

Günter Ederer
Gottfried Ilgmann

DEUTSCHLAND IM STAU

Was uns das
Verkehrschao
wirklich kostet

Günter Ederer
Gottfried Ilgmann

DEUTSCHLAND IM STAU

Was uns das
Verkehrschao
wirklich kostet

berlin 
VERLAG

Mehr über unsere Autoren und Bücher:
www.berlinverlag.de

Vollständige E-Book-Ausgabe der im Berlin Verlag erschienenen Buchausgabe
1. Auflage 2014

ISBN 978-3-8270-7742-4

© Berlin Verlag in der Piper Verlag GmbH, Berlin 2014

Alle Rechte vorbehalten

Umschlaggestaltung: ZERO Werbeagentur, München

Karten und Grafik: Jennifer Martin

Typografie: Birgit Thiel, Berlin

Datenkonvertierung: Greiner & Reichel, Köln

*»Wir brauchen den effizientesten Verkehr, um uns den
umweltschonendsten leisten zu können.«*

Prof. Hans-Jürgen Ewers, ehemaliger Präsident
der TU Berlin, Prof. für Infrastrukturpolitik

VORBEMERKUNG

Wir sind zwei Autoren mit sehr unterschiedlichem Hintergrund, was zu unterschiedlichen Schwerpunkten führt. So wurden alle Berechnungen in diesem Buch von Gottfried Ilgmann überprüft oder selbst vorgenommen. Wenn von »wir« die Rede ist, dann handelt es sich um Bewertungen und Recherchen, die wir gemeinsam vorgenommen haben. Bei »ich« geht es um persönliche Erlebnisse von Günter Ederer bei seinen Fernsehproduktionen.

Gottfried Ilgmann hat sich für dieses Buch hauptsächlich um die Themen öffentlicher Nahverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt gekümmert. Für diese Verkehrsbereiche war er jahrelang als Gutachter und wissenschaftlicher Autor tätig.

Günter Ederer hat sich mit dem Straßenverkehr und der Luftfahrt beschäftigt. Bedingt durch seine Arbeit als Wirtschaftspublizist und TV-Produzent, hat er vier Jahrzehnte lang pro Jahr etwa 70 000 Kilometer im Auto zurückgelegt und über 1500 Flüge absolviert.

*Günter Ederer, Gottfried Ilgmann,
im Juli 2014*

VORWORT

Deutschland im Stau - auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft

1990 zurück in Deutschland, nach sechs Jahren in Japan, hatte ich völlig verlernt, wie ich mich im Straßenverkehr zu verhalten habe. Ganz einfach, werden Sie sagen: Halte dich an die Regeln, beachte die Schilder und konzentriere dich auf den Verkehr. Wenn es so einfach wäre! In Japan hatte ich mich an die dortigen strengen Vorschriften gewöhnt: auf der Autobahn 80 Stundenkilometer mit wenigen Ausnahmen. Auf gut ausgebauten Nationalstraßen 60 Stundenkilometer und kilometerlanges Überholverbot. Sonst 40 Stundenkilometer. Dazu überall Polizisten oder Radarfallen mit horrenden Gebühren.

Dagegen in Deutschland: mit 100 Stundenkilometern auf der Autobahn ein Verkehrshindernis, auf der Überholspur mit 120 Stundenkilometern Hassobjekt für angehende Formel-1-Fahrer, auf Bundesstraßen ständig wechselnde Gebots- und Verbotsschilder. Bei dem Versuch, mich der deutschen Autofahrkultur wieder anzupassen, hatte ich schnell 14 Punkte in Flensburg, und mein Führerschein war ernsthaft in Gefahr. Alle Punkte stammten von zu schnellem Fahren auf Autobahnen. Ich hatte am Anfang einfach den Bogen nicht raus, wann, wo und warum mal

freie Fahrt herrscht und mal nicht. So bei etwa zehn Punkten auf dem Verkehrssünderkonto machte ich dann eine entscheidende Entdeckung: Es ist wichtig zu wissen, welche Parteien in welchen Bundesländern regieren. Bei Rotgrün gibt es mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen als bei Schwarzgelb.

Mit 14 Punkten musste ich dann mit zwanzig anderen Sündern an einer Verkehrserziehung von fünfmal vier Stunden teilnehmen, ansonsten hätte ich den Führerschein für eine Zeit lang abgeben müssen. Als Erstes bekamen wir einen schriftlichen Test vorgelegt, der zeigen sollte, auf welchem Stand sich unser theoretisches Wissen befand. Eine Frage lautete: »Worauf muss ich bei den Geschwindigkeitsanzeigen auf der Autobahn achten?« Meine Antwort: »Auf die jeweilige politische Zusammensetzung der Landesregierung.« - »Falsch«, sagte der Fahrlehrer. »Richtig«, sagte ich, »aber vielleicht wollen Sie etwas anderes hören.«

Es entspann sich ein Disput, der die erste vierstündige Sitzung andauerte. Am Ende gab mir der Fahrlehrer recht. Fast mit jedem Regierungswechsel ändern sich die Geschwindigkeitsschilder, so als änderte sich das Gefahrenpotenzial auf einer Straße, nur weil eine andere Partei regiert, was sich in den Unfallstatistiken jedoch noch nicht bemerkbar gemacht hat. Eigentlich eine irrwitzige Vorstellung. Dazu nur ein Beispiel: Unter Rotgrün war die A 66 zwischen Wiesbaden und Frankfurt auf 100 Stundenkilometer beschränkt, als die CDU allein regierte, wurde sie freigegeben. Übrigens: Ich habe mich

wieder an die deutschen Verhältnisse gewöhnt und bleibe jetzt weitgehend punktefrei.

Das könnte eine launige Geschichte sein, wenn sich dahinter nicht das ganze Dilemma der deutschen Verkehrspolitik verbergen würde. Sie wird von ideologischen und machtpolitischen Entscheidungen geprägt und nicht von sachlichen, volks- und betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten. Der subtil ausgetragene Streit um die Geschwindigkeitsbegrenzungen ist fast noch harmlos. Da geht es einerseits um die Vorstellung, mit der der ehemalige hessische Verkehrsminister Florian Rentsch kurz vor seiner Ablösung im Januar 2014 die Freigabe einiger Autobahnabschnitte begründete – er wolle den Autofahrer nicht erziehen, sondern mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Gefahrenschwerpunkte aufmerksam machen –, und andererseits um die Fürsorge des Staates für die Umwelt und ein bisschen auch um die Gesundheit des Verkehrsteilnehmers. Diese Sicht setzen meistens die Grünen in Koalitionen durch, an denen sie beteiligt sind. CDU und SPD sind da nicht so festgelegt, eine eigenständige Verkehrspolitik haben sie schon lange nicht mehr.

Viel grundsätzlicher aber ist die Auseinandersetzung »Schiene« gegen »Straße«. Die wird mit harten Bandagen geführt, so wie dies bei Glaubenskriegen immer der Fall ist. Für die Schienenfreunde steht der Umweltschutz im Mittelpunkt – so wie sie ihn definieren: Schiene steht für sie für weniger Energieverbrauch und dadurch mehr Klimaschutz, weniger Landverbrauch und dadurch mehr

Artenschutz, mehr öffentlicher Personennahverkehr und dadurch bessere Luft. Vor allem der Slogan »Mehr Güterverkehr auf die Schiene« wird als Alternative zu Lkw-Schlangen, Straßenverschleiß und Staus propagiert.

Vordergründig hört sich das alles sehr gut an, deshalb werden diese Thesen weitgehend von den Massenmedien übernommen. Aber warum funktionieren diese Konzepte nicht, werden sie nicht umgesetzt? Mehr Güterverkehr auf der Schiene bedeutet noch mehr Lärm, der ganze Landstriche Deutschlands fast unbewohnbar macht. Die Kapazität des Schienennetzes ist weitgehend ausgeschöpft. Es gibt da die Berechnung: Zehn Prozent mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene müsste eine Verdopplung des Schienennetzes auf den Hauptverkehrsstrecken nach sich ziehen. Was das bedeutet, ist augenblicklich zwischen Basel und Karlsruhe zu besichtigen, wo sich die Bevölkerung gegen die Ausbaupläne der Deutschen Bahn AG in Dutzenden Bürgerinitiativen wehrt. Das Thema Lärm haben die Schienenfreunde weitgehend ausgeblendet. Und damit die Kosten der Trassen transparent werden, die den Umweltanforderungen entsprechen, haben wir in mehreren Kapiteln nachgerechnet, was die Schienenmobilität wirklich kostet und wer sie zurzeit bezahlt.

Doch auch die Verteidiger des Individualverkehrs haben kein Interesse an transparenten Nutzen-Kosten-Rechnungen. Der ADAC, Jahrzehnte der Repräsentant – andere sagen Lobbyist – der Autofahrer, lehnt vehement eine Mautgebühr ab. Zwar ist der ADAC infolge seiner eigenen intransparenten Machenschaften vorerst keine

gute Adresse mehr, wenn es um die Interessenvertretung der Autofans geht, doch reflektiert seine Ablehnung von Straßenbenutzungsgebühren dennoch die Mehrheit der deutschen Autofahrer. Mit der schon an Peinlichkeit kaum zu überbietenden Selbstüberschätzung »Wir Deutsche haben das beste Straßennetz der Welt« übertünchen die jeweiligen Verkehrsminister eine zunehmend marode Infrastruktur und eine bürokratische Misswirtschaft, die Milliarden Euro verschwendet. Wir nennen es Straßenbau nach Gutsherrenart, wobei die feudalen Gutsherren durch sich überschätzende Länderfürsten ersetzt wurden.

Dieser parteipolitisch motivierte Zank auf Kosten der Steuerzahler könnte durch ein transparentes kostendeckendes Verkehrskonzept beendet werden. Ob »Schiene« oder »Straße«, beide Mobilitätsalternativen werden direkt aus Haushalten finanziert, für die zwar theoretisch die strengen Regeln der deutschen Etatvorschriften gelten, die aber im Sumpf aus Bürokratie, Parteiinteressen und Inkompetenz verwischt werden. Mahnungen des Bundes- und der Länderrechnungshöfe und Verschwendungslisten des Bundes der Steuerzahler zeigen regelmäßig, wie mit unseren Steuern umgegangen wird. In diesem Buch rechnen wir vor, wie die Milliarden mal mehr und mal weniger offensichtlich versenkt werden – und das liest sich oft wie eine Satire.

Eines aber wird für die Benutzer von Schiene und Straße deutlich: Mobilität kostet Geld, mehr jedenfalls, als wir bisher bereit sind zu zahlen. Eine zeitgemäße und funktionierende Infrastruktur gibt es nicht zum Nulltarif, auch wenn die Politik diesen Eindruck gern vermittelt. Die

generelle Entscheidung, ob die Infrastruktur aus den Haushalten, also durch Steuern bezahlt oder ob sie transparent von den Betreibern durch Gebühren finanziert werden soll, trifft der Wähler, also Sie, die Leser dieses Buches.

Auf einem CDU-Parteitag hörte ich einem Gespräch zu, in dem der Berlin-Korrespondent einer Zeitung einem prominenten Landespolitiker versicherte, dass er gern Steuern zahle, weil er dafür ja auch die S- und U-Bahn preiswert nutzen könne. Das, fand der Politiker, sei eine lobenswerte Einstellung. Mein Einwurf: Wäre es nicht preiswerter, wenn er den kostendeckenden Preis des Tickets zahlte und dafür weniger Steuern? Damit könnte die Durchschleusung seiner Abgaben durch den Apparat eingespart werden. Da antworteten beide wie aus einem Mund: Aber das wäre sozial ungerecht. Schließlich würden ja die Besserverdienenden mehr Steuern zahlen und so die Fahrkarte auch mit subventionieren. Ich versuchte es noch einmal mit dem Status des Hauptstadt-Korrespondenten. Er gehöre ja wohl zu den Besserverdienenden und würde so von dem verbilligten Nahverkehr profitieren. Für verbilligte Tickets sei das Sozialamt zuständig, aber nicht die S- und U-Bahn. Doch da die ja auch dem Staat und der Stadt gehörten, sei dies ja egal, stellte der Politiker fest. Ende der Unterhaltung.

Ja, es ist egal, ob die Brücken bröseln, wir im Stau stehen, die Bahnen verspätet sind, die Klimaanlage in den ICE-Zügen im Sommer nicht kühlt, im Winter die Heizung nicht funktioniert, es vierzig Jahre dauert, bis eine Autobahnlücke geschlossen wird, der Güterzuglärm ganze

Täler entvölkert. In Deutschland ist immer der Staat der verantwortliche Unternehmer, und deshalb lassen sich die chaotischen Verhältnisse in der Verkehrspolitik auch auf einen kurzen Nenner bringen: Sie dokumentieren das große Staatsversagen.

Zurzeit regen sich die Deutschen über zwei Projekte besonders auf, die das große Staatsversagen, den eigentlichen Systemfehler der deutschen Verkehrspolitik, auch für den ansonsten nicht so informierten Bürger deutlich machen. Das ist das Bahnprojekt Stuttgart 21 und der neue Flughafen Berlin Brandenburg. So unterschiedlich sie auch sein mögen, eines haben sie gemeinsam: Sie werden ohne eine transparente Nutzen-Kosten-Bewertung geplant und dann mit unwahren politischen Versprechungen durchgezogen, und sie werden von Staatsbediensteten gemanagt, die für die Milliardenverluste nicht aufkommen müssen.

Während wir dieses Kapitel schreiben, überschlägt sich die Posse um den Berliner Flughafen gerade wieder in einer weiteren Volte, die keinem noch so verwirrten Drehbuchautor einfallen würde. Der neue brandenburgische Ministerpräsident Dietmar Woidke wünscht, dass der Aufsichtsrat über seinen Vorstoß entscheidet, dass der Flughafen freiwillig auf den Flugbetrieb zwischen 5 und 6 Uhr morgens verzichtet. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende ist der Vertreter des Landes Brandenburg, Staatssekretär Rainer Bretschneider, der am 13. August 2004 in Potsdam den Planfeststellungsbeschluss verkündete – der unter seiner Verantwortung erstellt worden war. Darin ist alles

detailliert geregelt, vom Lärmschutz über die Zahl der Flugbewegungen, das Passagieraufkommen und die Ausbaubegrenzung. Und daraus geht auch hervor, dass eine weitere Verkürzung der Nutzungsmöglichkeit des Flughafens seine Rentabilität gefährdet.

Also: Das Land Brandenburg erlaubt einen Flughafenbau, der den Bürgern aus Lärmgründen nicht zumutbar ist, und will das korrigieren, wodurch dauerhafte Zuschusskosten produziert werden. Die Verantwortlichen sind mal für und mal gegen dasselbe Projekt. Bei der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses reagierte der damalige Ministerpräsident Matthias Platzeck auf die Frage eines Journalisten nach den Kosten noch patzig: Über Geld rede er bei dem Projekt nicht – sagte es und verließ die Pressekonferenz. Heute redet die ganze Republik über die Kosten des peinlichsten Flughafens der Welt in Berlin-Schönefeld. Auch wir werden darüber schreiben. Dabei ist es unvermeidlich, das Hickhack der Länder im deutschen Luftverkehr mit zu beleuchten. Diese Wachstumsbranche droht bei uns zwischen Prestigeprojekten von Kassel bis Zweibrücken im provinziellen Sumpf zu versacken.

Die zweite deprimierende Meldung während des Schreibens dieses Buches im April 2014 kam aus dem Norden. Dort leidet die meistbefahrenste Wasserstraße der Welt, der Nord-Ostsee-Kanal, darunter, dass er in Deutschland liegt und deshalb, wie alle unsere Verkehrsadern, vor sich hin vergammelt. Als er 1895 nach nur achtjähriger Bauzeit eingeweiht wurde, zeugte er von der Fähigkeit deutscher Ingenieursleistung. 156 Millionen

Goldmark hat er gekostet und blieb damit genau im vorkalkulierten Rahmen. Heute ist ein Besuch der Schleusen in Brunsbüttelkoog ein Erlebnis, vor allem für die Liebhaber von Industriemuseen. Die Schleusenkammern aus der Kaiserzeit sind noch immer im Dienst, wenn auch zunehmend mit Auszeiten für Reparaturen, die dann Vollsperrungen nach sich ziehen, wenn beide Kammern gesperrt werden müssen. Dann fahren die Schiffe wieder um Dänemark herum.

Um die bestehenden Museumsstücke erneuern zu können, muss eine weitere Schleuse gebaut werden. 2007 wurden die Kosten dafür auf 220 Millionen Euro beziffert, aber nicht mit dem Bau begonnen. 2012 dann die Meldung: Es gibt grünes Licht für den Bau der fünften Schleusenkammer. Dies verkündete der CDU-Abgeordnete im Haushaltsausschuss, Norbert Brackmann, der dem Fraktionschef Volker Kauder dankte, weil er seine Hilfe zugesichert hatte. Also: Nicht die wirtschaftliche Notwendigkeit war der Anlass, den Kanal zu sanieren, sondern das Beziehungsgeflecht der CDU. 300 Millionen Euro sollte die Schleuse kosten, aber nichts geschah.

April 2014: Der Bundesrechnungshof stoppt die Genehmigung für den Bau der fünften Schleuse. Zu teuer, zu unwirtschaftlich, sagen die Prüfer, denn mittlerweile haben die 540 Millionen Euro errechnet. Darüber hinaus fühlen sie sich hintergangen: Das Verkehrsressort habe den Nutzen des Bauvorhabens überschätzt, weil das Ministerium davon ausgeht, der Kanal sei bis Kiel schon ausgebaut und würde deshalb mehr Schiffe anziehen. Doch damit wurde noch nicht einmal begonnen, und er würde

frühestens 2024 fertig sein. Wir reiben uns ungläubig die Augen: Ist es denn nicht mehr möglich, in Deutschland ein Verkehrsprojekt von überragender internationaler Bedeutung so zu planen und zu kalkulieren, dass es in einem überschaubaren Zeitraum zu realistischen Kosten auch umgesetzt werden kann?

Und was ist die Alternative zu einer Reparatur der Schleusen: die Aufgabe des Nord-Ostsee-Kanals? Wenn die Politik es nicht kann, dann sollte der Kanal vielleicht an ein internationales Konsortium verkauft werden, der die meistbefahrene Wasserstraße der Welt unterhält, betreibt und die Gebühren einkassiert. Da ist nämlich noch Luft. Die knapp 100 Kilometer lange Durchfahrt von Kiel nach Brunsbüttel kostete 2009 im Durchschnitt nur 5437 Euro, die etwa gleich lange Durchfahrt durch den Panamakanal 80 550 Euro.

Ähnlich wie der Berliner Flughafen der Anlass war, sich mit dem Luftverkehr in Deutschland zu beschäftigen, ist die peinliche Teilspernung des Nord-Ostsee-Kanals Aufhänger, sich mit den Bundeswasserstraßen zu beschäftigen. Und Sie werden sicher nicht überrascht sein, wenn wir dabei feststellen, dass es auf dem Wasser nicht viel anders zugeht als auf der Straße, der Schiene und in der Luft.

»Deutschland im Stau« - damit sind nicht nur die 830 000 Kilometer gemeint, die die Autofahrer jährlich im Stau stehen, sondern auch der Zeitverlust an Arbeits- und Kapitalproduktivität, der uns alle belastet. Deutschland befindet sich in einem mentalen Stau, lähmt sich durch seine eigenen gesetzlichen Vorgaben, seine eigenen

ideologischen Vorstellungen. Und eine Überzeugung ist dabei besonders gefährlich und schädlich: Wir halten uns auch noch für die Größten, machen uns gern zum Maßstab für die Welt. Doch wie lange können wir uns noch eine Verkehrspolitik leisten, die Jahr für Jahr Milliarden verschluckt? Dieses Buch will zeigen, dass es auch anders geht.

I. STRASSE

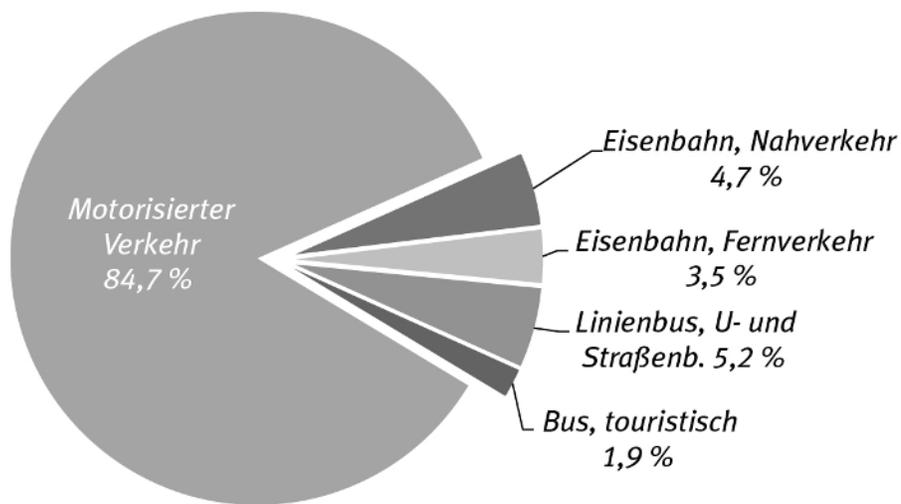
Straßen: Adern des Wohlstands

Wenn es um die Verkehrspolitik geht, werden die hitzigsten Debatten in Deutschland zwar seit einigen Jahren über den Bahnhof Stuttgart 21 und den neuen Berliner Flughafen geführt – also um ein Schienen- und ein Luftfahrtprojekt. Wir beginnen trotzdem mit dem Verkehr auf der Straße. Denn, wie sehr sich die offizielle Politik auch bemüht, mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene und mehr Autofahrer in den öffentlichen Nahverkehr umzuleiten, es hat alles nichts gebracht: Deutschlands Straßenverkehrsinfrastruktur bestimmt die Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft und erfüllt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, und das ist sicher eine ärgerliche Botschaft für alle Straßen- und Autogegner. Daran wird sich auch noch in einigen Generationen nichts ändern.

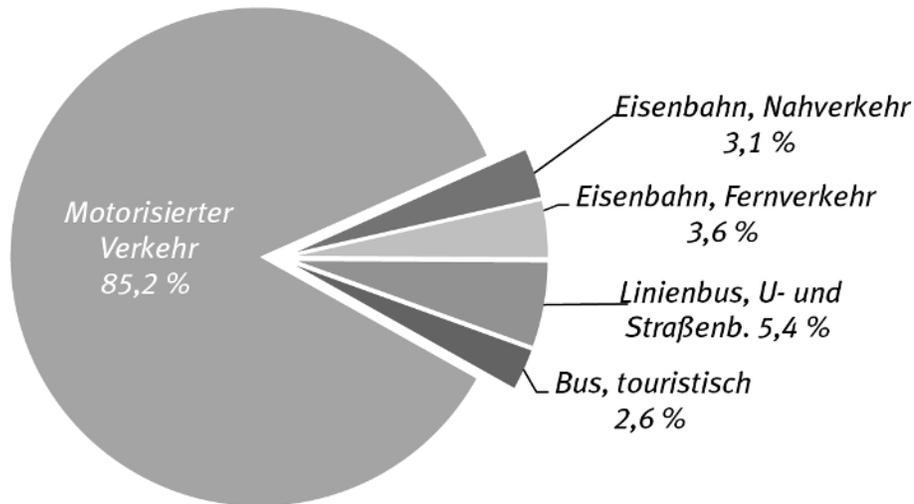
Wer nicht durch ideologische Scheuklappen behindert ist, kann dies an wenigen Zahlen ablesen: In Deutschland haben wir 413 000 Kilometer Gemeindestraßen, 91 000 Kilometer Kreisstraßen, 86 600 Kilometer Landstraßen, 39 700 Kilometer Bundesstraßen und 12 800 Kilometer Autobahnen. Denen steht ein Schienennetz von 37 700 Kilometern entgegen. Das

Straßennetz ermöglicht es vielen Bürgern unseres Staates, direkt von ihrem Standort abzufahren und bis zu ihrem Ziel ohne Umsteigen die Straße zu nutzen. Natürlich kann der Bürger kleine Entfernungen zu Fuß und mittlere Distanzen mit dem Fahrrad erledigen. Aber die Unabhängigkeit vom Wetter, die Zeitersparnis durch die Geschwindigkeit haben Vorteile, die dazu führen, dass sich die Zahl der Pkw vom Jahr 2000 bis 2012 um 12 Prozent erhöht und sich der Anteil des motorisierten Verkehrs mit 85 Prozent an der gesamten Verkehrsleistung seit 1994 nicht verändert hat.

Verkehrsleistungen im Landverkehr 2012
Summe: 1078 Milliarden Personenkilometer



Verkehrsleistungen im Landverkehr 1994
Summe: 964 Milliarden Personenkilometer



Bei den vielen beruflich bedingten Reisen in allen Kontinenten ist uns nirgendwo so eine Anti-Straßen-Haltung aufgefallen wie in Deutschland. Überall, sowohl in armen Entwicklungsländern wie Indonesien als auch in hochindustrialisierten Staaten wie Japan, wird der Ausbau von Straßen gefördert, um Regionen für den Handel zu erschließen oder die unproduktiven Stauzeiten zu verringern. Beide Aspekte spielen bei uns nur eine untergeordnete Rolle. Dafür haben wir Projekte kennengelernt, die den Verkehr behindern und den Lästigkeitswert der Straße erhöhen. Es geht nicht etwa darum, den Lärm zu vermindern, den Verkehr flüssiger zu organisieren, um die Abgaswerte zu senken, nein, der Straßenbenutzer soll vergrault werden. Irgendetwas stimmt bei uns nicht.

Sicher kennen Sie auch die Schlagzeilen von der Betonierung und Versiegelung des Landes durch die Straßen, wobei dieses Argument vor allem beim Bau von Autobahnen strapaziert wird. Um gleich noch mit ein paar Zahlen die Irrationalität des Anti-Straßen-Kampfes zu unterstreichen, hier die offiziellen Statistiken der Bundesrepublik Deutschland (Zahlen von 2010): 0,08 Prozent der Fläche werden für Autobahnen genutzt, 0,10 Prozent für Bundes- und Landesstraßen, und wenn alle Straßen, also auch die Gemeinde- und Stadtstraßen, dazuaddiert werden, kommen wir auf 1,23 Prozent. Alle Autobahnergänzungen und zusätzlichen Umgehungsstraßen zusammen benötigen noch einmal 0,01 bis 0,02 Prozent der 357 167,94 Quadratkilometer. Deshalb noch einmal: Die angebliche Versiegelung Deutschlands durch den Autobahnbau betrifft 0,08 Prozent der Fläche. Verblüffend ist höchstens, wie sich Propagandasprüche im öffentlichen Bewusstsein festsetzen.

Wir können Straßen als die Adern betrachten, die den Organismus von Staaten und Kontinenten mit Energie versorgen und damit Wohlstand und Wachstum fördern, oder wir können in ihnen Schneisen durch die Natur sehen, auf denen Armeen marschierten, um die Welt zu unterjochen. Die Autobahngegner in unserer Zeit gehören eher zu einer Abart der zweiten Betrachtungsweise. Eine kleine Exkursion in die Geschichte zeigt, dass das Verhältnis der Deutschen zu ihren Straßen nie unproblematisch war.

Noch heute gibt es im Süden und Westen Deutschlands Reste der alten Römerstraßen. Die Macht Roms

dokumentierte sich in den Straßen, deren Namen und Konstruktionen Ehrfurcht einflößen. Der Streckenverlauf der Via Appia von Rom nach Brindisi zum Beispiel oder die Via Aurelia von Rom nach Gallien (entlang der Riviera) werden noch heute genutzt. In Rom galt die Erkenntnis: Das römische Imperium reicht so weit wie seine Straßen. Innerhalb einer Woche wurde aus dem letzten Winkel, zum Beispiel aus Trier, ein Brief durch Stafettenläufer nach Rom gebracht. Heutzutage ist diese Geschwindigkeit nicht mehr garantiert. Reiche Römer zahlten voller Stolz »Legate« als Zuschüsse, um dem Straßenbau zu helfen. Caesar soll dieser Freiwilligkeit dann mit moralischem Druck auf die Sprünge geholfen haben. Das erinnert schon eher an heute, wobei der Druck in Form von Steuern ausgeübt wird.

Mit der Eroberung Roms durch die Germanen verfielen die Straßen. Kaiser und Könige des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation nutzten Boote oder schlugen sich durch die Büsche. Nur Karl der Große versuchte vorübergehend, die römischen Heerstraßen wieder benutzbar zu machen. Viele Jahrhunderte lang ließ politische Zersplitterung keine nationale Straßenbaupolitik zu. Einzelne Fürsten bauten eine befestigte Allee in ihre Residenz oder in einen Landschaftsgarten, wie der Dessauer Fürst Leopold III. in seinen Landschaftspark in Wörlitz. Der Mangel an Verbindungswegen wiederum reduzierte die Handelschancen und förderte provinzielle Engstirnigkeit. Friedrich der Große konzentrierte sich auf den Kanalbau als Transportweg.

Das blieb so, bis der Franzose Napoleon Europa eroberte und mit einem Netz von Heerstraßen sein gewaltiges

Imperium schaffen konnte und dies in erstaunlich kurzer Zeit. Der preußische Reformier Freiherr vom Stein erkannte die Straße als Wohlfandsförderung und unterstützte provinzübergreifende Projekte. Doch dann kam die Eisenbahn, und Straßen schienen als Fernverbindung wieder überflüssig. Dafür war die Eisenbahn bequemer. Die Kutschen holperten über staubige, von Schlaglöchern übersäte Wege. Reisen war unbequem und anstrengend.

Aber dann änderte sich alles mit drei Erfindungen: Der Schotte John Loudon MacAdam entwickelte 1815 befestigte Straßen, der Deutsche Carl Benz baute 1885 das erste Auto, und der Schotte John Boyd Dunlop ließ 1888 in Irland den luftgefüllten Reifen patentieren. Der Siegeszug des Automobils und des Straßenbaus begann – Ende noch nicht absehbar. 1928 eröffnete der Italiener Dr. Piero Puricelli die erste »Autostrada«, eine nur für das Automobil reservierte Straße zwischen Mailand und Como. Bevor wir jedoch zu einem eigenen Kapitel über das gestörte Verhältnis der Deutschen zur Autostrada, die wir »Autobahn« nennen, kommen, liefern wir hier noch einige nüchterne Betrachtungen zu dieser Verkehrsachse, die in zwei getrennten Fahrbahnen mit mindestens je zwei Fahrspuren von je sieben Meter Breite gebaut wird.

Weltweit hat es sich gezeigt, dass Straßen mit Gegenverkehr gefährlich sind, weil jeder kleine Fehler eines anderen Verkehrsteilnehmers zu schlimmen Unfällen führt. Diese Gefahr nimmt zu, je dichter der Verkehr ist. Die folgenden Zahlen sind schon sehr großzügig veranschlagt, und es gibt sicher Grenzwerte, die schon viel früher eine Überlastung einer Straße festlegen. Ab 12 000

Fahrzeuge in 24 Stunden sind zweispurige Straßen schon am Rande der Kapazität angekommen, ab 20 000 Kraftfahrzeuge per 24 Stunden sind sie sehr gefährlich. Als die ersten vierspurigen Straßen mit getrennten Fahrbahnen gebaut wurden, waren solche Verkehrsmassen noch Utopie. Trotzdem erkannten die reinen Autostraßen-Unternehmer das Potenzial für die Zukunft, nicht zuletzt, weil diese Straßen Sicherheit und Schnelligkeit vereinen.

Aus diesen ersten Autostraßen sind nach mittlerweile bald neunzig Jahren Hochleistungsstrassen geworden, deren wirtschaftliche Bedeutung nur noch in Milliarden Euro gemessen werden kann. Das erklärt, warum jeder Staat, der aus der Armut herauswill, erst einmal Straßen baut. Und da das Geld für Autobahnen fehlt, werden sie in der ganzen Welt zu fast 90 Prozent gegen Gebühren als Investition für die Zukunft über den Kapitalmarkt finanziert, von privaten Unternehmern oder vom Staat. Wir versuchen in diesem Buch, die deutschen Autostraßen, die ja bei uns Autobahnen heißen, unter diesen nüchternen wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu betrachten – jenseits aller Mythen und ideologischer Verklärung.

In Deutschland haben wir mittlerweile Autobahnen, auf denen pro Tag sogar mehr als 150 000 Autos fahren, davon bis zu 20 000 Lkw. Ab 60 000 Fahrzeuge pro Tag gilt eine vierspurige Autobahn mit Standstreifen als überlastet – und das heißt: mehr Staus und erhöhte Unfallgefahren. Dieser unhaltbare Zustand ist amtlich festgestellt. Ein Programm für den Ausbau der am stärksten belasteten Autobahnen wurde erarbeitet und weitgehend im Bundesverkehrswegeplan veröffentlicht – und da steht es

jetzt. Umgesetzt wird es noch lange nicht, weil es am Geld fehlt.

Wie im Einzelnen geplant wird und was der Bundesverkehrswegeplan bedeutet, erklären wir noch ausführlich. Vorher aber wollen wir die Kapitalströme beschreiben, die der Straßenverkehr auslöst. Das sind leider wieder viele Zahlen. Aber sie sind nüchtern und entideologisieren die Diskussion.

Aus der Mineralölsteuer und der Mehrwertsteuer auf Sprit kommen rund 40,5 Milliarden Euro, aus der Kfz-Steuer 8,5 Milliarden, aus der Lkw-Maut 4,4 Milliarden, macht zusammen 53,4 Milliarden Euro. Dazu müssen noch die Versicherungssteuer auf die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflicht und die freiwilligen Kaskoversicherungen gerechnet werden, die rund 7 Milliarden Euro einbringen. Alles in allem addieren sich die Einnahmen aus dem Straßenverkehr also auf 60 Milliarden Euro. Diese Summe ist Segen und Fluch zugleich. Eigentlich wäre das genug, um ein tolles Straßennetz vorzuhalten und weiter auszubauen.

Doch Steuern dürfen in Deutschland nicht für einen bestimmten Zweck erhoben und ausgegeben werden. Trotzdem wurde die Ökosteuer – also die zirka 15 Cent pro Liter höhere Mineralölsteuer – in mehreren Schritten zwischen 1999 und 2003 erhöht und dies ausdrücklich mit einer Rentenreform begründet, und die Politiker scheuten sich nicht, höhere Spritsteuern als Begründung für höhere Renten zu missbrauchen.

Einerseits könnten die Straßenbenutzer darauf pochen, dass das viele Geld aus der Mineralölsteuer in die Straße

reinvestiert wird, andererseits sind die Kosten für den Individualverkehr auch nicht alle sauber erfasst. Wahr ist allerdings, dass zu wenig in den Straßenverkehr investiert wird, um seinen wirtschaftlichen Nutzen zu sichern. Die Unterfinanzierung erfasst jeden Bereich des Straßenverkehrs. Die folgenden Zahlen beziehen sich auf das Jahr 2010.

Für die Autobahnen wurden nur 3,777 Milliarden Euro ausgegeben, für die Bundes- und Landesstraßen 1,15 Milliarden, für die Kreisstraßen 1,101 Milliarden und für die Gemeindestraßen 8,444 Milliarden Euro. Für Verwaltung und Sonstiges gab es noch einmal 1,514 Milliarden Euro. Mit Recht wird von den Kritikern des Individualverkehrs darauf hingewiesen, dass Kosten für die Straßenbeleuchtung, Parkraumvorhaltung in Städten, Straßenreinigung etc. auch zu bezahlen sind und deshalb die Mittel für die Städte und Gemeinden deutlich erhöht werden müssten. Die Kommissionen, die sich damit beschäftigt haben, kommen auf mindestens 2 Milliarden Euro, die vor allem von den Städten und Gemeinden zu tragen sind. Wenn wir also eine faire Nutzen-Kosten-Bilanz für den Individualverkehr erstellen wollen, dann ist es nur fair, die Kommunen entsprechend zu entlasten.

Gerade wer die Nutzen-Kosten-Bilanz als Entscheidungsgrundlage für Investitionen in die Infrastruktur verlangt, muss sich für den Ausbau der Autobahnen und der vierspurigen Fernstraßen einsetzen. Sie machen nur 5,5 Prozent unseres Straßennetzes aus, bewältigen aber 33 Prozent der Verkehrsleistung. Auf ihnen bündeln sich die Warenströme und entlasten dadurch

Bundes- und Landstraßen in der Fläche. Baden-Württemberg ist ein Beispiel dafür, was passiert, wenn auf Autobahnachsen verzichtet wird. Von den zehn Autobahnen, die mit den Nummern 80 bis 89 vorgesehen waren, hat das Land nur die A 81 von Stuttgart nach Singen gebaut, alle anderen aufgegeben. Es waren Naturschützer und Eigenheimbesitzer, die erfolgreich protestierten. Jetzt fehlen nicht nur die Entlastungsstrecken in den Ballungsräumen wie Stuttgart und Karlsruhe, die in keiner Staumeldung fehlen, sondern viele Orte leiden unter dem Fernverkehr.

Baden-Württemberg und seine Autobahnen



Der Schwarzwald ist ein typisches Beispiel dafür. Zwischen Basel und Karlsruhe auf über 170 Kilometern gibt es keine West-Ost-Autobahn. Die Folge: Die Lastwagen, die aus Frankreich und Spanien kommen, suchen sich auf ihrem Weg ins wirtschaftsstarke Süddeutschland die für sie kürzeste Strecke. Das sieht dann so aus: Vorne ein Lkw, der sich auf den Steigungen und zweispurigen Straßen durch die Schwarzwaldtäler quält, hinter ihm ein Dutzend oder mehr Pkw, die auf viele Kilometer nicht überholen können. Wir haben das

»Muttersau-Verkehr« getauft. Vorn die Bache und dahinter die Frischlinge. Unter dieser Dauerbelastung leidet die örtliche Wirtschaft. Eine leistungsfähige, der Natur angepasste Autobahn würde das Problem lösen. Aber keine Partei traute sich, die angeblich unberührte Natur des Schwarzwalds mit einer Autobahn zu zerstören. So wurden die Bundesstraßen ausgebaut, ohne dass sich grundlegend etwas änderte. Statt Natur erleben die Täler jetzt Lärm und miserable Verkehrsverhältnisse.

Die Grünen in Freiburg fordern jetzt eine vierspurige Untertunnelung ihrer Stadt. Die Belastung durch Dreck und Lärm ist mittlerweile unerträglich. Das Beispiel zeigt, dass der Verkehr einfach da ist, dass er nicht durch zu viele Straßen erst entsteht, wie einige Wissenschaftler entgegen allen empirischen Belegen behaupten. Beim Ausbau des Autobahnnetzes geht es nicht darum, Verkehr anzulocken, sondern zu bündeln und den vorhandenen Verkehr möglichst effizient und umweltfreundlich zu bewältigen.

Es gehört nicht viel Mut dazu, um vorauszusagen, dass die Freiburger mit ihrem Stadttunnel nicht sehr glücklich werden. Im »vordringlichen Bedarf« ist auch der vierspurige Ausbau der B 31 von Freiburg durch das Höllental nach Donaueschingen, von wo aus der Bodensee-Raum erschlossen wird. Das bedeutet, dass dann der ganze West-Ost-Verkehr zusammen mit dem Stadtverkehr durch den Stadttunnel geführt wird. Das wird spannend. In allen anderen Staaten Westeuropas würde wohl eine Stadtumgehung gebaut.

Von Todesstreifen und sicheren Fahrbahnen

Es gibt noch ein Argument für einen bedarfsgerechten Ausbau unseres Autobahnnetzes. Wie schon gesagt: Über die 12 813 Kilometer Autobahn werden 33 Prozent des gesamten Straßenverkehrs abgewickelt. Von den im Jahr 2012 3600 tödlich Verunglückten im Straßenverkehr starben 358 auf der Autobahn. Wir schreiben hier nicht »nur« 358, weil jeder Tote einer zu viel ist. Aber es bleibt festzuhalten, dass keine Straße sicherer ist als die Autobahn. 406 Fahrradfahrer verunglückten im selben Zeitraum tödlich. Kein vernünftiger Mensch käme deshalb auf die Idee, vor dem Fahrradfahren zu warnen; und obwohl sogar 520 Fußgänger im Verkehr starben, ist das auch kein Grund, nicht mehr spazieren zu gehen. Es geht darum, die Ursachen für die Todesfälle zu beseitigen, so gut, wie dies menschenmöglich ist.

Kein Verkehrsmittel ist so gefährlich wie das Motorrad (2012 waren es 586 Tote), und keine Straßen sind so gefährlich wie Bundes- und Landstraßen, hier starben immerhin 2151 Menschen. Das sind rund 60 Prozent aller tödlich Verunglückten. Es ist daher unverständlich, dass hoch belastete Bundes- und Landstraßen nicht durch vierspurige Straßen ersetzt werden. Seit Jahren gibt es bekannte Todesstrecken, wie zum Beispiel die B 73 von Hamburg nach Stade. Aber erst 2008, nach sechsjähriger Bauzeit, konnten die ersten 11 Kilometer der A 26, die die Todesstraße ersetzen, von Horneburg nach Stade freigegeben werden. Der zweite Bauabschnitt mit 5 Kilometern folgt 2014 und ist charakteristisch für den

Irrsinn beim deutschen Autobahnbau. Es wird nur eine Richtung für Pkw eröffnet. Die Gegenfahrbahn bleibt gesperrt, weil sonst Lkw durch die Ortschaft Dammhausen fahren müssten. Diese Rücksichtnahme galt Jahrzehnte für die Städte entlang der B 73 nicht.



Mit dem neuen Abschnitt wurden 61 Millionen Euro verbaut, die da jetzt als Betonband herumliegen. Die volkswirtschaftlichen Verluste, die eine ungenutzte fertige Autobahn verursacht, sind nur möglich, weil der Staat baut und plant und für die Geldvernichtung keine Rechenschaft ablegen muss. Dieser Abschnitt soll 2020 dem Verkehr zur Verfügung gestellt werden, wenn wieder ein Teilstück fertig wird. Das ist geradezu lächerlich. Doch dieser Irrsinn hat Methode und ist mittlerweile typisch für den Bau von Autostraßen in Deutschland. So wird der Politik die Macht garantiert, und gleichzeitig werden Hunderte von Millionen