

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Thomas Lutze, Heidrun Bluhm, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Steffen Bockhahn, Dr. Martina Bunge, Roland Claus, Dr. Dagmar Enkelmann, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Kornelia Möller, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

Grundlegende Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionspolitik für Klima- und Umweltschutz, Barrierefreiheit, soziale Gerechtigkeit und neue Arbeitsplätze

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Verkehrsinvestitionspolitik des Bundes ist weitestgehend gescheitert. Sie beschränkt sich auf das Abarbeiten unfinanzierbarer Wunschlisten. Die Auswahl orientiert sich bislang fast ausschließlich am Verkehrsbedarf, wie er aus Verkehrsprognosen mit fragwürdigen Grundannahmen abgeleitet wird. Damit verzichtet die Bundesregierung auf politische Gestaltung. Ziele wie Verkehrsvermeidung, soziale Gestaltung der Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz sind nicht Maßstab, sondern werden nicht oder nur als Randbedingung einer fragwürdigen Methodik berücksichtigt.
2. Die Verkehrsinvestitionspolitik muss vom Kopf auf die Füße gestellt werden. Ausgangspunkt einer grundlegend neuen Ausrichtung, müssen klare Zielvorgaben sein, denen der Einsatz der öffentlichen Mittel dienen muss.
3. Der Verkehr der EU verursacht mehr als ein Viertel aller CO₂-Emissionen. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 war ein Anstieg der Klimabelastung durch den Verkehr zwischen 1997 und 2015 um 11 Prozent vorgesehen, obwohl sich Deutschland im Kyoto-Protokoll bereits verbindlich zur Reduzierung verpflichtet hatte. Tatsächlich ist die Klimabelastung durch den Verkehr seit 1990 EU-weit um 33 Prozent gestiegen. Die Reduktionsziele im Verkehr sind nur erreichbar durch ein umfassendes Maßnahmenbündel, das ein deutlich ausgebauten Netz für den um den Faktor 3 klimafreundlicheren Schienenverkehr beinhaltet.
4. Der am meisten klimaschädliche Flugverkehr weist seit Jahren die größten Zuwachsraten auf. Die Vulkanaschewolke hat sichtbar gemacht, dass mehr als die Hälfte aller Flüge innereuropäisch sind; ein Viertel ist innerdeutscher Luftverkehr. Statt eines weiteren unkoordinierten Ausbaus mit öffentlichen Mitteln subventionierter Regionalflughäfen bedarf es eines zukunftsweisenden europäischen Konzeptes SchieneEuropa2025 für den nationalen und europäischen Schienenverkehr, der die Verlagerung eines Großteils der inner-europäischen Flüge ermöglicht.

5. Fast ein Viertel aller Haushalte besitzt keinen Pkw. Etwa 70 Prozent dieser Haushalte verfügten über ein monatliches Nettoeinkommen unterhalb von 1 500 Euro (Stand 2003). Diese Menschen sind für ihre Mobilität auf den öffentlichen Verkehr angewiesen. Angesichts des zu erwartenden erheblichen Ölpreisanstiegs („Peak Oil“) wird ihre Zahl deutlich zunehmen. Diese Menschen werden von der Verkehrsinvestitionspolitik der Bundesregierung vernachlässigt, weil dem flächendeckenden Ausbau der Bundesfernstraßen ein weitreichender Abbau der Schieneninfrastruktur bei Neubau weniger Hochgeschwindigkeitsstrecken für den Fernverkehr gegenübersteht. Statt der Bewertung angemeldeter Einzelprojekte anhand fragwürdiger Zeitgewinne ist die Verbesserung der tatsächlichen Erreichbarkeiten für Menschen und Güter in den Mittelpunkt zu rücken.
6. Weil die Teilhabe aller Menschen an Mobilität mit den Erfordernissen von Klima- und Umweltschutz verbunden werden muss, ist eine weitgehende Abkehr vom Neu- und Ausbau von Straßen hin zum deutlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes und der Verbesserung der Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs nötig.
7. Die Verkehrsprognose 2025 ist für die Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen und die Schienenwege des Bundes völlig ungeeignet. Sie basiert auf einem Szenario, das bestehende Trends kontinuierlich anwachsender Verkehrs- und Transportaufkommen immer weiter fortschreibt. Darauf basierende Neuberechnete Nutzen-Kosten-Verhältnisse sind realitätsfremd und haben bezüglich der Zielerreichung keine Aussagekraft.
8. Für jede investierte Einheit in den Bau von Schienenwegen oder von Bahnhöfen werden im Vergleich zum Straßenbau zwei Drittel mehr Arbeitsplätze geschaffen. Eine Umschichtung der Mittel vom Straßenbau hin zum Bau von Schienenwegen ist ein Beschäftigungsprogramm. Durch eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes im Schienenverkehr und im öffentlichen Nahverkehr, durch eine personelle Besetzung aller derzeit unbesetzten ca. 3 500 Bahnhöfe der Bahn könnte eine erhebliche Anzahl neuer, guter Arbeitsplätze entstehen.
9. Für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und den Rad- und Fußverkehr sind die Bedingungen zu verbessern. Der Investitionsstau beim ÖPNV muss durch eine dauerhafte Aufstockung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) aufgelöst werden. Die Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans besitzt große Priorität, die sich in einer deutlichen Aufstockung der finanziellen wie personellen Ausstattung durch die Bundesregierung niederschlagen muss. Die Erarbeitung eines Masterplans Fußverkehr ist Aufgabe der Bundesregierung.
10. Das Niveau der Investitionen in die Bundesverkehrswege in Höhe von ca. 10 Mrd. Euro pro Jahr ist mehr als ausreichend. Die vorhandenen Mittel müssen entsprechend den Zielvorgaben effizienter eingesetzt werden.
11. Oberste Priorität ist dem Erhalt der Bundesverkehrswege einschließlich der Lärmsanierung einzuräumen. Trotz weitgehend ausreichender Haushaltsansätze für den Erhalt der Bundesfernstraßen wird dieser nicht ausreichend umgesetzt. Verantwortlich dafür ist die Auftragsverwaltung durch die Länder in Verbindung mit der Möglichkeit, für Erhaltungsmaßnahmen vorgesehene Mittel für den Neu- und Ausbau zu verwenden.
12. Großprojekte sind bei allen drei Bundesverkehrswegen in Frage zu stellen. Projekte wie Stuttgart 21, der Saale-Kanal oder neue Autobahntrassen binden erhebliche Mittel, entfalten aber erst nach Jahren, wenn nicht Jahrzehnten eine meist sehr geringe Verkehrswirkung. Wesentlich effizienter und mit kurzfristigem Verkehrsnutzen sind der Ausbau und die Vernetzung bestehender Infrastrukturen.

13. Aufgabe der Verkehrspolitik ist es nicht, zusätzliche Milliarden für den Straßenbau zu akquirieren. Öffentlich-Private Partnerschaften sind für den Bau von Verkehrswegen weder nötig noch sinnvoll. Eine Maut oder eine Vignette für Pkw, die vor dem Hintergrund des angeblichen Bedarfes an zusätzlichen Mitteln für den Straßenbau diskutiert werden, sind überflüssig. Die Lkw-Maut ist ein sinnvolles Instrument für die Anlastung der Wegekosten und der externen Kosten. Im Rahmen des EU-rechtlich Zulässigen sind kurzfristig eine Ausweitung und mittelfristig die Anhebung der Lkw-Maut umzusetzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

A) in diesem Jahr

1. die Ergebnisse der laufenden Überprüfung der Bedarfspläne nicht zum Anlass für eine gesetzliche Anpassung zu nehmen,
2. einen realistischen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 aufzustellen, der Spielräume für die Neugestaltung der Bundesverkehrswegeplanung schafft, indem darin
 - auf den Baubeginn neuer Autobahnabschnitte, größerer Wasserstraßen- und Schienenprojekte verzichtet wird,
 - die Investitionsmittel von der Straße zur Schiene umgeschichtet werden, so dass für den Neu- und Ausbau zusätzlich zu den 2,5 Mrd. Euro für die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) 2,5 Mrd. Euro für Neu- und Ausbau zur Verfügung stehen, 150 Mio. Euro davon für Strecken nichtbundeseigener Bahnen,
3. ein Sonderprogramm „Barrierefreiheit“ zu erarbeiten und spätestens ab 2011 mit den erforderlichen Mitteln auszustatten sowie außerdem darauf zu achten, dass bei anstehenden Investitionen den Anforderungen der Barrierefreiheit voll entsprochen wird,
4. keine weiteren Straßenbauprojekte in Öffentlich-Privaten Partnerschaften durchzuführen und den Ausstieg aus den bestehenden Projekten nach dem A-Modell zu prüfen,
5. die zweckgemäße Verwendung der für den Erhalt der Bundesfernstraßen vorgesehenen Mittel zu gewährleisten und einen Umsetzungsplan für die zügige Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen auf Basis neuer, anspruchsvoller Grenzwerte vorzulegen,
6. zu gewährleisten, dass die Vergabe aller Investitionsmittel an Tarif- und Sozialstandards gebunden ist,
7. die mit der Bahn abgeschlossene LuFV dahingehend zu konkretisieren, dass der Mitteleinsatz vollumfänglich dem Erhalt des Schienennetzes des Bundes in seinem ganzen Umfang dient,
8. einen Gesetzentwurf für ein vom Bund finanziertes Angebot im Schienenpersonenfernverkehr auf Basis des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) zu erarbeiten;

B) noch in diesem Jahr mit den Arbeiten zu beginnen für

9. die grundlegende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung und deren Überführung in eine Bundesmobilitätsplanung entsprechend den Empfehlungen des Wissenschaftlichen Beirates für Verkehr. Dabei sind
 - ein umfassendes Mobilitätskonzept auf Basis der vorab zu definierenden Ziele der Erreichbarkeit, des effizienten Mitteleinsatzes, der Verkehrs-

sicherheit, des Klima- und Umweltschutzes als Ausgangspunkt zu erarbeiten,

- die Potenziale zur Verkehrsvermeidung umfassend zu prüfen und zu berücksichtigen,
 - die Anforderungen der Strategischen Umweltprüfung entsprechend der Zielsetzung der zu Grunde liegenden EU-Richtlinie umzusetzen, insbesondere einer umfassenden Alternativenprüfung,
 - die sinnvolle Abgrenzung und Zielstellung für ein Netz bundesweiter Verkehrswege voranzutreiben und dabei
 - für Schienenwege eine Angebotskonzeption mit integrierten Takten zu Grunde zu legen mit einer Einbindung aller Oberzentren in den Schienenpersonenfernverkehr,
10. ein EU-weit abgestimmtes Konzept zur Verlagerung des innereuropäischen Luftverkehrs auf die Schiene,
 11. eine strukturelle Trennung des Bestandserhalts an Bundesfernstraßen vom Neu- und Ausbau, um eine ausreichende Mittelzuweisung für den Bestandserhalt zu gewährleisten

und dem Deutschen Bundestag über die Fortschritte in einem Jahr jeweils Bericht zu erstatten;

C) mit den Bundesländern in Verhandlungen einzutreten mit dem Ziel,

12. die seit langem diskutierte Abstufung nichtfernverkehrsrelevanter Bundesstraßen an die Bundesländer endlich zum Abschluss zu bringen, wofür den Ländern ein angemessener, nichtzweckgebundener finanzieller Ausgleich gewährt werden kann,
13. die Aufstockung und dauerhafte Fortführung der für den kommunalen Verkehr vorgesehenen Mittel des Entflechtungsgesetzes gesetzlich zu verankern und dabei die Verwendung der Mittel vorrangig für den Erhalt der ÖPNV-Infrastruktur sowie den Rad- und Fußverkehr zu gewährleisten.

Berlin, den 8. Juni 2010

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

Begründung

Fatale Entwicklung des Verkehrs

Entgegen der in der Verkehrsprognose 2015 als Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierten Verkehrsentwicklung ist der Straßenverkehr, insbesondere im Güterverkehr, deutlich stärker gewachsen; der Schienenverkehr hingegen hat sich ebenso wie die Binnenschifffahrt deutlich schlechter entwickelt. Die Verantwortung dafür tragen die letzten Bundesregierungen, die die im Integrationsszenario als Grundlage der Verkehrsprognose 2015 unterstellten verkehrspolitisch steuernden Maßnahmen nicht realisiert haben.

Klima- und Umweltschutz: Schiene besser als Straße – umfangreiches Maßnahmenbündel umsetzen

Durch die Verkehrsentwicklung – momentan gebremst durch die Wirtschaftskrise – droht Deutschland seine Klimaziele zu verfehlen. Allein der Anteil des Straßenverkehrs am CO₂-Ausstoß in Deutschland lag 2007 bei 18,1 Prozent. Von 1999 bis 2005 ist der Ausstoß an Kohlendioxid nach Angaben des Umweltbundesamtes um lediglich 0,7 Millionen Tonnen gesunken (CO₂-Emissionsminderung im Verkehr, Umweltbundesamt, Texte 05/2010, S. 40). Mit der Umsetzung aller vom Umweltbundesamt vorgeschlagenen Maßnahmen ließe sich eine Minderung des Kohlendioxidausstoßes von bis zu 43 Prozent gegenüber dem Trend erreichen (ebd., S. 74).

Der mittlerweile zurückgetretene Bundespräsident Dr. Horst Köhler zeigte sich am 27. Mai 2010 auf dem Weltverkehrsforum in Leipzig „besorgt über die wachsenden Verkehrsströme. Ihm werde angst und bange bei Prognosen, die von einer Verdoppelung der Zahl der Kraftfahrzeuge zwischen 2002 und 2030 ausgehen. ‚Das kann und darf nicht einfach so weitergehen‘, sagte Köhler. ‚Wer Menschen oder Waren befördert, der zahlt heute Treibstoff, Personal, Verkehrsträger, Gebühren. Er zahlt aber wenig bis gar nichts für Luftverschmutzung, Lärmbeeinträchtigung, Gesundheitskosten, Umwelt- und Klimaschäden.‘“ „Und noch etwas könne Kostenwahrheit bewirken: ‚Wir würden uns noch stärker darum bemühen, manche Transporte ganz und gar zu vermeiden‘“ (Leipziger Volkszeitung vom 28. Mai 2010).

Grundlegende Überarbeitung der Bundesverkehrswegeplanung

In seiner Stellungnahme „Strategieplanung ‚Mobilität und Transport‘ – Folgerungen für die Bundesverkehrswegeplanung“ vom Juli 2009 übte der Wissenschaftliche Beirat für Verkehr des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung deutliche Kritik an der Bundesverkehrswegeplanung: „Die BVWP ist bislang lediglich ein Verfahren zur Anmeldung, Bewertung und Rangreihung von mehr oder weniger aus teilsräumlicher und/oder sektoraler Sicht benannten Projekten und nur begrenzt ein zielorientierter Planungsprozess zur Verkehrssystemgestaltung im Fernverkehr.“ Deswegen „erscheint es (...) erforderlich, (...) ein verstärktes Gewicht zu legen auf:

- ganzheitliche Netzplanungen,
- eine Sicherung wichtiger großräumiger Verkehrsfunktionen („Korridorpriorisierung“),
- langfristige System- und Projektwirkungen hinsichtlich Ressourcenbeanspruchungen, Klimaveränderungen (...) sowie hinsichtlich Raumentwicklung,
- Anforderungen veränderter demografischer und ökonomischer Gegebenheiten“.

Verkehrsprognose 2025 ungeeignet für Bedarfsplanüberprüfung

Wesentliche Grundannahmen der Verkehrsprognose 2025 halten der Konfrontation mit den verkehrlichen Realitäten nicht stand. So wird von einem durchschnittlichen wirtschaftlichen Wachstum zwischen 2007 und 2025 von 1,7 Prozent pro Jahr ausgegangen; tatsächlich aber liegt das deutsche Bruttoinlandsprodukt 2010 voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2005. In der Langfristprognose der Prognos AG wird bis 2035 von einem durchschnittlichen Wachstum von nur noch 1 Prozent pro Jahr ausgegangen (Süddeutsche Zeitung vom 20. Mai 2010). Bezüglich des Ölpreises als maßgeblicher Einflussgröße für die Entwicklung des Straßenverkehrs wurde der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 ein Preis von maximal 60 Dollar pro Barrel zu Grunde gelegt. Nach dem Höchststand von knapp 150 Dollar pro Barrel im Sommer 2008 liegt der Ölpreis

aktuell zwischen 70 und 80 Dollar, trotz deutlich reduzierter Nachfrage als Folge der Wirtschaftskrise.

Diese zu optimistischen Annahmen führen dazu, dass die potenzielle Nachfrage für den Schienenverkehr deutlich zu niedrig eingeschätzt wird; das ist der Grund für das sehr schlechte Abschneiden der Schienenprojekte bei der Bedarfsplanüberprüfung. Zudem wurden bei der Verkehrsprognose 2025 keine Szenarien wie bei der Verkehrsprognose 2015 untersucht; es handelt sich vielmehr um eine Trendfortschreibung ohne verkehrspolitische Maßnahmen. Wegen dieses gravierenden Mangels können die Ergebnisse der Überprüfung der Bedarfspläne nicht für eine gesetzliche Anpassung herangezogen werden. Zudem sind „in die Prüfung (...) die bei der Bedarfsplanung berührten Belange, insbesondere die der Raumordnung, des Umweltschutzes und des Städtebaus, einzubeziehen“ (§ 4 des Fernstraßenausbaugesetzes), was offenkundig unterblieben ist.

Aufstockung Schieneninvestitionsmittel

Im Europa-Vergleich kommen die europäischen Staaten im Jahr 2008 auf folgende Pro-Kopf-Investitionen der öffentlichen Hand in die Schienen-Infrastruktur: Die Schweiz investierte 284 Euro pro Bürger, Österreich folgte mit 205 Euro pro Kopf, Großbritannien steckte 136 Euro pro Kopf in sein Netz, die Niederlande (105 Euro), Schweden (104 Euro), Spanien (84 Euro) und Frankreich (80 Euro) setzten ebenfalls klare Signale für die Zukunft ihrer Eisenbahnen. Deutschland rangiert mit Investitionen von nur 47 Euro pro Kopf weit abgeschlagen. Die Pro-Kopf-Investitionen korrespondieren mit der Nutzung; so fahren Schweizer durchschnittlich ca. 2 200 Kilometer Bahn pro Jahr, Deutsche weniger als 1 000 Kilometer (Quelle: Allianz pro Schiene).

Nach Angaben der Bahn benötigt sie zur Realisierung des Bedarfsplans Schiene 1,8 Mrd. Euro jährlich vom Bund. Diese Summe wurde in den letzten Jahren deutlich unterschritten, auch wenn die Konjunkturprogramme zeitweise eine Annäherung an diesen Wert gebracht haben. Der Bedarfsplan Schiene ist wegen seiner Fixierung auf Großprojekte allerdings wie der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen keine geeignete Grundlage für zukünftige Investitionsentscheidungen. Bis zur grundlegenden Neuausrichtung der Bundesverkehrswegeplanung durch eine Bundesmobilitätsplanung müssen deshalb neue Großprojekte unterbleiben. Für die Schiene sind allerdings eine Vielzahl auch kurzfristig realisierbarer kleinerer Maßnahmen sinnvoll, wie sie die Bahn in ihrem Vorschlag für ein Wachstumsprogramm skizziert hat. Ferner ergibt sich aus dem langfristig angelegten Ausbau des nationalen und europäischen Schienennetzes ein dauerhaft deutlich höherer Mittelbedarf. Dabei muss der Bund dafür Sorge tragen, dass die zugewiesenen Mittel auch tatsächlich in vollem Umfang in vereinbarte Maßnahmen investiert werden.

Mehr Arbeit durch Schieneninvestitionen

Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur schaffen zwei Drittel mehr Arbeitsplätze als der Bau von Autobahnen. Das ist das Ergebnis einer aktuellen Studie der TU Wien. Gerechnet in Beschäftigtenjahren pro investierte Milliarde Euro kommt der Autobahnbau auf rund 10 000 Beschäftigte. Der Bau von Bahnhöfen hingegen schafft bei gleicher Investition rund 17 400 Arbeitsplätze, der Eisenbahnstreckenbau, Arbeiten im Bereich des ÖPNV und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bringen es auf jeweils 16 000 Arbeitsplätze pro Milliarde Euro. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung schaffen sogar bis zu 25 000 neue Jobs. Damit ergibt jeder Steuer-Euro 1,5- bis 2,5-mal so viel Beschäftigung, wenn man ihn in die Eisenbahn, den ÖPNV oder in nichtmotorisierte Verkehrsträger investiert.

Derzeit hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) mit ca. 180 000 nur noch weniger als die Hälfte der Beschäftigten, die noch zu Beginn der Bahnreform am 1. Januar 1994 im weiteren Sinne im Bereich des Schienenverkehrs tätig war. Etwa 3 500 Bahnhöfe sind in Deutschland derzeit unbesetzt. Den Kosten für die Beschäftigten stünden erhebliche Einsparungen bei der Sicherheit, der Beseitigung von Vandalismusschäden und nichtmonetarisierbare positive urbane Effekte und bei der Lebensqualität gegenüber.

Nach Angaben des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen hängen derzeit rund 830 000 Arbeitsplätze in Deutschland direkt und indirekt von den Betreibern des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienengüterverkehrs, dessen Infrastruktur und der Schienenfahrzeugindustrie ab.

Fernverkehrsgesetz des Bundes

Auch wenn die Bundesregierung ihre Zuständigkeit für das operative Geschäft der DB AG abgegeben hat, trägt sie weiterhin Verantwortung für den Bahnverkehr. Dies ergibt sich aus Artikel 87e Absatz 4 GG:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“

Nicht nur viele Verkehrsexperten, auch der Bundesrat sieht die Bundesregierung in der Pflicht, nicht nur eine ausreichende Versorgung mit Bahninfrastruktur sicherzustellen, sondern auch einen ausreichenden öffentlichen Schienenpersonenfernverkehr anzubieten (Bundestagsdrucksache 16/9903).

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) als Holzweg

Am 5. Januar 2009 legte der Bundesrechnungshof (BRH) in seiner Funktion als Wirtschaftlichkeitsbeauftragter der Bundesregierung ein Gutachten zu ÖPP im Straßenbau vor. Das Gutachten des BRH ist ein Verriss der Privatisierungsbemühungen der Bundesregierung im Straßenbau. Insbesondere sieht der BRH die vom Bund errechnete Wirtschaftlichkeit der Projekte skeptisch. Dies beruht darauf, dass die Bundesregierung beim Wirtschaftlichkeitsvergleich „Äpfel mit Birnen“ verglichen hat: Die um 55 bis 75 Prozent höheren Verkehrsprognosen der Bieter wurden mit den eben erheblich niedrigeren des Bundes verglichen. Der BRH führt dazu aus, dass entweder die Betreiber insolvent werden (wenn die Prognosen des Bundes eintreffen) – oder dem Bund erhebliche wirtschaftliche Nachteile drohen (wenn die der Betreiber eintreffen). Auch gäbe es wegen der Vorgaben durch Planfeststellungsbeschlüsse und Richtlinien zum Straßenbau fast keine Möglichkeit für die Betreiber, Baukosten zu sparen – eine wesentliche Begründung für ÖPP im Straßenbau entfällt damit. Die andere Begründung, dass durch A-Modelle der Bau von Maßnahmen vorgezogen werden kann, verwirft der BRH genauso; erstens sei das nicht der Fall – und zweitens, selbst wenn es zutreffen würde, dürften Haushaltsfragen nicht über ÖPP entscheiden, sondern allein die Wirtschaftlichkeit.

„Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand sind Schieneninvestitionen – auch wegen komplexer Schnittstellen zwischen der bestehenden Schieneninfrastruktur der DB Netz AG und neuer Infrastruktur – nur sehr eingeschränkt für eine ÖPP-Finanzierung geeignet“, lautet die Auskunft des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf eine Infobitte zum Bundeshaushalt 2010 vom 28. Januar 2010. Auch der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Dr. Rüdiger Grube, sieht ÖPP für Schieneninfrastruktur (so auf einer Veranstaltung am 4. März 2010) kritisch; Private würden bei den vorhandenen Rahmenbedingun-

gen mit der Trassenpreisregulierung kein Risiko eingehen. Würden sie aber kein Risiko übernehmen, sondern eine garantierte Rendite verlangen, dann könne sich die DB AG die Gelder gleich bei Banken leihen.

Reform der Auftragsverwaltung

Die bisherige Struktur der Auftragsverwaltung durch die Länder für Bundesfernstraßen ist mit großen Problemen verbunden. Der tatsächliche Mitteleinsatz, im Wesentlichen gesteuert durch die Länder, folgt falschen Prioritäten. So wurden zwischen 2001 und 2009 mit 1 100 von 1 900 ca. 60 Prozent aller geplanten neuen Autobahnkilometer realisiert, während im gleichen Zeitraum mit 570 von 2 200 Kilometern nur 25 Prozent der geplanten Autobahnerweiterungen realisiert wurden. Auch der Erhalt der Bundesfernstraßen wird trotz hoher Haushaltsansätze weiterhin vernachlässigt, wie der Zustand der Brücken exemplarisch zeigt. Der Bundesrechnungshof kritisiert regelmäßig den überdimensionierten Ausbau nichtfernverkehrsrelevanter Bundesstraßen und wirft den Ländern vor, in diesem Zusammenhang eigene Interessen zu Lasten des Bundes zu verfolgen. Deswegen hat er im Zuge der Föderalismusreform II eine Abstufung nichtfernverkehrsrelevanter Bundesstraßen vorgeschlagen.