

Ramsauer muss Investitionen kürzen

Verkehrsminister bekommt ab 2011 weniger Geld ·

FDP will Krötentunnel im Straßenbau abschaffen

VON JENS TARTLER, BERLIN

Der Sparkurs der Bundesregierung wird ab 2011 auch im Etat von Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) Spuren hinterlassen. Selbst bei den Investitionen stehen tiefe Einschnitte bevor. Im Haushalt 2010 kann Ramsauer noch 12,6 Mrd. € in die Infrastruktur investieren, allein 1 Mrd. € kommt aus dem Konjunkturprogramm gegen die Krise. Für die kommenden Jahre stehe nur fest, dass die Marke von 10 Mrd. € gehalten werden solle, sagte ein Sprecher des Ministeriums.

Damit zeichnet sich ab, dass bei den Kürzungen auch die Investitionen nicht heilig sind. Eigentlich möchte Ramsauer hier Einschnitte verhindern. Sein Argument: Kürzungen bei den Investitionen sind schädlich für die Volkswirtschaft. Zum einen fallen positive Effekte wie ein Rückgang der Staus oder schnellere Zugverbindungen aus, zum anderen sinkt die Nachfrage nach Baumaterial und Handwerkerleistungen. Das Verkehrs- und Bauministerium hat den größten Investitionsetat aller Bundesministerien.

Ramsauer betont immer wieder: „Ich halte mich an die Schuldenbremse, ich habe sie ja als CSU-Landesgruppenchef selbst mitbeschlossen.“ Durch diese Begrenzung muss die Bundesregierung die strukturelle Neuverschuldung ab 2011 jedes Jahr um 10 Mrd. € senken. Davon ist auch Ramsauer betroffen, der von der CSU-Landesgruppe ins Verkehrsministerium gewechselt war. Er verweist zwar

darauf, dass zurzeit nur solche Verkehrsprojekte realisiert würden, deren volkswirtschaftlicher Nutzen mindestens viermal so hoch sei wie ihre Kosten. Weil die Investitionen in seinem Haushalt aber ein extrem hohes Gewicht haben, können sie nicht ganz unangetastet bleiben.

Auch Dirk Fischer, verkehrspolitischer Sprecher der Unionsfraktion im Bundestag, sagt: „Wenn der Finanzminister alle Investitionshaushalte ungeschoren lassen würde, könnte er die Akte Konsolidierung sofort wieder schließen.“ Die Investitionen kämen schon deshalb unter Druck, weil der alte Artikel 115 im Grundgesetz gestrichen worden sei, der die Neuverschuldung auf die Höhe der Investitionen begrenzt hatte. „Dieses Argument für die Investitionen gibt es jetzt nicht mehr“, so Fischer. Wenn Ramsauer Personal abbauen wollte, würde er wegen Pensionsverpflichtungen und anderer Folgekosten erst nach fünf bis sieben Jahren Einspar-effekte erzielen.

Patrick Döring, verkehrspolitischer Sprecher der FDP-Fraktion, schlägt vor, in der Wasserstraßenverwaltung zu sparen – ein Gedanke, den Ramsauer auch schon hatte. Und beim Straßenbau müsse Deutschland „an die Standards ran“. In keinem EU-Land werde so teuer gebaut wie hierzulande. Das liege zum einen an hohen Planungskosten, zum anderen an ökologischen Ausgleichsmaßnahmen wie Krötentunneln.

SPD-Verkehrsexperte Uwe Beckmeyer ist dagegen der Auffassung, dass Ramsauer „dafür kämpfen

muss, dass er mehr Geld bekommt“. In der Wasserstraßenverwaltung fehlten Ingenieure, und auch das Eisenbahn-Bundesamt brauche mehr Personal, um die Sicherheitsprobleme auf der Schiene in den Griff zu bekommen.

Michael Gehrman, Vorsitzender des Verkehrsclubs Deutschland, würde als Erstes „Prestigeobjekte“ auf der Schiene wie die Schnellstrecke Nürnberg-Erfurt streichen: „Da fährt ein Zug pro Stunde, und dafür werden 7 Mrd. € ausgegeben.“ Für den Güterverkehr könne die Strecke gar nicht genutzt werden, weil sie zu steil sei.

Auch die sogenannte Y-Trasse zwischen Hannover, Bremen und Hamburg bringe nur fünf Minuten Zeitersparnis, koste aber mehrere Milliarden.

Gehrman würde zudem für Ortsumgehungen auf der Straße keine Bundesmittel mehr freigeben, wenn die Projekte nur regionale Bedeutung haben.

Unter Sparzwang

Haushalt des Ministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2010 nach Ausgaben in %

