Folgen: Der Verkehrswegeplan spiegelt die Schwerpunkte der Verkehrspolitik wider: Noch in den achtziger Jahren wurde der Schwerpunkt auf den Ausbau des Schienennetzes gelegt, in den neunziger Jahren – in Folge der deutschen Einheit – auf den Infrastrukturaufbau in den neuen Bundesländern. Seit dem Jahr 2003, aus dem der vorherige Plan stammt, lag der Fokus auf der Anbindung der Metropolen. „Heute geht es darum, das Gesamtnetz zu stärken und unsere Infrastruktur fit zu machen für das global-digitale Zeitalter“, sagte Dobrindt. Und das bedeute „Verkehrswege modernisieren, Infrastruktur vernetzen, Mobilität beschleunigen“.

Kritik von den Grünen

Der Arbeitsentwurf des Vorhabens enthält rund 1000 Projekte mit einem Volumen von 264,5 Milliarden Euro, 91 Milliarden Euro mehr als im Vorgängerplan. Im neuen Plan sind 226,7 Milliarden Euro für Investitionen in den Erhalt sowie Aus- und Neubau von vorrangigen Verkehrsprojekten bis zum Jahr 2030 enthalten. Darüber hinaus sind 37,8 Milliarden Euro für die

spätere Finanzierung vorgesehen. Vom Gesamtvolumen sollen 49,4 Prozent in die Straße, 41,3 Prozent in die Schiene und 9,3 Prozent in Wasserwege investiert werden.

Mehr zum Thema

- [Termine des Tages: Wann sind Ferienwohnungen in Wohngebieten illegal?](#)
- [1,5 Millionen neue Wohnungen durch Dach-Aufstockungen möglich](#)
- [30 Jahre ADFC: Gegen die autogerechte Stadt](#)

Klare Priorität soll die Stärkung der Hauptachsen und Knoten und damit der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes haben: 75 Prozent der Mittel für Straßenprojekte sollen in großräumig bedeutsame Vorhaben gehen. 25 Prozent in die regionale Erschließung. Im Vergleich zum vorigen Plan aus dem Jahr 2003 wurde im neuen Entwurf die Zahl der Ortsumgehungen von 717 auf 510 reduziert. Dobrindt will neue Vorhaben im Straßen- und Schienenbau vorrangig dort umsetzen, wo es Engpässe auf den Haupttrouten gibt. Rund 1700 Kilometer Engpässe auf Autobahnen und rund 700 Kilometer Engpässe auf Schienenstrecken sollen so beseitigt werden, heißt es in einer Mitteilung des Verkehrsministeriums. So wird zum Beispiel die A52 von Essen nach Herne (A43) auf sechs Spuren erweitert. Ulrich Lange, der verkehrspolitische Sprecher der Unionsfraktion, sagte dieser Zeitung: „Unsere Prioritäten sind: weniger Staus durch Neu- und Ausbau, Schluss mit den Schlaglöchern und vernünftig in den Erhalt investieren. Das nützt den Bürgern und der Wirtschaft, und zwar in den Metropolen wie im ländlichen Raum.“



©

Picturure-Alliance Bauarbeiter im Innenbereich einer Autobahnbrücke auf der A1 bei Leverkusen



[Autor: Maximilian Weingartner, Redakteur in der Wirtschaft.](#)

Erstmalig unterliegt der vorgestellte Arbeitsentwurf einer Umweltprüfung. Ein Teil davon ist die nächste Woche beginnende sechswöchige Öffentlichkeitsbeteiligung. Anmerkungen können die Bürger online machen. „Das ist ein wichtiger Baustein für ein transparentes Verfahren und fördert die Akzeptanz für den Ausbau der Verkehrswege“, sagte Sören Bartol, der verkehrspolitische Sprecher der SPD. Gleichzeitig beginnt die [Bundesregierung](#) ihre Beratungen über den Arbeitsentwurf. Im Anschluss an die Bürgerbeteiligung erarbeitet das Bundesverkehrsministerium den zweiten Entwurf. Die Ausbaugesetze sollen bis Ende dieses Jahres im Bundestag beschlossen werden. Die Grünen warfen Dobrindt Versäumnisse vor. Er habe einen „Entwurf

zusammengezimmert, der die Anforderungen der Klima- und Energiepolitik praktisch vollständig ausblendet“, sagte Stephan Kühn, der verkehrspolitische Sprecher.

Einigkeit bei Planung für Bundesautobahngesellschaft

Lob kam hingegen von der [SPD](#). „Der Entwurf des neuen Bundesverkehrswegeplans 2030 ist ehrlich, realistisch und klug“, sagte Fraktionsvize Sören Bartol. „In Zukunft planen wir nicht mehr nach Himmelsrichtungen, sondern nach dem realen Bedarf.“ Es werde kein Bauen nach Proporz mehr geben. „Wir finanzieren dort, wo die Leute tagtäglich im Stau stehen“. Der Königsteiner Schlüssel, der festlegt, wie die einzelnen Bundesländer an gemeinsamen Finanzierungen zu beteiligen sind, und der sich nach Steuereinnahmen und Bevölkerungszahl richtet, zählt diesmal nicht. Schaut man zum Beispiel auf die Verteilung der Ausgaben für Bundesfernstraßen, liegt zwar Nordrhein-Westfalen mit 9,4 Milliarden Euro, also 19,2 Prozent Anteil, vorne. Danach folgen Bayern mit 11,4 Milliarden Euro (16,9 Prozent), Baden-Württemberg mit 9,2 Milliarden Euro (13,8 Prozent), Niedersachsen mit 8,2 Milliarden Euro (12,3 Prozent) sowie Hessen mit knapp 8 Milliarden Euro (11,8 Prozent). Die östlichen Länder erhalten relativ zu ihrer Einwohneranzahl weniger, weil dort die meisten Straßen noch vergleichsweise neu sind; ein Großteil wurde nach der Wende renoviert. So erhält Sachsen, obwohl es das sechstbevölkerungsreichste Bundesland ist, nur etwas mehr als 1 Milliarde Euro (1,6 Prozent).

Neben dem Unsicherheitsfaktor Bürgerbeteiligung, der manche Projekte verzögern kann, gibt es andere Unwägbarkeiten. Im Bundesverkehrsministerium zweifelt man an der Fähigkeit einiger Länder, die Bauvorhaben rechtzeitig durchzuführen. „Dem Bund gehören die Autobahnen, aber deren Verwaltung liegt in der Verantwortung der Länder“, sagte Dobrindt. „Qualität und Leistung sind je nach Bundesland sehr unterschiedlich – bei manchen funktionieren die Abläufe besser, bei anderen schlechter.“ Dobrindt sowie Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) und Finanzminister Wolfgang Schäuble (CDU) sprechen sich deswegen für eine Bundesautobahngesellschaft aus, mit der auch öffentlich-private Partnerschaften erleichtert werden sollen. Die Länder lehnen dies bisher aber noch ab.