

# Sehnsucht nach Spatenstichen

Während Fernstraßen verkommen und Brücken verfallen, finanziert die Bundesregierung lieber Neubauprojekte – oft in Wahlkreisen der Berliner Prominenz.

vor allem qualifizierte Frauen, die zu – pardon – Scheißlöhnen arbeiten müssen. **SPIEGEL:** Sie sind jetzt 62. Haben Sie Angst, künftig in ein schwarzes Loch zu fallen?

**Sommer:** Ich habe schon am Ostermontag mein Büro ausgeräumt. Das ist mir natürlich nicht leichtgefallen, aber ich bereite mich seit einiger Zeit auf diesen Abschied vor. Und schon 2010 habe ich entschieden, dass ich nur noch für eine Amtszeit kandidieren will.

**SPIEGEL:** Sie mussten sich 2011 ein Stück des Magens entfernen lassen und haben im vergangenen Herbst Ihrer Frau eine Niere gespendet. Hätten Sie bei besserer Gesundheit weitergemacht?

**Sommer:** Das hatte damit nie etwas zu tun. Ich hatte politische Ziele, die inzwischen umgesetzt sind. Wenn der Deutsche Bundestag den Mindestlohn verabschiedet, werde ich als Rentner auf der Besuchertribüne sitzen und stolz sein. Gerade im vergangenen Jahr habe ich viel Menschlichkeit erfahren. Wenn man als DGB-Chef für drei Monate ausfällt, ist das nicht normal. Das haben die Kolleginnen und Kollegen mit großer Solidarität getragen. Mein Blick auf das Leben hat sich verändert – ich bin milder geworden. Und wenn ich ehrlich bin: Es ist auch ein schöner Gedanke, die Verantwortung nach zwölf Jahren abzugeben.

**SPIEGEL:** Hat das Amt Sie so gequält?

**Sommer:** Im Gegenteil: Ich habe das Amt gewollt, viel erlebt, interessante Menschen kennengelernt und einiges politisch bewegen können – das war nur in diesem Amt möglich, das ich gern ausgefüllt habe. Andererseits: Ich habe mal einen Gewerkschaftskollegen gefragt: Wie lange arbeitest du denn so? Er hat geantwortet: Frag mich doch mal, wie lange ich schlafe. Dieses Amt lässt einen nicht los. Wenn es brenzlig wird, ist klar, die letzte Verantwortung trägt der Vorsitzende.

**SPIEGEL:** Es gibt Menschen, die stürzt die nahende Rente in eine echte Krise.

**Sommer:** Neulich las ich im Flugzeug „Mensch ohne Hund“ von Håkan Nesser. Da wird ein 65-Jähriger in den Ruhestand verabschiedet, ein Kollege sagt: „Weißt du, die Zuruhesetzung ist der letzte entscheidende Lebensabschnitt vor dem Tod.“ Ich dachte: Nein, so siehst du es nicht. Auch das Alter ist ein Lebensabschnitt.

**SPIEGEL:** Fühlen Sie sich denn alt?

**Sommer:** Eigentlich nicht. Ein guter Freund hat neulich gesagt: Weißt du, zwischen 60 und 70 sind die Menschen heute noch nicht alt, sondern sie können noch viele Jahre etwas gestalten.

**SPIEGEL:** Ist das ein Plädoyer für die Verlängerung der Lebensarbeitszeit?

**Sommer:** Bestimmt nicht. Aber ein Plädoyer dafür, die Rente nicht nur als Vorbereitung auf den Tod zu betrachten, sondern als eine eigene, schöne Lebenszeit.

**SPIEGEL:** Herr Sommer, wir danken Ihnen für dieses Gespräch.

Der Chiemgau gehört zu den schönsten Ferienregionen des Landes. Wer hier in Oberbayern Urlaub macht, kommt gern auch nach Traunstein, wo ein Erlebnisbad und drei Brauereien locken. Weil aber die Bundesstraße 304 durch die mittelalterliche Stadt führte, war Traunstein in früheren Jahren chronisch verstopft.

Heute fließt der Verkehr reibungslos. Traunstein erhielt eine Ortsumfahrung inklusive Tunnel. Die Baukosten, rund 77 Millionen Euro, übernahm fast komplett der Bund. Wem die Bürger den Neubau auch zu verdanken hatten, wurde bei der feierlichen Eröffnung Ende 2012 deutlich. Der damalige Bundesverkehrsminister Pe-

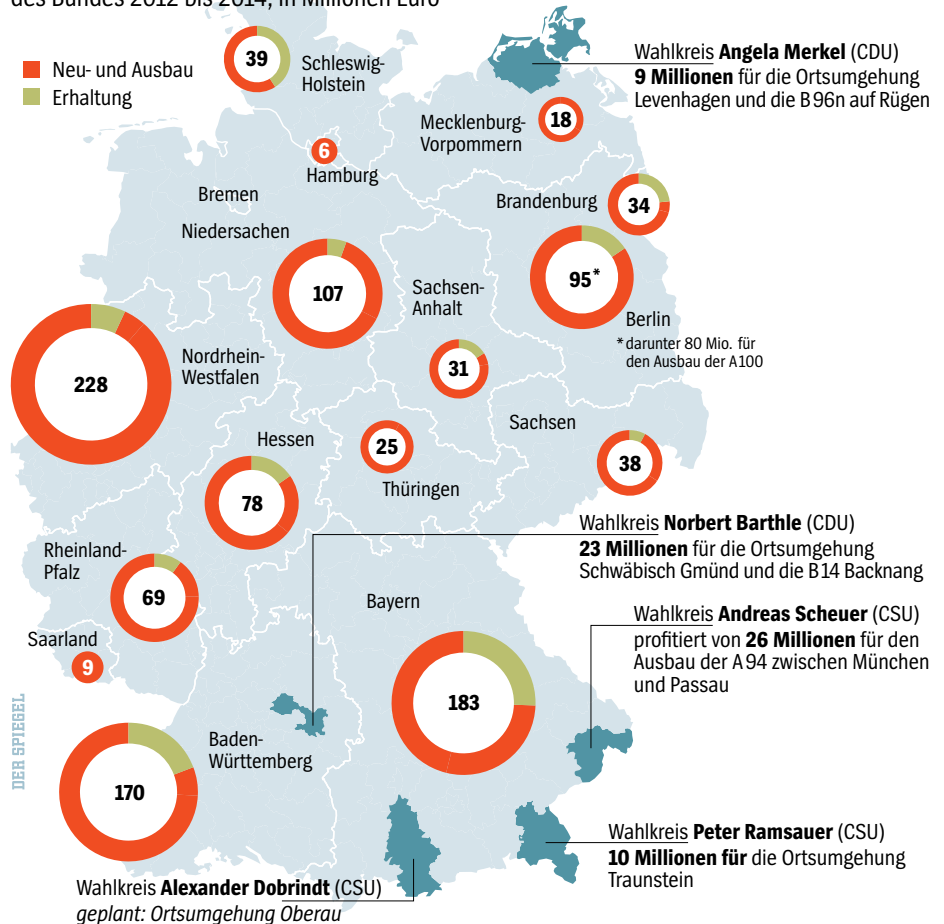
ter Ramsauer (CSU) schnitt das Bändchen durch und bewies, dass er auch im fernen Berlin die Interessen seines oberbayerischen Wahlkreises stets im Blick behielt.

Nicht nur im Chiemgau durften sich die Bürger über eine Ortsumfahrung freuen. Quer durchs Land finanziert der Bund neue Umgehungsstraßen, von Bebertal in Sachsen-Anhalt bis Badbergen in Niedersachsen. Neubauten sind bei Politikern beliebt – während auf vielen bestehenden Straßen der Asphalt reißt.

Der Bundesrechnungshof bestätigt diese Tendenz. In seinem jüngsten Bericht stellt er fest, dass von den über zwei Milliarden Euro, die jährlich für den Erhalt der Bundesfernstraßen gedacht waren,

## Lieber bauen als sanieren

Ausgaben für Bundesfernstraßen im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms des Bundes 2012 bis 2014, in Millionen Euro



zwischen 2010 und 2012 mehr als 500 Millionen Euro in den Aus- und Neubau umgeleitet wurden. Hinzu kommt: Wenn das Verkehrsministerium zusätzliche Mittel erhält, fließen die Milliarden vor allem in neue Autobahnen und Bundesstraßen.

Die von Schleswig-Holsteins Ministerpräsidenten Torsten Albig (SPD) zu Ostern angestoßene Schlagloch-Debatte geht deshalb knapp am Thema vorbei. Statt für die Reparatur des Straßennetzes von den Autofahrern eine Sonderabgabe zu fordern, müsste der Bund seinen Etat umschichten. Doch das inzwischen von Alexander Dobrindt (CSU) geführte Verkehrsministerium

gibt oft der Sehnsucht nach, durch Spatenstiche und Eröffnungsfeiern Politik zu machen. Wahlkreise prominenter Unionsvertreter werden dabei nicht vergessen.

Das zeigt sich insbesondere beim Infrastrukturbeschleunigungsprogramm (IBP), das die Regierung in der vergangenen Legislaturperiode beschloss. Über eine Milliarde Euro stellte sie daraus für die Fernstraßen zur Verfügung. Eine Untersuchung der Projektlisten macht deutlich, dass der Bund nur 14 Prozent der Gelder in den Erhalt der Fernstraßen steckte – der Rest fließt in den Neu- und Ausbau (siehe Grafik). Noch vor der Bundestagswahl beglückte das Verkehrsministerium das Land mit neuen Bundesstraßen und Autobahnen.

Eine Kommission unter Führung des Verkehrspolitikers Karl-Heinz Daehre stellte 2012 fest, dass dem Bund etwa 1,3 Milliarden Euro pro Jahr für den Erhalt fehlen. Für Michael Ziesak, Chef des Verkehrsclubs Deutschland, ist es unverständlich, warum der Bund trotzdem immer neue Straßen finanziert: „Niemand würde sich einen Wintergarten bauen, wenn es gleichzeitig durchs Dach regnet.“

Ziesak ist aufgefallen, dass das CSU-geführte Verkehrsministerium zuletzt besonders viele Baustellen in Bayern finanziert hat. Ein Blick auf die Projektliste des IBP bestätigt diese Tendenz.

So kämpft die CSU zum Beispiel seit Jahrzehnten für den Bau der A 94. Die Autobahn soll eines Tages München mit Passau verbinden. Drei Bauabschnitte bekommen Mittel aus dem IBP im Wert von 26 Millionen Euro. Dabei dürfte auch geholfen haben, dass der damalige Verkehrsstaatssekretär Andreas Scheuer seinen Wahlkreis in Passau hat. Der heutige CSU-Generalsekretär gibt gern zu, dass er in Berlin für das Projekt gekämpft habe. Dass es mit dem Weiterbau der



**Straßenbauer Merkel, Ramsauer\*:** Verräterische Projektliste

A 94 klappt, sei ein „schönes Signal“, sagte er einer Lokalzeitung.

Bei den Zuwendungen aus dem IBP liegt Bayern an zweiter Stelle hinter Nordrhein-Westfalen. Beim Neubau von Fernstraßen ist der Freistaat sogar Spitzenreiter. Gleich elf neue Projekte für Bundesstraßen, Autobahnen und Ortsumfahrungen wurden mit dem Sonderprogramm angeschoben – mit gravierenden Folgen für den Haushalt.

Denn zu den zuletzt genehmigten Mitteln kommen in den nächsten Jahren Folgekosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro. Der Grund: Meist wird mit Teilabschnitten begonnen, auf die viele weitere Streckenkilometer folgen müssen, wenn die neue Fernstraße nicht im Niemandsland enden soll. Aus Sicht des Grünen-Abgeordneten Sven-Christian Kindler fehlen diese Gelder beim Erhalt des bestehenden Straßennetzes. „Das Hauptproblem im Verkehrsetat sind nicht zu wenig Mittel, sondern die unglaubliche Menge der geplanten Neu- und Ausbauprojekte“, sagt Kindler, der Mitglied des Haushaltsausschusses ist.

Auch die Frage, welche Ortschaften und Landstriche in den Genuss zusätzlicher Asphaltstrecken kommen, führt bisweilen zu erstaunlichen Erkenntnissen. In Mecklenburg-Vorpommern wurden aus dem IBP lediglich drei Fernstraßenprojekte gefördert. Zwei davon liegen im Wahlkreis von Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU): eine Ortsumgehung in Levenhagen und der Ausbau einer Bundesstraße zwischen Altfähr und Samtens auf Rügen.

Zufall? Vielleicht. Dass Prominenz bei der Mittelverteilung zumindest kein Hindernis ist, konnten die Bürger von Schwä-

bisch Gmünd erfreut zur Kenntnis nehmen. Ihr Abgeordneter in der Hauptstadt heißt Norbert Barthle und ist haushaltspolitischer Sprecher der Unionsfraktion – und damit Mitglied jenes Bundestagsausschusses, der das Infrastrukturbeschleunigungsprogramm zu bewilligen hatte. Für den Bau einer neuen Ortsumgehung in Schwäbisch Gmünd gab es aus dem IBP einen Zuschuss von 20 Millionen Euro.

Auch die Bürger von Backnang, das ebenfalls in Barthles Wahlkreis liegt, profitieren. Der Neubau einer Anschlussstelle an die B 14 wurde aus dem IBP mit drei Millionen Euro gefördert. Dutzende andere Projekte in

Baden-Württemberg gingen dagegen leer aus.

Inzwischen sind die meisten Mittel aus dem Infrastrukturbeschleunigungsprogramm verbaut. Zusätzliche Belastungen für die Sanierung von Straßen und Brücken, wie vom Kieler Regierungschef Albig angeregt, scheinen bei den Bürgern unpopulär. Die CSU hat das Meinungsforschungsinstitut GMS gebeten, die Stimmung in Bayern auszuloten: 88 Prozent der Befragten lehnten eine Sonderabgabe für Autofahrer ab.

An der Berliner Spatenstichpolitik wird sich wohl weiterhin nichts ändern, meint jedenfalls Sven-Christian Kindler von den Grünen: „Die CSU-Klientelpolitik des alten Verkehrsministers Ramsauer wird von seinem Nachfolger Alexander Dobrindt eins zu eins fortgesetzt.“

Die Große Koalition hat beschlossen, dass der Verkehrsetat in dieser Legislaturperiode um fünf Milliarden Euro aufgestockt wird. Vergangene Woche bestätigte Dobrindts Ministerium, dass daraus 3,6 Milliarden Euro in das Fernstraßennetz fließen sollen. Ob der Ressortchef, wie angekündigt, mehr Geld für den Erhalt ausgeben wird, muss sich noch zeigen.

In Bayern warten jedenfalls schon viele Kommunen gespannt auf neue Projektlisten aus Berlin. 25 Bauvorhaben im Wert von 1,6 Milliarden Euro haben bereits ein Planfeststellungsverfahren durchlaufen – könnten also begonnen werden.

Auch eine Ortsumfahrung der Bundesstraße 2 in Oberau gehört dazu. Die Gemeinde liegt im Wahlkreis des Verkehrsministers. Bei einem Termin in seinem Wahlkreis bekräftigte Dobrindt unlängst, dass die Ortsumfahrung bald realisiert werden solle. Das Projekt ist mit 165 Millionen Euro veranschlagt.

SVEN BECKER, CHRISTINA ELMER

\* Mit Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsident Erwin Sellering (L.) 2011 beim Spatenstich für die B 96 in Merkmals Wahlkreis auf Rügen.