



Interview

„A3 bleibt oben auf der Agenda“

Interview in der Passauer Neuen Presse am 18.03.2016



Bundesminister Dobrindt

Quelle: BMVI

Herr Dobrindt, der Bund will bis 2030 mehr als 260 Milliarden Euro in die Verkehrsinfrastruktur investieren. Ist der Bundesverkehrswegeplan nicht in Wahrheit eine Liste unverbindlicher Absichtserklärungen?

Der Bundesverkehrswegeplan gibt Sicherheit und Verlässlichkeit für unsere Verkehrsinvestitionen. Wir setzen klare Prioritäten: Erhalt geht vor Neubau. Die prioritären Vorhaben und das Finanzvolumen sind aufeinander abgestimmt. Jeder kann sich darauf verlassen, dass die genannten Verkehrsprojekte in den nächsten Jahren von Bund und Ländern gemeinsam angegangen werden.

Ihr Wort gilt: Alle als vordringlich klassifizierten Vorhaben werden bis 2030 begonnen?

Was im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans steht, entspricht der Finanzprognose für den Verkehrshaushalt. Das Geld wird zur Verfügung stehen. Die vordringlichen Projekte werden bis 2030 realisiert oder zumindest begonnen – wenn die Länder ihre Hausaufgaben machen und ihre Planungskapazitäten aufstocken. Und es nicht bei einzelnen Projekten zu größeren Verzögerungen kommt, z. B. weil ein Projekt vor Gericht „hängenbleibt“.

Lässt sich das alles ohne eine flächendeckende Maut für alle Autofahrer finanzieren?

Die Finanzprognose ist mit dem Bundesfinanzministerium abgestimmt. Der Investitionshochlauf steht. Die Mittel für die 264,5 Milliarden Euro, die der Bundesverkehrswegeplan umfasst, stehen.

In einigen Regionen gibt es Enttäuschungen über die gesetzten Prioritäten. Ist der Plan in jedem Fall das letzte Wort?

Mit der Vorstellung des Entwurfs für den neuen Bundesverkehrswegeplan am Mittwoch habe ich den Startschuss für einen Prozess gegeben. Ich habe jetzt meinen Entwurf vorgelegt. Von Montag an können die Bürgerinnen und Bürger – erstmals überhaupt bei einem Bundesverkehrswegeplan! - Stellung nehmen. Das ist wohlgebet keine Volksabstimmung, es geht nicht um „ich bin dafür“ oder „ich bin dagegen“. Wir sind interessiert an qualifizierten Sachargumenten. Zum Beispiel, wenn jemand begründet darauf verweisen kann, dass der Verkehr in bestimmten Regionen anders ist, als von uns angenommen. Wir werden die Eingaben prüfen und den Entwurf gegebenenfalls anpassen. Im Juli geht der BVWP ins Bundeskabinett. Dann schließt sich im Herbst das parlamentarische Verfahren über die Ausbaugesetze an. Noch kein Bundesverkehrswegeplan hat den Bundestag so wieder verlassen wie er hineingegangen ist. Die Parlamentarier können Änderungen vornehmen, das Recht werden sie sich nehmen.

Stichwort A3: CSU-Chef Horst Seehofer fordert Weichenstellungen für den flächendeckenden sechsspurigen Ausbau im parlamentarischen Verfahren. Sehen Sie dafür Möglichkeiten?

Die A3 ist einer der wichtigsten Verkehrsadern für Ostbayern – neben der A94 und der A92. Das Thema A3 bleibt bei mir oben auf der Agenda. Wir werden mit einer Neubewertung sicher nicht bis 2030 warten. Wenn der Verkehr zunimmt und es zu einer anderen Bewertung der Wirtschaftlichkeit des Ausbaus kommt, kann die A3 eine Einstufung im Bundesverkehrswegeplan erhalten. Eine nochmalige Bewertung macht Sinn, sobald sich etwas signifikant am prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der A3 ändert. Außerdem treibe ich den Ausbau der A94 mit Hochdruck voran. Gerade habe ich über 80 Millionen Euro für den Abschnitt zwischen Malching und Kirchham freigegeben. Und der letzte Lückenschluss ist jetzt im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeplant. Wir werden dafür sorgen, dass die Planungen dafür zügig vorangehen. Zusätzlich habe ich die Auftragsverwaltung in Bayern aufgefordert, ein Sanierungskonzept für die A92 zu entwickeln. Wir werden mehrere Hundert Millionen Euro investieren, um die Strecke zu reparieren.

Können Sie nachvollziehen, dass es Unzufriedenheit mit den Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan zur Bahnstrecke München-Mühldorf-Freilassing gibt?

Diese Strecke ist mit der Anbindung des Chemiedreiecks für die Wirtschaft und die ostbayerische Region enorm wichtig. Sie findet sich nicht umsonst in der höchsten Kategorie des Bundesverkehrswegeplans. Ich will den kompletten zweigleisigen Ausbau von München bis Tüßling und die Elektrifizierung bis nach Burghausen. So ist es im BVWP jetzt vorgesehen. Die ersten Planungsphasen können bis zur Jahresmitte abgeschlossen werden. Hier darf es zu keinen Verzögerungen kommen. Ich habe bereits entschieden, dass direkt mit den weiteren Planungsphasen begonnen wird. Der weitere Streckenabschnitt Tüßling-Freilassing wird elektrifiziert und der Ausbau findet sich im so genannten „Potenziellen Bedarf“ und wird erst noch bewertet. Ich habe hohes Interesse an einem komplett zweigleisigen Ausbau der gesamten Strecke.

Thema A20: Wann rechnen Sie mit einem Baubeginn für die „westliche Küstenautobahn“?

Bei der A 20 handelt es sich um eines der wichtigsten Verkehrsprojekte im Norden Deutschlands. Die Küstenautobahn ist eine bedeutsame West-Ost-Achse. Die Leidenschaft mancher politischer Gruppen für dieses Projekt ist leider nicht sehr ausgeprägt. Mit der Einstufung in den vordringlichen Bedarf erhöht den Druck auf die Verantwortlichen vor Ort, mit den Planungen ernst zu machen und für Baurecht zu sorgen.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) hat Ihnen „Trickserei“ beim Bundesverkehrswegeplan vorgeworfen. Dieser berücksichtige die Anliegen von Natur-, Umwelt- und Klimaschutz nicht richtig. Was entgegnen Sie?

Offensichtlich ist meine geschätzte Kollegin nicht richtig im Film. Bei diesem Bundesverkehrswegeplan haben wir erstmals eine umfassende strategische Umweltprüfung vorgenommen. Der Bericht dazu umfasst mehr als 200 Seiten und befasst sich mit jedem einzelnen Projekt. Ich kann meiner Kollegin die Lektüre nur empfehlen. Sie sollte sich ernsthaft mit der Materie beschäftigen statt halbgare Schnellschüsse zu machen.

Just in der Woche, in der Sie die Verkehrsplanung bis 2030 präsentieren, rutscht der Bahn-Konzern erstmals seit langem wieder in die roten Zahlen. Da müssen bei Ihnen doch alle Alarmglocken schrillen, oder?

Die Bahn steht immer wieder vor großen Herausforderungen. Jetzt gilt es, ins Zeitalter der Digitalisierung durchzustarten und Mobilitätsanbieter Nummer Eins zu bleiben. Dafür muss sich die Bahn modernisieren, digitaler werden und sich noch stärker an den Bedürfnissen des Kunden ausrichten. Ich bin sicher, dass die Bahn wirtschaftlich betrieben werden kann. Das ausgewiesene Minus für 2015 hat viel mit Sondereffekten zu tun – z. B. mit Abschreibungen.

Offenbar hat man die Fernbus-Konkurrenz unterschätzt. Liegt es nicht auch an Managementfehlern?

Die Fernbusse sind ein Wettbewerbsfaktor, dem die Bahn sich stellen muss. In diesem Jahr werden geschätzt rund 25 Millionen Menschen mit dem Fernbus unterwegs sein. Die Deutsche Bahn ist ein Mobilitätsanbieter, das heißt, sie muss den Wettbewerb nicht nur auf der Schiene, sondern auch mit eigenen Bus-Angeboten führen.

Dieses Jahr soll über seine Vertragsverlängerung entschieden werden. Ist Bahnchef Rüdiger Grube noch der richtige Mann, um den Konzern in den nächsten Jahren erfolgreich zu führen?

Rüdiger Grube hat mit seiner Strategie 2020 eine entscheidende Weichenstellung für die Bahn vorgenommen. Mehr Kundenorientierung, mehr Angebote, mehr Flexibilität, mehr Digitalisierung – das ist der richtige Ansatz. Jetzt will der Vorstand den Güterverkehr wieder fit machen. Das sind Ziele, die ich unterstütze.

Eiszeit zwischen CDU und CSU: Droht hier ein dauerhafter Schaden für das Verhältnis der Unionsparteien?

Aus den Ergebnissen der drei Landtagswahlen vom Sonntag müssen jetzt die richtigen Schlüsse gezogen werden. Die Flüchtlingspolitik hat da eine erhebliche Rolle gespielt. Wir wollen eine Kurskorrektur in der Flüchtlingspolitik. Das hat auf die politische Lage in Deutschland eine nachhaltige Wirkung: Eine AfD mit zweistelligen Wahlergebnissen wäre bis vor kurzem völlig undenkbar gewesen. Die CSU steht für Humanität einerseits und für die Reduzierung der Flüchtlingszahlen andererseits. Zwischen CSU und CDU ist eine ernste Situation eingetreten. Ich hätte nicht gedacht, dass sich die Positionen einmal so substantiell unterscheiden, wie wir es derzeit erleben. Vielleicht ist das aber auch genau der Grund, warum vor 70 Jahren die Entscheidungen so gefallen sind, wie sie gefallen sind und in Bayern eine eigenständige christliche Mitte-Rechts-Partei gegründet wurde.

Das Interview führte Rasmus Buchsteiner.

- © 2019 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
-