



Dieses Verkehrsschild steht an einer Zufahrtstraße zum mautpflichtigen Warnowtunnel in Rostock. Er wurde 2003 eröffnet und war vom französischen Konzern Bouygues erbaut und finanziert worden. Für die Fahrt durch den Tunnel wird für Autos eine Maut von etwa zwei Euro fällig. Foto: dpa

Nein zur „Kopfpauschale für Autos“

VERKEHR Toni Hofreiter lehnt eine Maut wegen ihrer Ungerechtigkeit ab. Hoffnung auf eine Donau-Moldau-Bahn bezeichnet der Grüne als „völlig unrealistisch“.

VON GUSTAV NORGALL, MZ

REGENSBURG. Die Zahlen sprechen für sich. Der Bund stellt zur Zeit im Jahr rund 1,2 Milliarden Euro für den Ausbau des deutschen Schienennetzes zur Verfügung. Angemeldet als Bedarf sind aber Projekte in Höhe von rund 80 Milliarden. „Bis das alles finanziert ist, sind wir mindestens im Jahr 2090“, stellt Toni Hofreiter, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag fest. Neue Projekte dürften gar nicht dazu kommen.

Der grüne Bundestagsabgeordnete aus München sieht daher zur Zeit wenig Chancen, dass die Elektrifizierung der Bahnstrecke Regensburg-Hof in absehbarer Zeit verwirklicht wird. Dabei sei dieses Projekt „vernünftig und vordringlich“. Die Bahn brauche dringend eine weitere leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Mit vergleichsweise wenig Geld lasse sich eine sehr große Wirkung erzielen.

Überall wird viel versprochen

Woran scheidet dann das Projekt? „Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer und die schwarz-gelbe Bundesregierung haben keine vernünftige Priorisierung erarbeitet.“ Das heißt laut Hofreiter: Es wird überall viel versprochen, wichtige kapazitätserweiternde Maßnahmen werden aber nicht vorgezogen, Engpässe nicht vorrangig besei-

tigt. Stattdessen halte man an unsinnigen Großprojekten wie der Neubausstrecke Ulm-Stuttgart und dem Neubau eines Hauptbahnhofes in Stuttgart fest.

Auch für die in Ostbayern viel diskutierte Donau-Moldau-Bahn sieht Hofreiter vor diesem Hintergrund schwarz. „Das ist völlig unrealistisch.“ Im Verkehrswegeplan seien dafür keine Gelder vorgesehen und die Hoffnung auf europäische Förderung dämpft der Verkehrsexperte ebenfalls. Brüssel beteilige sich allenfalls an der Planung, an Kosten in der Höhe von vielleicht fünf Prozent.

Nur ein Vorhaben, nämlich der direkte Anschluss Regensburgs an den Flughafen München durch eine Stichstrecke, sei zur Zeit wirklich realisierbar – aber auch das vielleicht nicht in der von der Staatsregierung versprochenen Zeitspanne von drei bis vier Jahren. „Die Neufahrer Kurve ist ein vernünftiger Kompromiss zwischen Machbarem und Wünschenswertem.“ Eine Durchgangsstrecke Regensburg

München direkt über den Flughafen sei dagegen utopisch. „Die Zeitlerkurve kommt nie.“ Für die große Zahl der Pendler aus Ostbayern sei die Ertüchtigung der aktuellen Linie Regensburg-Landshut-München sowieso wichtiger als ein solche Direktanbindung.

Über den Tisch gezogen

Noch dazu wird sich der Freistaat in den kommenden Jahren nach Ansicht von Hofreiter schwertun, große weitere Verkehrsprojekte mit zu finanzieren. Der Grund: Nach dem Scheitern der Olympiabewerbung von München stehen für die geplante zweite Stammstrecke in der Landeshauptstadt die erwarteten Sondermittel des Bundes nicht mehr zur Verfügung.

Jedoch habe Bayern in einem Vertrag mit der Bahn zugesagt, die Kosten in Höhe von bis zu 2,5 Milliarden Euro notfalls selbst zu finanzieren, die Bahn versprach nur rund 133 Millionen Euro. „Da hat sich der bayerische Verkehrsminister Martin Zeil (FDP) von der Bahn über den Tisch ziehen las-

sen.“ Da bleibe für den Rest des Landes nicht mehr viel übrig.

Ist vor diesem Hintergrund der Vorschlag von Bayerns Ministerpräsident Horst Seehofer (CSU) nicht vernünftig, eine Autobahnummaut für Pkw einzuführen? Käme, wenn die Ausländer für die Straßenbenutzung mitzahlen, nicht mehr Geld in die Verkehrskassen?

Hofreiter warnt: Ausländische Fahrzeuge erbrächten nur etwa vier bis fünf Prozent der Fahrleistung auf deutschen Autobahnen. Insgesamt sei eine Maut aber die ungerechteste Art eine Verkehrssteuer zu erheben. „Eine Flatrate von 100 Euro ist eine Art Kopfpauschale für Autos.“ Jeder zahle die gleiche Summe, sei es ein Vielfahrer, der Besitzer eines PS-starken Gefährts oder der Halter einer ökologischen Dreckschleuder. Hofreiters Fazit: „Der kleine Autofahrer soll die Zeche zahlen.“

Ein Recht auf Beweglichkeit

Den Grünen gehe es auf Dauer darum, den Menschen Mobilität zu ermöglichen, ohne immer mehr Verkehr zu erzeugen. Nur jedem zweiten Deutschen stehe statistisch ein Auto zur Verfügung, auch die übrigen Bürger hätten aber ein Recht auf Beweglichkeit.

Das sei möglich, wenn man den Schienenverkehr mehr fördere, umweltverträgliche Antriebsmittel suche, verkehrssicherere Straßen baue und auf erschwingliche Fortbewegungsmöglichkeiten wie zum Beispiel Anrufbusse auf dem flachen Land setze. Das alles sei auch in Zeiten von Haushaltslöchern machbar. Denn Hofreiter ist sich sicher: „Knappes Geld hat auch eine disziplinierende Funktion. Das führt zu Effizienz und Rationalität.“

EIN VERKEHRSEXPERTE DER GRÜNEN IM BUNDESTAG

► **Toni Hofreiter** wurde 1970 in München geboren. Nach dem Abitur studierte er Biologie in München und promovierte 2003 im Fach Botanik. Zur Biodiversitätsforschung hielt er sich mehrfach längere Zeit in den südamerikanischen Anden auf.

► **Seit 1994** arbeitete er bei den Grünen mit, seit 2005 ist er Mitglied des Deutschen Bundestags. Zuvor war er mehrere



Toni Hofreiter sitzt seit 2005 im Bundestag.

Foto: Stefan Kaminski

Jahre als Mitarbeiter von grünen Abgeordneten im bayerischen Landtag tätig gewesen.

► **Nachdem der Grüne Winfried Herrmann** im Mai in Baden-Württemberg Minister für Verkehr und Infrastruktur wurde, übernahm Hofreiter den Vorsitz im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

► **Der Verkehrsausschuss** ist mitverantwortlich für die Politikbereiche mit den größten Investitionen des Bundes etwa beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.