

Verschwendung im Straßenbau

Europäischer Rechnungshof: Viele Projekte werden unnötig teurer als geplant

Deutschlands Straßen und Brücken sind marode. Auch, weil das Geld für dringend notwendige Reparaturen fehlt. Dabei ließe sich bei den Verkehrsprojekten eine Menge Geld sparen. Das jedenfalls rechnet der Europäische Rechnungshof in einer Studie vor.

VON NORBERT HOLST

Berlin. Das Ergebnis eines Berichts des Europäischen Rechnungshofes (ERH) ist verheerend: In elf von 24 exemplarisch untersuchten Straßenprojekten fiel die Rechnung am Ende um mehr als 20 Prozent höher aus als kalkuliert. Nicht einmal jedes dritte Vorhaben wurde zu den ursprünglich vereinbarten Kosten fertig. Den Vogel schießt ein Teilabschnitt der Staatsstraße 177 bei Radeberg in Sachsen ab: Sie wurde am Ende beinahe doppelt so teuer wie geplant.

Der ERH hat beispielhaft 24 Projekte in Deutschland, Griechenland, Polen und Spanien untersucht. Die EU hat diese Straßenbauten mit Geldern aus dem Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Kohäsionsfonds mitfinanziert. Fazit der Prüfer: „Es wurde zu wenig darauf geachtet, die Kosteneffektivität der Projekte zu gewährleisten.“ Die untersuchten Arbeiten hatten ein Gesamtvolumen von rund drei Milliarden Euro.

Ein weiterer Befund der Studie: „Größer bedeutet nicht immer besser“, sagt Harald Wögerbauer, für den Bericht zuständiges Mitglied des ERH. In einigen Fällen hätten die Länder Autobahnen gebaut, wo es eine wesentlich günstigere Schnellstraße auch getan hätte. Lediglich bei vier Projekten

stimmte das Verkehrsaufkommen mit der Prognose überein. Empfehlung des ERH: „Die Zuverlässigkeit der Prognosen fördern.“ Wögerbauer geht einen Schritt weiter: „Autobahnen sollten nur dann mit EU-Mitteln finanziert werden, wenn sie für den Verkehr eindeutig erforderlich sind.“

Die Prüfer geben weitere Hinweise, wie Kostensteigerungen vermieden werden könnten: Bei größeren Planungen sei für internationalen Wettbewerb bei der Auftragsvergabe zu sorgen, daran mangle es häufig. EU-Zahlungen sollten an den Einsatz kosteneffektiver Techniken gekoppelt sein. Eine Datenbank mit Preisinformationen für Ingenieure wäre ein Weg, um Kosten zu sparen.

Streit über Küstenautobahn

In Deutschland nahmen die Prüfer sechs Autobahn, Schnell- und Landstraßen in Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen unter die Lupe – nur die neuen Bundesländer haben Anspruch auf die genannten EU-Gelder. Lediglich ein Projekt blieb im Kostenrahmen, es war ein 91 Kilometer langer Bauabschnitt der Ostseeautobahn (A20). Allerdings kritisieren die Prüfer, dass das Verkehrsaufkommen rund 50 Prozent geringer sei als angenommen. Dennoch war das Vorhaben im Bundesverkehrswegeplan als „dringend“ eingestuft, moniert der Bericht.

Ähnliche Vorwürfe werden häufiger bei Verkehrsprojekten in Deutschland laut. Umstritten ist etwa der geplante Lückenschluss der A14 zwischen Schwerin und Magdeburg. Die im Bündnis „Keine A14“ zusammengeschlossenen Gegner verweisen auf das geringe Verkehrsaufkommen

in der Altmark. Rund 1,3 Milliarden Euro sind für die 160-Kilometer-Trasse einkalkuliert. Vorschlag der Gegner: besser bestehende Bundesstraßen ausbauen.

Politiker und Planer erhoffen sich von der A14 auch wirtschaftliche Impulse für die Region. Doch gerade solche Effekte bezweifelt eine von der Fachhochschule Erfurt im Auftrag der Grünen erstellte Studie. Sie untersuchte die wirtschaftlichen Auswirkungen mehrerer nach 1990 gebauter Autobahnen, darunter die A28/A31 im Emsland. Das Ergebnis: „Insgesamt kommen die Bearbeiter zu dem Ergebnis, dass die großen Erwartungen der neu errichteten Verkehrsinfrastrukturen nicht erfüllt werden konnten und der Neubau von Autobahnen grundsätzlich kein zielgerichtetes und wirkungsvolles Instrument zur Wirtschaftsförderung in peripheren Regionen darstellt.“ Allerdings protestierte die Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg gegen dieses Fazit. Die A31 habe eine „segenreiche Wirkung für die Region entfaltet“.

Mit ganz ähnlichen Argumenten wird der Streit um die geplante Küstenautobahn von Glückstadt bis Westerstede ausgefochten. Das Bundesverkehrsministerium will mit der A20 (früher A22) die Hinterlandanbindung der Seehäfen stärken und das Elbe-Weser-Dreieck besser erschließen. Die Initiative „A22 – nie“ befürchtet massive Umweltschäden durch das Projekt: „Der Schaden wird größer sein als der zu erwartende Nutzen.“ Auch für die Diskussion um die Kosten bietet die Küstenautobahn reichlich Stoff: Die Schätzungen variieren von 2,2 bis zu vier Milliarden Euro.

Kommentar Seite 2