

Verkehr

Es gibt schon genug Autobahnen in Deutschland

21. Juni 2024, 16:26 Uhr | Lesezeit: 2 min

Plötzlich soll nicht nur die Deutsche Bahn, sondern auch die Autobahn GmbH sparen. Das ist bitter, aber richtig so. Volker Wissing muss dringend neu priorisieren.

Kommentar von Vivien Timmler

Es gibt da ein riesengroßes Missverständnis. Es lautet, dass wir einfach nur mehr Autobahnen oder Autobahnspuren bauen müssten, und schon würde alles besser. Weniger Staus, flüssigerer [Verkehr](#), Trennung von Lkws und Pkws, wer will das nicht. Das Problem ist nur: Es stimmt halt nicht. Mehr Straßen führen mittelfristig zu immer mehr Verkehr und damit zu immer mehr Stau, das zeigen Dutzende Untersuchungen. Wer Autobahnen attraktiver macht, macht automatisch auch Autofahren attraktiver. Das wäre verkehrspolitischer Unsinn.

Deutschland hat ein Infrastrukturproblem. Das Schienennetz ist gnadenlos überaltert, mehr als 4000 Brücken sind offiziell sanierungsbedürftig, viele Fernstraßen und Autobahnen ebenfalls. Nun plant die Bundesregierung ausgerechnet dort Kürzungen: Von über einer Milliarde weniger für die [Autobahn](#) GmbH ist die Rede. Der Aufschrei ist riesig, es vergeht kein Tag, an dem nicht irgendein Lobbyverband ein „Verkehrschaos“ oder einen „Verkehrskollaps“ prophezeit. Das ist populistische Panikmache. Volker Wissings Kürzungen sind nicht das Ende der deutschen Autobahn. Im Gegenteil: Der FDP-Minister hat recht.

In haushaltspolitisch aufwühlenden Zeiten, in denen über Einsparungen im Verteidigungsetat und beim Sozialen gestritten wird, wäre es kaum vermittelbar, das Geld für den Straßenbau unangestastet zu lassen. Das sollten auch die Betriebs- und Aufsichtsräte der Autobahn GmbH begreifen. Vielmehr geht es jetzt darum, im Verkehrshaushalt klug zu priorisieren. Im Zweifel bedeutet das, alle Aus- und Neubauprojekte aufzuschieben und die verfügbaren Gelder radikal in die Sanierung zu investieren.

So weh es tut: Die Engpässe müssen bleiben

Vielleicht muss man es einmal so deutlich sagen: Es gibt genug Autobahnen in Deutschland. Trotzdem sind zwischen 2016 und 2022 insgesamt [1130 Kilometer Autobahnen und Bundesstraßen neu- oder ausgebaut](#) worden (im gleichen Zeitraum kamen übrigens nur 139 Kilometer Schienen hinzu) und die Autobahn GmbH gibt munter weiter Machbarkeitsstudien in Auftrag. Schließlich hat Wissing 138 Autobahnprojekten das Prädikat „überragendes öffentliches Interesse“ verliehen, um mit zusätzlichen Fahrspuren Engpässe zu beseitigen. Diese Engpässe müssen warten. Und so weh es Autofahrern tut, das zu hören: teilweise für immer.

Schon 2021 hätte das Verkehrsministerium einen neuen Bundesverkehrswegeplan vorlegen sollen; der alte enthält ein absurdes, teilweise an lokalen Partei- bis Einzelinteressen ausgerichtetes Sammelsurium an Straßenbauprojekten. Ihre Realisierung wäre eine Bankrotterklärung für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik. Es bedarf einer ehrlichen Bedarfsanalyse bei der Straßeninfrastruktur, ausgerichtet an den Klima- und Verlagerungszielen der Bundesregierung.

Willkommen in der neuen Realität

Das bedeutet auch, die Bahn ins Zentrum der Investitionen zu stellen. Volker Wissing tut das endlich, und das ist gut so. Dennoch ist es unsinnig, Straße und Schiene gegeneinander auszuspielen. Beides ist marode, beides muss erneuert werden. Nur ist die Bahn es gewohnt, über Aus- und Neubau angesichts der Mittelknappheit gar nicht erst nachdenken zu können. Die Autobahn GmbH kommt nun in dieser neuen Realität an.

Gleichzeitig muss klar sein, dass der Erhalt der Infrastruktur künftig eher teurer wird als billiger. Es braucht daher eine völlig neue Investitionsarchitektur. Es kann nicht sein, dass Bahn, Autobahn GmbH und Bauwirtschaft jedes Jahr aufs Neue bangend auf den Haushaltsentwurf warten müssen. Diese Unsicherheit treibt die Preise und verhindert eine weitsichtige Planung. Es braucht daher einen auf viele Jahre angelegten, aus Steuer- und Mauteinnahmen gespeisten Infrastrukturfonds. Und es braucht ihn bald.

Bis es so weit ist, gibt es eine einfache Möglichkeit, den „Verkehrskollaps“ zu verhindern: Geschwindigkeitsbegrenzungen. Die sind gut für den Verkehrsfluss und schonen Infrastruktur, Klima und Fahrzeuge. Man kommt nur ein bisschen später an. Bahnfahrer kennen das.

Bestens informiert mit SZ Plus – 4 Wochen kostenlos zur Probe lesen. Jetzt bestellen unter: www.sz.de/szplus-testen

URL: www.sz.de/lux.6h9yE2V8Ymia5d9mUXuRiF

Copyright: Süddeutsche Zeitung Digitale Medien GmbH / Süddeutsche Zeitung GmbH

Quelle: SZ

Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über Süddeutsche Zeitung Content. Bitte senden Sie Ihre Nutzungsanfrage an syndication@sueddeutsche.de.