JENS KOEHLER / DAPD / DDP IMAGES

Ostseeautobahn A20
Vier Fahrzeuge pro Minute

VERKEHR

Allein auf der Autobahn

Minister Ramsauer fordert mehr Geld für den Fernstraßenbau. Forscher halten viele Projekte für überflüssig – und die Wachstumsprognosen zum Autoverkehr für übertrieben.

Es ist Montag, 16.14 Uhr, als bei Niedercunnersdorf in Sachsen der Verkehr stockt. Ein Traktor aus altem DDR-Bestand knattert mit Tempo 15 über die Bundesstraße 178; wegen des Gegenverkehrs kann er eine knappe Minute lang nicht überholt werden. Dann biegt das Gefährt rechts ab, und es geht wieder flüssig voran in der südlichen Oberlausitz, nahe der polnischen Grenze.

Auf halber Strecke zwischen Löbau und Zittau führt der Weg durch das Dorf Herrnhut, wo Senioren mit Gehwagen oder Krücken am Straßenrand stehen und Autos mit fremden Kennzeichen nachblicken. Ab und zu muss man hier ein bisschen abbremsen, aber das wird von Jahr zu Jahr etwas besser, weil junge Menschen die Region in Scharen verlassen und immer weniger Fahrzeuge unterwegs sind.

Trotzdem wird parallel zur B178 eine weitere Straße gebaut, die B178n. Sie soll 223 Millionen Euro kosten, dafür wird der Verkehr aber auch großzügig an Nadelöhren wie Herrnhut vorbeigelenkt. Zum Teil ist die neue Bundesstraße vierspurig angelegt, damit Traktoren und andere Verkehrshindernisse besser überholt werden können. Das spare Zeit auf der Fahrt von Löbau nach Zittau und werde die Region wirtschaftlich beleben, heißt es in einer Stellungnahme des Bundes, der die B178n überwiegend finanziert.

Wann immer in Deutschland von Fernstraßen die Rede ist, dominieren Bilder und Berichte von Staus, Lkw-Kolonnen und Autobahnen, die dringend ausgebaut werden müssen. Erst kürzlich stockte die Regierung den Etat von Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) um eine Milliarde Euro auf: Nur 100 Millionen davon sollen in Schienenwege fließen, 600 Millionen hingegen in den Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen.

MARTIN SCHUTT / PICTURE ALLIANCE / DPA

Bundesverkehrsminister Ramsauer (r.)*
Am Bedarf vorbeigebaut

Und eigentlich hält Ramsauer das noch immer für zu wenig, weshalb er über die Einführung einer Pkw-Maut oder -Vignette weitere Einnahmen erzielen möchte.

Wissenschaftler fragen sich jedoch, ob die viele Euro-Millionen verschlingenden Projekte wirklich alle nötig sind. Denn der Bau überdimensionierter oder offenkundig überflüssiger Fernstraßen wie der B178n hat eine lange Tradition in Deutschland.

Seit Jahrzehnten schon werde Verkehrspolitik hierzulande auf der Basis zum Teil „hirnrissiger Annahmen“ betrieben, sagt der Dresdner Verkehrsökologe Udo Becker. Vor dem Hintergrund „knapper gesellschaftlicher Ressourcen“, fordert Klaus Beckmann, Leiter des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu), müsse der Bund endlich beginnen, „mit mehr Sachverstand“ an den Fernstraßenbau zu gehen. Und dringend verabschieden, erklärt der Erfurter Verkehrswissenschaftler Matthias Gather, solle man sich „von der Theorie“, dass neue Bundesstraßen oder Autobahnanschlüsse in jedem Fall die Ansiedlung zusätzlicher Unternehmen befördere.

In Ramsauers Behörde kennt man solche Einwände – und hält dagegen: Es komme ja nicht nur darauf an, ob sich ein Ausbau wirtschaftlich lohne und neue Arbeitsplätze geschaffen würden. „Auch Verbesserungen der räumlichen Erschließung und Erreichbarkeit“ spielten eine Rolle, teilt das Verkehrsministerium mit.

Doch wann stehen Kosten und Nutzen in einem gesunden Verhältnis? Wegen eines Zeitgewinns von manchmal nur zehn Minuten könne man doch nicht Hunderte Millionen Euro investieren, klagt der Leipziger Rechtsanwalt Wolfram Günther. Der Jurist, der unter anderem für Naturschutzverbände wie den BUND arbeitet, hat eine Online-Petition beim Bundestag eingereicht, die unter strassenbaumoratorium.de eingesehen und noch bis zum 20. Dezember unterzeichnet werden kann. Ziel der Petition ist es, dass sämtliche Straßenbauvorhaben des Bundes auf ihre Notwendigkeit überprüft und zukünftig mehr Mittel in den Unterhalt des bestehendes Netzes investiert werden.

Knapp 10 000 Kilometer Autobahn und Bundesstraße will die Regierung in den kommenden Jahren laut „Bundesverkehrswegeplan“ erweitern oder neu anlegen. Darunter ist der Ausbau der B6n in Niedersachsen und Sachsen-Anhalt, der 111 neue Brücken erfordert. Oder die vieldiskutierte Verlängerung der Berliner Stadtautobahn A100: sechs Kilometer Autobahn für 420 Millionen Euro. Eine Investition, die Verkehrsexperte Becker für „überflüssig“ hält. In keiner europäischen Hauptstadt staue sich der Verkehr so selten wie in Berlin.

Ein weiteres Beispiel für überflüssige Neubauprojekte sehen Wissenschaftler in

* Mit dem thüringischen Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Christian Carius, 2010.

der zwischen Magdeburg und Schwerin geplanten A14. Berechnungen zeigten deutlich, dass die zu erwartenden Verkehrsmengen „problemlos“ über eine zweispurige Bundesstraße abgewickelt werden könnten, sagt Becker. Trotzdem hat Ramsauer Anfang August dem Baubeginn des ersten Abschnitts zugestimmt.

Als hinge die Gleichheit der Lebensverhältnisse in Ost und West von der Zahl der Straßenkilometer ab, hat der Bund sich zuletzt besonders in den neuen Ländern spendabel gezeigt. Mittlerweile gibt es dort pro 1000 Einwohner 4,4 Kilometer Bundes- und Landstraße – 1,6 Kilometer mehr als in den alten Bundesländern.

Wie zuweilen am Bedarf vorbeigebaut worden ist, zeigt auch die 1,3 Milliarden Euro teure A38 zwischen Göttingen und Halle. Als Minister Ramsauer Ende 2009 das letzte Teilstück freigab, bezeichnete er die Fernstraße als „wichtige West-Ost-Magistrale“, auf der schon bald bis zu 55 000 Fahrzeuge pro Tag fahren würden – mehr als auf den meisten anderen deutschen Autobahnen. Zwei Jahre später erweist sich, dass nie mehr als die Hälfte der prognostizierten Verkehrsteilnehmer die A38 benutzten.

Etwas verschätzt haben sich die Planer auch im Fall der A20, die durch das entvölkerte Mecklenburg-Vorpommern führt und östlich von Rostock streckenweise so wirkt, als wäre ein Fahrverbot verhängt worden. Selten sind dort mehr als 12 000 Autos und Lkw pro Tag unterwegs, was durchschnittlich vier Fahrzeugen pro Minute und Fahrtrichtung entspricht – mithin eine Belastung, die eine Gemeindestraße locker verkraften könnte.

Viele Autobahn- und Bundesstraßenprojekte seien „wohl auch aus Gründen des Länderproporzes“ umgesetzt worden, behauptet Difu-Chef Beckmann. Weil jeder Ministerpräsident oder Landrat mal ein Bändchen bei einer Fernstraßen-Neueröffnung durchschneiden wolle, werde in den zuständigen Landesbehörden und Autobahnämtern „wahrscheinlich auch geschummelt“, wenn es um die Berechnung zukünftiger Verkehrsstärken gehe, sekundiert der Dresdner Experte Becker.

So könnte es auch zum Bau der A31 gekommen sein, die in weiten Teilen durch niedersächsische Landstriche führt, die vorrangig von schwarzbunten Milchkühen bewohnt werden. Die meist schnurgerade Fernstraße sorgt für zwiespältige Gefühle bei Autofahrern: Bei Rasern ist sie beliebt, weil man bei täglich etwa 17 000 Fahrzeugen reichlich freie Strecke hat für Tempo 200; übermüdeten Lkw-Fahrern macht sie Angst, weil sie in ihrer Eintönigkeit einschläfernd wirkt.

Flops wie die A31 sollten eigentlich dazu führen, dass Verkehrsprognosen demnächst genauer geprüft werden. Doch solche Skepsis ist den Beamten im Bundesverkehrsministerium nicht gegeben; von jeher, räumen sie ein, finde „keine betriebswirtschaftliche Evaluierung einzelner Neu- bzw. Ausbauabschnitte“ statt.

So ist abzusehen, dass Deutschland noch weitere einsame Autobahnen bekommen wird. Zumal sich abzeichnet, dass der Verkehr zukünftig nicht mehr so stark zunehmen wird, wie der Bund noch immer unterstellt.

Zahlen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) belegen seit Jahren, dass es sich beim angeblich explosionsartigen Anstieg des Autobahnverkehrs um einen modernen Mythos handelt. Im Jahr 2002 wurden von den BASt-Zählstellen durchschnittlich 48 100 Fahrzeuge pro Tag und Autobahn gezählt, im Jahr 2005 waren es 47 600, im vergangenen Jahr nach ersten Prognosen etwas mehr als 49 000. Dennoch hält es Ramsauers Ministerium weiterhin für „realistisch“, dass der Straßengüterverkehr von 2004 bis 2025 noch einmal um über 50 Prozent steigen werde. Diese Rechnung geht allerdings von einem sinkenden Ölpreis und einer damit zunehmenden Attraktivität des Autofahrens aus. „Eine Annahme, die absurd ist“, urteilt Verkehrsexperte Becker.

„Die Hoffnungen auf Unternehmensansiedelungen sind übertrieben.“

Dass es häufiger zu Staus auf den Autobahnen komme, liege in der Hauptsache nicht am Verkehrsaufkommen, sagt Difu-Chef Beckmann. Der Bund habe den Unterhalt wichtiger Strecken wie der A1, A2 oder A8 jahrelang vernachlässigt. Jetzt seien viele Arbeiten, zum Beispiel an der Fahrbahndecke, nicht mehr aufzuschieben und müssten gleichzeitig ausgeführt werden. Die Folge sei eine Rekordzahl an Baustellen, die den Verkehrsfluss „deutlich stärker“ behinderten als der Anstieg der Fahrzeugzahlen.

Einem Irrtum sitzt der Bund mutmaßlich nicht nur bei der Prognose zukünftiger Verkehrsstärken auf. Eine Studie des Bundesfinanzministeriums kommt – noch vorsichtig – zu dem Schluss, dass die „durchschnittlich von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen zu erwartenden Wachstumseffekte nicht unbedingt einem Vielfachen der Investitionskosten entsprechen“. Verkehrswissenschaftler Gather formuliert es nach langer Forschung zum Thema etwas drastischer: „Die Hoffnungen auf Unternehmensansiedlungen und neue Arbeitsplätze sind übertrieben.“

Mancherorts habe sich der Aus- oder Neubau einer Fernstraße sogar als Problem entpuppt: Weil die Bewohner nun noch schneller in die nächstgrößere Stadt fahren könnten, habe in kleineren Kommunen auch noch das letzte Kaufhaus dichtmachen müssen. Guido Kleinhubbert