

KOMMENTAR

Neue Wege

VON NORBERT HOLST

Verkehrsprojekte sind später fertig als geplant und dann auch noch teurer als gedacht. Wissen wir doch längst. Doch in der Sonderstudie des Europäischen Rechnungshofes steckt weit mehr drin als solche Binsenweisheiten. Es sind vor allem die Empfehlungen der Prüfer, die es wert sind, bei Politikern und Planern Gehör zu finden.

In Deutschland funktioniert es ungefähr so: Es gibt einen Bundesverkehrswegeplan – die Bibel der Straßenbauer, der „Wünsch dir was“-Katalog vieler Politiker. Allein Bayern hat für den 2015 anstehenden neuen Bundesverkehrswegeplan gleich 400 Vorhaben im Straßenbau angemeldet. Dann wird geplant und festgestellt, dass kein Geld da ist – siehe die jahrzehntelangen Planungen für Küstenautobahn oder Y-Trasse. Was dann doch gebaut werden kann, wird ausgeschrieben. Der günstigste Anbieter bekommt den Zuschlag. Bei jedem Großprojekt gibt es jedoch später Änderungen und Wünsche, das ist dann der Hebel für Firmen, die Kosten hochzuschrauben. Doch wird erst mal gebaut, gibt es kein Zurück mehr, selbst wenn die Kosten explodieren – siehe Stuttgart 21, siehe Flughafen Berlin-Brandenburg.

Doch es geht auch anders. Das zeigt der Sonderbericht der EU-Prüfer. So muss es nicht immer eine Autobahn sein, oft reicht eine Nummer kleiner. Die gut ausgebaute Schnellstraße tut es auch, kostet aber nur die Hälfte. Auch mit kosteneffizienten Techniken lassen sich heutzutage Millionen sparen. Und dann ist da noch die Sache mit den fehlerhaften Verkehrsprognosen. Wie das angehen kann? Ganz einfach: Länder, Kreise und Gemeinden, die für ihr Lieblingsprojekt Geld vom Bund oder der EU sehen wollen, müssen den Bedarf hochrechnen und die Kosten runterschrauben. Am Ende kriegt der Steuerzahler die Quittung.

Doch es ist immer weniger Geld für immer mehr Aufgaben da. Vielerorts in Deutschland sind die Straßen und Brücken marode. Der Investitionsstau bei der Infrastruktur wird größer und größer. Umsteuern ist die Devise der Stunde. Indem man zum Beispiel die Anregungen des Rechnungshofes aufnimmt. Und vielleicht zeigt sich ja auch die Reformkommission Bau bei der Beschäftigung mit Großprojekten mutig. Seit April trifft sich dieser Expertenkreis, um Kostenwahrheit, Transparenz und Termintreue zu stärken und künftig peinliche Pannen-Projekte zu verhindern. Neue Wege sind jetzt gefragt.

norbert.holst@weser-kurier.de