

Ausbau der Verkehrswege in Franken

von

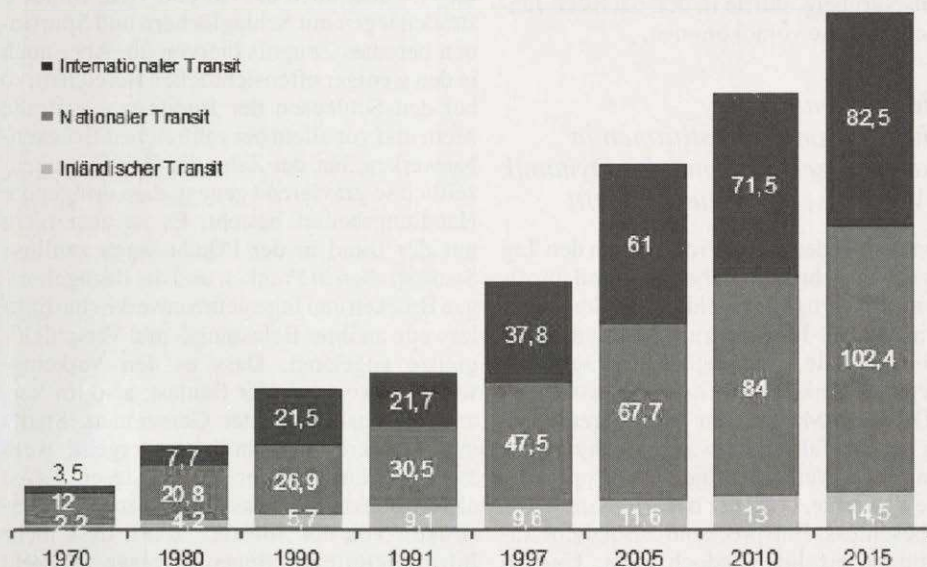
Martin Schneider

Europa ist mit der vollzogenen EU-Osterweiterung wieder politisch zusammengewachsen. Die Wirtschaft hat die sich daraus ergebenden Chancen aufgegriffen, die Geschäfts- und Handelsverbindungen in die dynamischen Wachstumsregionen Mitteleuropas boomen. Zum Nadelöhr ist jedoch die Verkehrsinfrastruktur geworden. Schon Kaiser Karl IV. (1316–1378), der „Kaufmann auf dem Thron“ wusste: Wohlstand braucht Handel, Handel braucht Verkehr. Und deshalb förderte er nach Kräften die Entwicklung des Fernverkehrs z.B. entlang der „Goldenen Straße“. Vielfach wird die „Goldene Straße“ nur mehr als Verbindung zwischen Nürnberg und Prag gesehen. Dabei reichte das Interesse Karls IV. deutlich weiter. Er stellte im 14. Jahrhundert mit der „Goldenen Straße“ tatsächlich eine Verbindung von Luxemburg über Frankfurt und Nürnberg nach Neuböh-

men und Prag und von dort weiter über Königgrätz weiter Richtung Wrocław/Breslau her. Im europäischen Kontext erleben wir heute die Wiederbelebung dieser historischen Verbindungen.

Neue Lage Frankens im Netz der Europäischen Magistralen bedeutet auch neue Verantwortung!

Die neue Lage Deutschlands im Zentrum des erweiterten Europas ist deshalb für den Verkehrsteilnehmer dieser Tage ein alltägliches Erlebnis. Es sind in besonderer Weise die fränkischen Regionen, die mit dem Wegfall des „Eisernen Vorhangs“ im Osten wieder in ihre historischen Strukturen zurückfinden. Die Europäisierung der Wirtschaftsverflechtungen findet statt, und die dynamisch sich entwickelnden Verkehrsströme haben längst



Gütertransit in Bayern von 1970 bis 2015 (geschätzt) in Millionen Tonnen

den gesamten Kontinent erschlossen. Der Verkehr im Netzwerk der europäischen Magistralen entwickelt sich vielfach entlang historischer Routen sehr rasch und wird auch in den nächsten Jahren dynamisch weiter wachsen, besonders auch in Franken.

Neue Lage in Europa ist erkannt

Reisende und Transportunternehmer, die heute in Franken unterwegs sind, können ein Lied von den Folgen dieser Entwicklung singen. Zwar gelang es den Verkehrspolitikern vor fünfzehn Jahren „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ (VDE) festzulegen, welche die gewünschte Vernetzung Ost- und Westdeutschlands unterstützen sollte. Gerade in Franken ist diesbezüglich viel geschehen: Das VDE-Projekt Nr. 12, der sechsspurige Ausbau der Autobahn A9 Berlin-Hof-Nürnberg, wird nach Abschluss der Arbeiten bei Bayreuth Ende diesen Jahres weitgehend abgeschlossen sein. Das VDE-Projekt Nr. 16, bestehend aus der Thüringerwaldautobahn Schweinfurt-Erfurt sowie der A73 Suhl-Lichtenfels, hat auch schon wesentliche Fortschritte gemacht. Und auch das Schienenprojekt VDE Nr. 8, die ICE-Verbindung Berlin-Erfurt-Nürnberg, dürfte in den nächsten Jahren schrittweise vorankommen.

Weder Neubau noch Erhaltungsinvestitionen in Verkehrswege halten mit der Dynamik der Verkehrsentwicklung Schritt

Von der bei den VDE-Projekten an den Tag gelegten verkehrspolitischen Dynamik profitierten in Bayern fast ausschließlich Nord-Süd-Verbindungen. Historikern wird es dereinst vorbehalten sein, die demgegenüber schwach ausgeprägte verkehrspolitische Unterstützung der Ost-West-Magistralen zu erklären. Auffällig ist jedenfalls, dass es zwar noch zur Forderung nach „Verkehrsprojekten Europäische Einheit“ reichte, etwa per bayerischem Kabinettsbeschluss. Entsprechend zusätzliche Investitionen erfolgten jedoch nicht. Und so erleben die Reisenden und Transporteure entlang der Autobahnen A6 oder A3 Franken heute als völlig überlastet. Der Blick auf die

Kennzeichen der LKWs macht deutlich, warum dies so ist:

- Die A3 verbindet längst nicht mehr nur Nürnberg und Frankfurt. Vielmehr fließt hier der Verkehr zwischen den rasch wachsenden Volkswirtschaften in Südosteuropa nach Rotterdam oder Hamburg.
- Die Autobahn A6 verbindet ebenfalls nicht mehr Heilbronn und Nürnberg, sondern Paris und Moskau. Diesen Anforderungen werden die auf nationale Vernetzung ausgelegten „Wege in Franken“ nicht mehr gerecht.

Schlimmer noch: Infrastruktur lebt von der Substanz

Es gibt zwischenzeitlich eine ganze Reihe von Gutachten und Expertisen zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur, also der Straßen, Schienen- und Wasserwege. So weist das Bundesverkehrsministerium für die deutsche Verkehrsinfrastruktur ein über Jahrzehnte aufgelaufenes Erhaltungsdefizit von 315 Milliarden Euro aus.

Die fränkischen Autobahnen, allen voran die A3, aber auch die A6 und viele Bundesstraßen legen mit Schlaglöchern und Spurrinnen beredtes Zeugnis hiervon ab. Aber auch in den weniger offensichtlichen Bereichen, so bei den Schleusen der Bundeswasserstraße Main und vor allem bei zahlreichen Brückenbauwerken, hat der Zahn der Zeit zwischenzeitlich so gravierend genagt, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Es ist aber nicht nur der Bund in der Pflicht, auch zahllose Staatsstraßen in Franken und die dazugehörigen Brücken und Ingenieurbauwerke sind mittlerweile an ihrer Belastungs- und Verschleißgrenze angelangt. Dass es den Verkehrswegen in kommunaler Baulast, also im Verantwortungsbereich der Gemeinden, Städte und Landkreise, nicht besser ergeht, weiß zwischenzeitlich jeder Zeitungsleser. Es ist also offenkundig, dass die Verkehrsinfrastruktur von der Substanz zehrt, dass mehr Infrastrukturinvestitionen erfolgen müssen, wenn die im Immobilienvermögen des Staates versteckte Verschuldung nicht noch weiter ansteigen soll.

Kein Geld da?

Werden Forderungen dieser Art gestellt, ist das meistgebrauchte Gegenargument: Dafür ist kein Geld da! Die Kassen sind leer! Damit enden dann auch die meisten Diskussionen. Gleichwohl stellt sich die Situation bei nüchterner Betrachtung durchaus als diskussionswürdig heraus. Die Aussage, es sei kein Geld in den Kassen, ist nämlich zumindest unpräzise. Vielmehr ist das Steueraufkommen in den letzten Jahren über alle Kassen hinweg tendenziell gestiegen. Jedes Jahr werden Steuern bezahlt, jedes Jahr sind die Kassen gefüllt. Aber: Die öffentlichen Einnahmen stehen meist nicht für öffentliche Investitionen zur Verfügung, da man die Prioritäten zu Ungunsten der öffentlichen Investitionen setzt.

Investitionskürzungen sind das Gegenteil von Sparen

Verschiebt man aber notwendige Investitionen mit dem Argument: „Dafür ist kein Geld da, die Kassen sind leer!“, so heißt das in Wirklichkeit nichts anderes, als dass man die Investition auf einen späteren Zeitpunkt verschieben will, auf einen Zeitpunkt, in dem die Investitionskosten aufgrund des dann eingetretenen zusätzlichen Verschleißes noch einmal erheblich zugenommen haben werden. Unterlassene Investitionen in die Infrastruktur, in Straßen, Schienen und Kanäle, in Schul- und Universitätsgebäude, sind Schulden. Sie sind daher genauso zu betrachten wie ganz normale Nettokreditaufnahmen. Somit ist beim Blick auf die Verkehrsinfrastruktur heute durchaus zunächst ein Maß an Skepsis angebracht. Die Wege in Franken sind vielfach in ihrer Substanz angegriffen, und sie sind auch hinsichtlich ihrer Leistungsfähigkeit nicht auf dem erforderlichen Stand.

Die Chancen überwiegen, Nichtstun führt ins Abseits

Franken gewinnt seine angestammte Rolle wieder, nämlich im Zentrum des Kontinents und damit im Mittelpunkt der europäischen Wirtschaftsströme zu stehen. Nürnbergs Aufstieg von der mittelalterlichen Stadt zum Industrie- und Handelszentrum der Neuzeit war wesentlich auf die verkehrspolitische Zentrallage zurückzuführen. Und schon Kaiser Karl IV., betrieb Wirtschaftspolitik über die Verkehrspolitik, als er mit der „Goldenen Straße“ von Luxemburg über Nürnberg und Prag bis ins Baltikum einen sicheren Warenverkehr ermöglichte. Überall im erweiterten Europa entdecken die Regionen ihre historischen Netzwerke und ihre Reichweiten wieder: Österreich gelingt es offenkundig hervorragend, die alten Netzwerke der k.u.k.-Monarchie als Netzwerke der wirtschaftlichen Entwicklung neu zu beleben. So ist Wien unbestreitbar eine der bedeutendsten Metropolen in Europas neuen Wachstumsregionen im Osten.

Dass sich eine ähnlich dynamische Entwicklung in Franken vielfach noch nicht abzeichnet, ist vielleicht auch auf die Tatsache zurückzuführen, dass die Verkehrsprojekte „Europäische Einheit“ nicht zustande kommen. Aber es gibt auch Gegenbeispiele, wie die sehr lebhaft entwickelte an den Logistik-Brennpunkten der Metropolregion Nürnberg, etwa am Flughafen, dem Hafen oder am Hauptbahnhof.

Der Weg Frankens zurück ins Zentrum der europäischen Netzwerke ist längst eingeschlagen. Und für unsere an natürlichen Rohstoffen armen Regionen wird kein anderer Weg nach Europa gangbar sein, als der über hochmoderne Infrastruktur, auf welcher das Produktions- und Dienstleistungs-Knowhow Frankens seinen Weg in die Märkte der Zukunft finden wird.