

Bayern

'Wir brauchen eine ehrliche Verkehrspolitik'

S-Bahn-Tunnel, Ortsumfahrung, Autobahnbau: Verkehrsausschuss-Vorsitzender Hofreiter fordert Ende der Versprechungen

CSU-Verkehrsminister Peter Ramsauer nannte ihn in der Debatte um den Stuttgarter Tiefbahnhof einen 'Flegel'. Der Grünen-Politiker Toni Hofreiter, 42, aus München, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, reizt den Minister gerne mit kernigen Aussagen zum Versagen der Verkehrspolitik. Im SZ-Gespräch fordert Hofreiter, die Menschen nicht länger mit der Hoffnung auf unrealistische Großprojekte zu betrügen.

Nach dem Scheitern der dritten Startbahn: Was ist Ihrer Ansicht nach Bayerns wichtigstes Verkehrsprojekt?

Das Ergebnis des Bürgerentscheids freut mich riesig, aber das wichtigste Projekte wäre eine ehrliche Verkehrspolitik. Bisher gibt es nur eine Einzelprojekt-Baupolitik. Im Bundesverkehrswegeplan stehen 2600 Straßenprojekte. Aber weder in Bayern noch in ganz Deutschland gibt es eine vernünftige Netzkonzeption. Erst dann könnte man sagen, was das drängendste Projekt wäre. Es gibt gigantische Wunschlisten, für die kein Geld da ist. Alleine bis 2015 sind 40 Milliarden für Projekte im Straßenbau mit vordringlichem Bedarf nötig. Aber bundesweit haben wir nur sieben Milliarden zur Verfügung. Bei Schiene und Wasserstraßen sieht es genauso schlimm aus.

Die Münchner hätten dafür gerne einen zweiten Tunnel.

Der zweite S-Bahn-Tunnel würde 2,3 Milliarden kosten, wovon der Bund etwa die Hälfte zahlen soll. Bei den Bundesfinanzhilfen, die 2019 auslaufen, gibt es für alle Bundesländer im Westen insgesamt zwei Milliarden. Und da will Bayern ein Projekt reinquetschen, das alleine 2,3 Milliarden kostet. Die Wahrscheinlichkeit geht gegen null, dass das kommt. Man müsste hier mit realistischen Projekten anfangen, die jeweils zwischen 20 und 200 Millionen kosten, zum Beispiel den Südring als simple Ausweichstrecke ertüchtigen. Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Wenn man schon kein Geld hat: Worauf sollte Bayern verzichten?

Man sollte auf den Ausbau der Donau mit Staustufen verzichten. Es gibt doch bereits einen Kompromiss im Bundestag, der von allen Parteien außer der CSU gestützt wird. Wir müssten auch dringend bei Autobahnen günstigere Lösungen finden, beispielsweise bei der A 8 vom Inntal dreieck bis zur Grenze bei Salzburg. Hier soll die Autobahn de facto für 800 Millionen neu gebaut werden, am Ende wird sie aber mindestens eine Milliarde kosten. Dabei gibt es Alternativen, die sogar von Naturschützern unterstützt werden. Und es gibt eine Reihe von überflüssigen Umgehungen - etwa in Pressath in der Oberpfalz, wo gerade mal 1400 Autos in 24 Stunden durchfahren.

Die Gegner der A 94 durch das Isental hoffen immer noch, dass das Projekt am Geldmangel scheitert. Ist das realistisch?

Bundesweit gibt es 80 planfestgestellte Straßenprojekte für 2,6 Milliarden Euro, die aber nicht begonnen werden, weil kein Geld da ist. Im Isental hat man eine extrem teure Variante mit Brückenbauwerken gewählt. Die Fertigstellung wird Jahre dauern. Aber es ist ein Prestigeobjekt, das man durchziehen wird.

Sie haben sich mehrmals gegen den Brennerbasistunnel ausgesprochen, dessen Zulaufstrecke von Rosenheim durch das Inntal führen soll.

Ob der Brennerbasistunnel jemals kommt, ist mehr als fraglich. Österreich und Italien sind überschuldet. Allein Italien muss bis 2014 mehr als 600 Milliarden Euro refinanzieren. Wie will man da einen Tunnel bauen?

Wie würden Sie den Brennerverkehr organisieren?

Wir sollten erst einmal die Zulaufstrecken zu den Tunnels bauen, die es schon gibt: Der Lötschbergtunnel ist fertig, der Gotthardtunnel wird 2016 fertig. Wir haben einen Vertrag mit der Schweiz, wonach wir die Zulaufstrecken gebaut haben, wenn diese Tunnels fertig sind. Dafür fehlen aber im Minimum vier Milliarden Euro. Nach der bestehenden Finanzplanung werden die Zulaufstrecken deshalb nicht vor 2025/2030 fertig.

Was bringen Milliardenprojekte wie die Strecke München - Nürnberg - Erfurt - Berlin der Bahn überhaupt?

Die bringt für Pendler wie mich einen hohen Nutzen, weil man vier statt sechs Stunden nach Berlin braucht. Laut Planung sollen 1,5 Züge pro Stunde fahren. Wenn München - Berlin irgendwann komplett fertig ist, wird das 15 Milliarden gekostet haben, und dann fahren wir im Schnitt 150 Stundenkilometer. Das Geld hätte man effizienter ausgeben können.

Warum wird in der Verkehrspolitik so irrational gehandelt?

Für die handelnden Personen ist es nicht irrational, nur für das Gesamtsystem. Die Personen optimieren für sich selbst: Wahlkreisabgeordnete wollen eine Umgehungsstraße, der Ministerpräsident will eine Schnellfahrstrecke, einen schönen Bahnhof, eine neue Autobahn.

Gerade Umgehungsstraßen sind oft teure Großprojekte.

Ich habe mir die Umgehung von Saulgrub im Kreis Garmisch-Partenkirchen angeschaut, wo der erste Abschnitt fertig ist. Sauteuer, irre aufwendig. Wegen der Finanzierung ist unklar, wann der zweite Bauabschnitt kommt. Die Umgehung ist deshalb nicht fertig, weil man immer so irre Lösungen bevorzugt. Oft werden Brücken oder Knoten gebaut, auf denen sich die Autofahrer verfahren. Wir waren in Niederbayern auf einem Riesenkreisel, auf dem es mehr Unfälle gibt, weil sich die Leute nicht mehr auskennen.

Das klingt nach Größenwahn auch bei den Planungsbehörden.

Manchmal schon. Da gibt es auch einen Wettbewerb, wer hat das Tollste, Schönste, Größte.

Was sollen Lokal- und Landespolitiker also ihren Wählern sagen? Ihr müsst mit dem Lärm und den Abgasen leben?

Das Gemeine ist ja, den Leuten Projekte zu versprechen, bei denen klar ist, dass sie nicht finanzierbar sind. Man könnte auch kleinere, schnellere, günstigere Maßnahmen ergreifen. Immer wird der Tunnel versprochen, nächstes Jahr kommt er. Dann das Jahr darauf - und so weiter.

An dieses System hat sich auch die rot-grüne Regierung vor dem CSU-Verkehrsminister Ramsauer nicht herangetraut.

Das ist richtig. Mit unseren Wahlergebnissen von sechs und acht Prozent haben wir die Welt nicht auf den Kopf gestellt. Aber inzwischen ist die Finanznot so groß und die Projekte verzögern sich so absurd - bei vielen fest versprochenen Sachen reden wir von einer Umsetzung bis 2050 oder 2060 -, dass langsam auch an die Öffentlichkeit durchdringt, dass noch lange keine neue Straße kommt, weil sie der lokale Abgeordnete verspricht.

Fährt ein grüner Verkehrsausschuss-Vorsitzender ausschließlich Bahn?

berwiegend schon. Ausschließlich geht nicht, ich würde es nicht schaffen, den Anforderungen gerecht zu werden.

Eine beliebte Forderung der Naturschützer lautet doch: Innerdeutsche Flüge müssen abgeschafft werden.

Das ginge mit einer vernünftigen Bahn. Man darf aber nicht vergessen, dass der Hauptkonkurrent der Bahn nicht das Flugzeug ist, sondern das Auto. 80Prozent fahren mit dem Auto, den Flieger nutzen sieben Prozent, die Bahn auch.

Interview: Sebastian Beck, Heiner Efferm

uelle: Süddeutsche Zeitung, Mittwoch, den 20. Juni 2012, Seite 49