

Günter Ederer / Gottfried Ilgmann
Deutschland im Stau

Schriftenreihe Band 1609

Günter Ederer / Gottfried Ilgmann

Deutschland im Stau

Was das Verkehrschaos kostet

Günter Ederer, geboren 1941 in Fulda, ist Journalist. Über 40 Jahre lang produzierte er Filme für ARD und ZDF und berichtete aus 62 Staaten mit dem Schwerpunkt Wirtschaft. Sechs Jahre lang war er ZDF-Korrespondent in Tokio. Er erhielt für sein Werk zahlreiche Preise und zählt zu den meistausgezeichneten Publizisten Deutschlands. Seine Analysen über den Wirtschaftsstandort Deutschland machten ihn zu einem gefragten Berater der Industrie.

Gottfried Ilgmann, geboren 1944 in Breslau, studierte Thermodynamik und Wirtschaftswissenschaften an der TU Braunschweig. Promotion zum Dr. Ing. an der TU Berlin. Er war sieben Jahre in der Verkehrsberatung tätig, ab 1980 Leiter einer Unternehmensberatung. Im Auftrag des Hamburger Wirtschaftssenators betreute er die Unternehmensreform des Hamburger Hochbahnkonzerns (HHA). Mehr als zehn Jahre lang arbeitete er für die Regierungskommission Bahn (Konzipierung der Bahnreform) sowie für den Bundesverkehrsminister und den Vorstand der Deutschen Bahn (Umsetzung der Bahnreform). Er war Experte in vielen Anhörungen des Verkehrsausschusses des Bundestags und mehrerer Landtage.

Diese Veröffentlichung stellt keine Meinungsäußerung der Bundeszentrale für politische Bildung dar. Für die inhaltlichen Aussagen tragen die Autoren die Verantwortung.

Bonn 2015

Lizenzausgabe für die Bundeszentrale für politische Bildung
Adenauerallee 86, 53113 Bonn

© Berlin Verlag in der Piper Verlag GmbH, Berlin 2014

Umschlaggestaltung: Naumilkat – Agentur für Kommunikation und Design,
Düsseldorf

Umschlagfoto: © Helmut Hess/imageBROKER/Corbis

Karten und Grafik: Jennifer Martin

Typografie: Birgit Thiel, Berlin

Satz: Greiner & Reichel, Köln

Druck und Bindung: Druckerei Pustet, Regensburg

ISBN 978-3-8389-0609-6

www.bpb.de

INHALT

VORWORT

Deutschland im Stau – auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft	13
---	----

I. STRASSE	21
------------	----

Straßen: Adern des Wohlstands	21
Von Todesstreifen und sicheren Fahrbahnen	30
Der deutsche Mythos: Hitler und die Autobahn	38
Der weltweite Siegeszug des Individualverkehrs	49
Don Quichotte und das Auto	56
Mobilität mit und ohne Öl	62
Deutsche Perfektion: Mehr Pläne als Straßen	69
Planwirtschaft pur oder Wege aus dem Autobahnkommunismus	76
Staatlich organisierte Geldvernichtung	87
Rheinland-Pfalz: Das Land der Lücken und Blinddärme	97

II. BIOTOPENTYPENKAMPF	103
------------------------	-----

Der Status quo oder Von echter Natur keine Spur	103
Eine Autobahn durchs nordhessische Märchenland – die A 44	114

Von Fledermäusen, Molchen und Menschen	123
Im Schnecken tempo durch Ostwestfalen – die A 33	128
Anleitung zum Straßenkampf	136
Autobahnplanung in Absurdistan	139
III. FINANZIERUNG	143
Marode Charakterbrücken für die Ewigkeit	143
Gebühren statt Steuern	153
Die Alpenländer: Pickerl und Vignetten	162
Die Angst vor einem Hauch von Marktwirtschaft	172
Staat statt privat – weil Geld keine Rolle spielt?	183
Maut oder Stau – das ist die Frage	191
Niedersachsen – ein Regierungswechsel und seine teuren Folgen	201
IV. NAHVERKEHR	210
Gegenwind für den subventionierten Nahverkehr	210
Mainzer Narreteien und andere Geschichten	216
Innovation statt Subvention	225
Alles erlaubt – die Umwelt als Ausrede	231
V. SCHIENE	239
Die Geschichte der guten alten Beamtenbahn	239
Bahnreform – und alles soll anders werden	248
Ein Freund, ein guter Freund – die Landschaftspflege der Bahn	259
Der Güterverkehr – umweltfreundlich mit 110 Dezibel Lärm	265
Tunnel – die Schweiz macht's vor	272

Teuer und langsam:	
Hochgeschwindigkeit in Deutschland	280
Das ICE-Netz: Die Provinz lässt grüßen	291
Wo der Kunde kein König ist	299
 VI. WASSER	 305
Ein Schiff wird kommen	305
Kanalgeschichten	314
Wer ist da wohl für wen da?	321
 VII. LUFT	 330
Die Berliner Luftnummer	330
Im regionalen Kleinkrieg	340
Der Siegeszug der Billigflieger	346
 FAZIT	 352

*»Wir brauchen den effizientesten Verkehr, um uns den
umweltschonendsten leisten zu können.«*

Prof. Hans-Jürgen Ewers, ehemaliger Präsident
der TU Berlin, Prof. für Infrastrukturpolitik

VORBEMERKUNG

Wir sind zwei Autoren mit sehr unterschiedlichem Hintergrund, was zu unterschiedlichen Schwerpunkten führt. So wurden alle Berechnungen in diesem Buch von Gottfried Ilgmann überprüft oder selbst vorgenommen. Wenn von »wir« die Rede ist, dann handelt es sich um Bewertungen und Recherchen, die wir gemeinsam vorgenommen haben. Bei »ich« geht es um persönliche Erlebnisse von Günter Ederer bei seinen Fernsehproduktionen.

Gottfried Ilgmann hat sich für dieses Buch hauptsächlich um die Themen öffentlicher Nahverkehr, Schienenverkehr und Binnenschifffahrt gekümmert. Für diese Verkehrsbereiche war er jahrelang als Gutachter und wissenschaftlicher Autor tätig.

Günter Ederer hat sich mit dem Straßenverkehr und der Luftfahrt beschäftigt. Bedingt durch seine Arbeit als Wirtschaftspublizist und TV-Produzent, hat er vier Jahrzehnte lang pro Jahr etwa 70 000 Kilometer im Auto zurückgelegt und über 1500 Flüge absolviert.

*Günter Ederer, Gottfried Ilgmann,
im Juli 2014*

VORWORT

Deutschland im Stau – auf der Straße, der Schiene, zu Wasser und in der Luft

1990 zurück in Deutschland, nach sechs Jahren in Japan, hatte ich völlig verlernt, wie ich mich im Straßenverkehr zu verhalten habe. Ganz einfach, werden Sie sagen: Halte dich an die Regeln, beachte die Schilder und konzentriere dich auf den Verkehr. Wenn es so einfach wäre! In Japan hatte ich mich an die dortigen strengen Vorschriften gewöhnt: auf der Autobahn 80 Stundenkilometer mit wenigen Ausnahmen. Auf gut ausgebauten Nationalstraßen 60 Stundenkilometer und kilometerlanges Überholverbot. Sonst 40 Stundenkilometer. Dazu überall Polizisten oder Radarfallen mit horrenden Gebühren.

Dagegen in Deutschland: mit 100 Stundenkilometern auf der Autobahn ein Verkehrshindernis, auf der Überholspur mit 120 Stundenkilometern Hassobjekt für angehende Formel-1-Fahrer, auf Bundesstraßen ständig wechselnde Gebots- und Verbotsschilder. Bei dem Versuch, mich der deutschen Autofahrkultur wieder anzupassen, hatte ich schnell 14 Punkte in Flensburg, und mein Führerschein war ernsthaft in Gefahr. Alle Punkte stammten von zu schnellem Fahren auf Autobahnen. Ich hatte am Anfang einfach den Bogen nicht raus, wann, wo und warum mal freie Fahrt herrscht und mal nicht. So bei etwa zehn Punkten auf dem Verkehrssünderkonto machte ich dann eine entscheidende Entdeckung: Es ist wichtig zu wissen, welche Parteien in welchen Bundesländern regieren. Bei Rotgrün gibt es mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen als bei Schwarzgelb.

Mit 14 Punkten musste ich dann mit zwanzig anderen Sündern an einer Verkehrserziehung von fünfmal vier Stunden teilnehmen, ansonsten hätte ich den Führerschein für eine Zeit lang abgeben müssen. Als Erstes bekamen wir einen schriftlichen Test vorgelegt, der zeigen sollte, auf welchem Stand sich unser theoretisches Wissen befand. Eine Frage lautete: »Worauf muss ich bei den Geschwindigkeitsanzeigen auf der Autobahn achten?« Meine Antwort: »Auf die jeweilige politische Zusammensetzung der Landesregierung.« – »Falsch«, sagte der Fahrlehrer. »Richtig«, sagte ich, »aber vielleicht wollen Sie etwas anderes hören.«

Es entspann sich ein Disput, der die erste vierstündige Sitzung andauerte. Am Ende gab mir der Fahrlehrer recht. Fast mit jedem Regierungswechsel ändern sich die Geschwindigkeitsschilder, so als änderte sich das Gefahrenpotenzial auf einer Straße, nur weil eine andere Partei regiert, was sich in den Unfallstatistiken jedoch noch nicht bemerkbar gemacht hat. Eigentlich eine irrwitzige Vorstellung. Dazu nur ein Beispiel: Unter Rotgrün war die A 66 zwischen Wiesbaden und Frankfurt auf 100 Stundenkilometer beschränkt, als die CDU allein regierte, wurde sie freigegeben. Übrigens: Ich habe mich wieder an die deutschen Verhältnisse gewöhnt und bleibe jetzt weitgehend punktefrei.

Das könnte eine launige Geschichte sein, wenn sich dahinter nicht das ganze Dilemma der deutschen Verkehrspolitik verbergen würde. Sie wird von ideologischen und machtpolitischen Entscheidungen geprägt und nicht von sachlichen, volks- und betriebswirtschaftlichen Gegebenheiten. Der subtil ausgetragene Streit um die Geschwindigkeitsbegrenzungen ist fast noch harmlos. Da geht es einerseits um die Vorstellung, mit der der ehemalige hessische Verkehrsminister Florian Rentsch kurz vor seiner Ablösung im Januar 2014 die Freigabe einiger Autobahnabschnitte begründete – er wolle den Autofahrer nicht erziehen, sondern mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Gefahrenschwerpunkte aufmerksam machen –, und andererseits um die Fürsorge des Staates für die Umwelt und ein bisschen auch um die Gesundheit des Verkehrsteilnehmers. Diese Sicht setzen meistens die Grünen in

Koalitionen durch, an denen sie beteiligt sind. CDU und SPD sind da nicht so festgelegt, eine eigenständige Verkehrspolitik haben sie schon lange nicht mehr.

Viel grundsätzlicher aber ist die Auseinandersetzung »Schiene« gegen »Straße«. Die wird mit harten Bandagen geführt, so wie dies bei Glaubenskriegen immer der Fall ist. Für die Schienenfreunde steht der Umweltschutz im Mittelpunkt – so wie sie ihn definieren: Schiene steht für sie für weniger Energieverbrauch und dadurch mehr Klimaschutz, weniger Landverbrauch und dadurch mehr Artenschutz, mehr öffentlicher Personennahverkehr und dadurch bessere Luft. Vor allem der Slogan »Mehr Güterverkehr auf die Schiene« wird als Alternative zu Lkw-Schlangen, Straßenverschleiß und Staus propagiert.

Vordergründig hört sich das alles sehr gut an, deshalb werden diese Thesen weitgehend von den Massenmedien übernommen. Aber warum funktionieren diese Konzepte nicht, werden sie nicht umgesetzt? Mehr Güterverkehr auf der Schiene bedeutet noch mehr Lärm, der ganze Landstrich Deutschlands fast unbewohnbar macht. Die Kapazität des Schienennetzes ist weitgehend ausgeschöpft. Es gibt da die Berechnung: Zehn Prozent mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene müsste eine Verdopplung des Schienennetzes auf den Hauptverkehrsstrecken nach sich ziehen. Was das bedeutet, ist augenblicklich zwischen Basel und Karlsruhe zu besichtigen, wo sich die Bevölkerung gegen die Ausbaupläne der Deutschen Bahn AG in Dutzenden Bürgerinitiativen wehrt. Das Thema Lärm haben die Schienenfreunde weitgehend ausgeblendet. Und damit die Kosten der Trassen transparent werden, die den Umweltanforderungen entsprechen, haben wir in mehreren Kapiteln nachgerechnet, was die Schienenmobilität wirklich kostet und wer sie zurzeit bezahlt.

Doch auch die Verteidiger des Individualverkehrs haben kein Interesse an transparenten Nutzen-Kosten-Rechnungen. Der ADAC, Jahrzehnte der Repräsentant – andere sagen Lobbyist – der Autofahrer, lehnt vehement eine Mautgebühr ab. Zwar ist der ADAC infolge seiner eigenen intransparenten Machenschaften vorerst keine gute

Adresse mehr, wenn es um die Interessenvertretung der Autofans geht, doch reflektiert seine Ablehnung von Straßenbenutzungsgebühren dennoch die Mehrheit der deutschen Autofahrer. Mit der schon an Peinlichkeit kaum zu überbietenden Selbstüberschätzung »Wir Deutsche haben das beste Straßennetz der Welt« übertünchen die jeweiligen Verkehrsminister eine zunehmend marode Infrastruktur und eine bürokratische Misswirtschaft, die Milliarden Euro verschwendet. Wir nennen es Straßenbau nach Gutsherrenart, wobei die feudalen Gutsherren durch sich überschätzende Länderfürsten ersetzt wurden.

Dieser parteipolitisch motivierte Zank auf Kosten der Steuerzahler könnte durch ein transparentes kostendeckendes Verkehrskonzept beendet werden. Ob »Schiene« oder »Straße«, beide Mobilitätsalternativen werden direkt aus Haushalten finanziert, für die zwar theoretisch die strengen Regeln der deutschen Etatvorschriften gelten, die aber im Sumpf aus Bürokratie, Parteiinteressen und Inkompetenz verwischt werden. Mahnungen des Bundes- und der Länderrechnungshöfe und Verschwendungslisten des Bundes der Steuerzahler zeigen regelmäßig, wie mit unseren Steuern umgegangen wird. In diesem Buch rechnen wir vor, wie die Milliarden mal mehr und mal weniger offensichtlich versenkt werden – und das liest sich oft wie eine Satire.

Eines aber wird für die Benutzer von Schiene und Straße deutlich: Mobilität kostet Geld, mehr jedenfalls, als wir bisher bereit sind zu zahlen. Eine zeitgemäße und funktionierende Infrastruktur gibt es nicht zum Nulltarif, auch wenn die Politik diesen Eindruck gern vermittelt. Die generelle Entscheidung, ob die Infrastruktur aus den Haushalten, also durch Steuern bezahlt oder ob sie transparent von den Betreibern durch Gebühren finanziert werden soll, trifft der Wähler, also Sie, die Leser dieses Buches.

Auf einem CDU-Parteitag hörte ich einem Gespräch zu, in dem der Berlin-Korrespondent einer Zeitung einem prominenten Landespolitiker versicherte, dass er gern Steuern zahle, weil er dafür ja auch die S- und U-Bahn preiswert nutzen könne. Das, fand der Politiker, sei eine lobenswerte Einstellung. Mein Einwurf: Wäre es nicht preiswer-

ter, wenn er den kostendeckenden Preis des Tickets zahlte und dafür weniger Steuern? Damit könnte die Durchschleusung seiner Abgaben durch den Apparat eingespart werden. Da antworteten beide wie aus einem Mund: Aber das wäre sozial ungerecht. Schließlich würden ja die Besserverdienenden mehr Steuern zahlen und so die Fahrkarte auch mit subventionieren. Ich versuchte es noch einmal mit dem Status des Hauptstadtkorrespondenten. Er gehöre ja wohl zu den Besserverdienenden und würde so von dem verbilligten Nahverkehr profitieren. Für verbilligte Tickets sei das Sozialamt zuständig, aber nicht die S- und U-Bahn. Doch da die ja auch dem Staat und der Stadt gehörten, sei dies ja egal, stellte der Politiker fest. Ende der Unterhaltung.

Ja, es ist egal, ob die Brücken bröseln, wir im Stau stehen, die Bahnen verspätet sind, die Klimaanlage in den ICE-Zügen im Sommer nicht kühlt, im Winter die Heizung nicht funktioniert, es vierzig Jahre dauert, bis eine Autobahnlücke geschlossen wird, der Güterzuglärm ganze Täler entvölkert. In Deutschland ist immer der Staat der verantwortliche Unternehmer, und deshalb lassen sich die chaotischen Verhältnisse in der Verkehrspolitik auch auf einen kurzen Nenner bringen: Sie dokumentieren das große Staatsversagen.

Zurzeit regen sich die Deutschen über zwei Projekte besonders auf, die das große Staatsversagen, den eigentlichen Systemfehler der deutschen Verkehrspolitik, auch für den ansonsten nicht so informierten Bürger deutlich machen. Das ist das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 und der neue Flughafen Berlin Brandenburg. So unterschiedlich sie auch sein mögen, eines haben sie gemeinsam: Sie werden ohne eine transparente Nutzen-Kosten-Bewertung geplant und dann mit unwahren politischen Versprechungen durchgezogen, und sie werden von Staatsbediensteten gemanagt, die für die Milliardenverluste nicht aufkommen müssen.

Während wir dieses Kapitel schreiben, überschlägt sich die Posse um den Berliner Flughafen gerade wieder in einer weiteren Volte, die keinem noch so verwirrten Drehbuchautor einfallen würde. Der neue brandenburgische Ministerpräsident Dietmar Woidke wünscht, dass

der Aufsichtsrat über seinen Vorstoß entscheidet, dass der Flughafen freiwillig auf den Flugbetrieb zwischen 5 und 6 Uhr morgens verzichtet. Der stellvertretende Aufsichtsratsvorsitzende ist der Vertreter des Landes Brandenburg, Staatssekretär Rainer Bretschneider, der am 13. August 2004 in Potsdam den Planfeststellungsbeschluss verkündete – der unter seiner Verantwortung erstellt worden war. Darin ist alles detailliert geregelt, vom Lärmschutz über die Zahl der Flugbewegungen, das Passagieraufkommen und die Ausbaubegrenzung. Und daraus geht auch hervor, dass eine weitere Verkürzung der Nutzungsmöglichkeit des Flughafens seine Rentabilität gefährdet.

Also: Das Land Brandenburg erlaubt einen Flughafenbau, der den Bürgern aus Lärmgründen nicht zumutbar ist, und will das korrigieren, wodurch dauerhafte Zuschusskosten produziert werden. Die Verantwortlichen sind mal für und mal gegen dasselbe Projekt. Bei der Bekanntgabe des Planfeststellungsbeschlusses reagierte der damalige Ministerpräsident Matthias Platzeck auf die Frage eines Journalisten nach den Kosten noch patzig: Über Geld rede er bei dem Projekt nicht – sagte er und verließ die Pressekonferenz. Heute redet die ganze Republik über die Kosten des peinlichsten Flughafens der Welt in Berlin-Schönefeld. Auch wir werden darüber schreiben. Dabei ist es unvermeidlich, das Hickhack der Länder im deutschen Luftverkehr mit zu beleuchten. Diese Wachstumsbranche droht bei uns zwischen Prestigeprojekten von Kassel bis Zweibrücken im provinziellen Sumpf zu versacken.

Die zweite deprimierende Meldung während des Schreibens dieses Buches im April 2014 kam aus dem Norden. Dort leidet die meistbefahrene Wasserstraße der Welt, der Nord-Ostsee-Kanal, darunter, dass er in Deutschland liegt und deshalb, wie alle unsere Verkehrsadern, vor sich hin vergammelt. Als er 1895 nach nur achtjähriger Bauzeit eingeweiht wurde, zeugte er von der Fähigkeit deutscher Ingenieursleistung. 156 Millionen Goldmark hat er gekostet und blieb damit genau im vorkalkulierten Rahmen. Heute ist ein Besuch der Schleusen in Brunsbüttelkoog ein Erlebnis, vor allem für die Liebhaber von In-

dustriemuseen. Die Schleusenammern aus der Kaiserzeit sind noch immer im Dienst, wenn auch zunehmend mit Auszeiten für Reparaturen, die dann Vollsperrungen nach sich ziehen, wenn beide Kammern gesperrt werden müssen. Dann fahren die Schiffe wieder um Dänemark herum.

Um die bestehenden Museumsstücke erneuern zu können, muss eine weitere Schleuse gebaut werden. 2007 wurden die Kosten dafür auf 220 Millionen Euro beziffert, aber nicht mit dem Bau begonnen. 2012 dann die Meldung: Es gibt grünes Licht für den Bau der fünften Schleusenammern. Dies verkündete der CDU-Abgeordnete im Haushaltsausschuss, Norbert Brackmann, der dem Fraktionschef Volker Kauder dankte, weil er seine Hilfe zugesichert hatte. Also: Nicht die wirtschaftliche Notwendigkeit war der Anlass, den Kanal zu sanieren, sondern das Beziehungsgeflecht der CDU. 300 Millionen Euro sollte die Schleuse kosten, aber nichts geschah.

April 2014: Der Bundesrechnungshof stoppt die Genehmigung für den Bau der fünften Schleuse. Zu teuer, zu unwirtschaftlich, sagen die Prüfer, denn mittlerweile haben die 540 Millionen Euro errechnet. Darüber hinaus fühlen sie sich hintergangen: Das Verkehrsressort habe den Nutzen des Bauvorhabens überschätzt, weil das Ministerium davon ausgeht, der Kanal sei bis Kiel schon ausgebaut und würde deshalb mehr Schiffe anziehen. Doch damit wurde noch nicht einmal begonnen, und er würde frühestens 2024 fertig sein. Wir reiben uns ungläubig die Augen: Ist es denn nicht mehr möglich, in Deutschland ein Verkehrsprojekt von überragender internationaler Bedeutung so zu planen und zu kalkulieren, dass es in einem überschaubaren Zeitraum zu realistischen Kosten auch umgesetzt werden kann?

Und was ist die Alternative zu einer Reparatur der Schleusen: die Aufgabe des Nord-Ostsee-Kanals? Wenn die Politik es nicht kann, dann sollte der Kanal vielleicht an ein internationales Konsortium verkauft werden, der die meistbefahrene Wasserstraße der Welt unterhält, betreibt und die Gebühren einkassiert. Da ist nämlich noch Luft. Die knapp 100 Kilometer lange Durchfahrt von Kiel nach Brunsbüttel kos-

tete 2009 im Durchschnitt nur 5437 Euro, die etwa gleich lange Durchfahrt durch den Panamakanal 80 550 Euro.

Ähnlich wie der Berliner Flughafen der Anlass war, sich mit dem Luftverkehr in Deutschland zu beschäftigen, ist die peinliche Teilspernung des Nord-Ostsee-Kanals Aufhänger, sich mit den Bundeswasserstraßen zu beschäftigen. Und Sie werden sicher nicht überrascht sein, wenn wir dabei feststellen, dass es auf dem Wasser nicht viel anders zugeht als auf der Straße, der Schiene und in der Luft.

»Deutschland im Stau« – damit sind nicht nur die 830 000 Kilometer gemeint, die die Autofahrer jährlich im Stau stehen, sondern auch der Zeitverlust an Arbeits- und Kapitalproduktivität, der uns alle belastet. Deutschland befindet sich in einem mentalen Stau, lähmt sich durch seine eigenen gesetzlichen Vorgaben, seine eigenen ideologischen Vorstellungen. Und eine Überzeugung ist dabei besonders gefährlich und schädlich: Wir halten uns auch noch für die Größten, machen uns gern zum Maßstab für die Welt. Doch wie lange können wir uns noch eine Verkehrspolitik leisten, die Jahr für Jahr Milliarden verschluckt? Dieses Buch will zeigen, dass es auch anders geht.