

Für jeden eine Straße

Seit zehn Jahren stellt die CSU den Verkehrsminister und verteilt Milliarden. Wer profitiert davon? VON FRITZ ZIMMERMANN



Die Entscheidung, eine Straße zu bauen, die niemand braucht, fällt an einem Freitagmorgen Anfang Juni in Raum 2.400 des Paul-Löbe-Hauses in Berlin. Die Abgeordneten des Rechnungsprüfungsausschusses im Bundestag diskutieren über Krankenhausabrechnungen und Steuervorteile von Prepaid-Kreditkarten. So steht es im vertraulichen Sitzungsprotokoll. Dann kommt der Moment, auf den viele im Raum seit mehr als einem Jahr warten, Tagesordnungspunkt 17: »Auf unnötigen Ausbau der Bundesstraße 303 bei Schirnding verzichten«.

Es geht um eine Ortsumgehung in Franken, 4,1 Kilometer lang. 33 Millionen Euro sollte der Ausbau von zwei auf vier Spuren kosten, Fertigstellung des ersten Bauabschnitts im November 2020. Das war der Plan des Bundesverkehrsministeriums, das den Bau finanziert. Doch im Mai 2018 stoppten die Abgeordneten des Ausschusses die Bauarbeiten, weil der Bundesrechnungshof das Projekt bemängelte. Die Beamten hatten festgestellt, dass die B 303 bei Schirnding gar nicht ausgelastet ist: Schon heute könnten dreimal so viele Autos darauf fahren. Die Erweiterung sei »unwirtschaftlich«, schreiben die Beamten, die Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums seien »nicht belastbar, intransparent und unvollständig«.

Anders gesagt: Der Ausbau der B 303 ist überflüssig. Vor der Abstimmung kommt es im Ausschuss zu einer kurzen Diskussion: Die Grünen-Abgeordnete Ekin Deligöz sagt, ihr sei die Notwendigkeit des Vorhabens noch immer nicht klar. Enak Ferlemann, Staats-

Eine Woche nach der Entscheidung des Ausschusses zur B 303 empfängt Enak Ferlemann, CDU, in seinem Büro in Berlin-Mitte. Seit 2009 ist Ferlemann parlamentarischer Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium. Unter drei Ministern hat er in dieser Zeit gearbeitet, alle aus der CSU. Ferlemann blieb.

Fragt man ihn nach den Herausforderungen der deutschen Verkehrspolitik, berichtet Ferlemann vom globalen Schiffs- und Flugverkehr, von Wasserstoffmotoren für Pkw und von batteriebetriebener Binnenschifffahrt. »Da sind wir überall auf einem guten Weg«, sagt Ferlemann. Nur einen Vorwurf könne man seinem Ministerium machen: »Dass wir unsere guten Taten nach außen nicht noch besser darstellen.« Auf der anderen Straßenseite des Ministeriums demonstrieren, während Ferlemann spricht, die Jugendlichen von »Fridays for Future« für mehr Klimaschutz. Die Aktivisten hüpfen und singen. Sie fordern den Kohleausstieg und autofreie Innenstädte. Auf den Plakaten steht »Hybrid statt Diesel« oder »Fuck CO₂«. Es ist eine Abrechnung mit Ferlemanns Politik.

Doch Enak Ferlemann sagt: »Ich sehe die Proteste als Unterstützung unserer Arbeit. Als Bestätigung, dass wir auf dem richtigen Weg sind.« Es ist eine eigenwillige Sicht auf die Demonstrationen. Und auf die Welt. Denn die Zahlen zeigen etwas anderes.

Bis 2030 sollten die CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland eigentlich um mindestens 40 Prozent niedriger sein als 1990. Das steht im Klimaschutzplan, den die Bundesregierung beschlossen hat. Im Jahr 1990 lag der CO₂-Ausstoß des Verkehrs bei 163 Millionen Tonnen. Bis zum Jahr 2009 sank er auf rund 152 Millionen Tonnen. Dann übernahm die CSU das Ver-

kehrsministerium haben mehr Geld zur Verfügung, von dem aber das meiste bereits verplant ist. Das Bundesverkehrsministerium hingegen kann über die Verteilung seines Budgets vergleichsweise frei entscheiden. Es ist ein Verteilungsministerium.

Seit der vergangenen Bundestagswahl ist Hans-Peter Friedrich Vizepräsident des Deutschen Bundestages. Der ehemalige Bundesinnenminister der CSU hat viel zu tun, doch für Projekte in seinem Wahlkreis bei Hof in Franken nimmt er sich Zeit. Zum Beispiel für die B 303 bei Schirnding, deren Ausbau der Bundesrechnungshof für sinnlos hält.

Noch in den Neunzigerjahren sei auf dieser Strecke eine vierspurige Straße vorgesehen gewesen, erzählt Friedrich: von der tschechischen Grenze bis hinüber zur A9. Doch die Pläne wurden schon vor Jahren aufgegeben. Der Ausbau auf den vier Kilometern ist das, was davon übrig blieb. Für ihn, sagt Friedrich, ein Projekt der europäischen Integration.

»Ich zeig Ihnen mal was«, sagt Friedrich und holt ein Stück Papier aus der Innentasche seines Jacketts. Es ist ein Brief, den er im Juni 2018 an den Vorsitzenden des Rechnungsprüfungsausschusses schickte. »Dass der Bundesrechnungshof und die dort tätigen Beamten im fernen Bonn, das mit breiten vierspurigen Autobahnen (...) gesegnet ist, diese europäische Dimension an der Ostgrenze Deutschlands nicht erkennen, ist erklärbar«, schrieb Friedrich auf dem Briefpapier des Vizepräsidenten. Er hoffe allerdings auf »einen weiteren Horizont« bei den Abgeordneten.

Aber welche Rolle spielen 4,1 Kilometer einer Bundesstraße, auf der es gar keinen Verkehr gibt, für die europäische Einigung?

eines Planungsbüros in Marburg. Hahn und seine Kollegen werden regelmäßig von Bürgerinitiativen um Hilfe gebeten, die Bauprojekte verhindern wollen. Immer wieder, erzählt er, stoßen sie dabei auf unrealistische Werte, errechnet etwa aus dem Nutzen einer kürzeren Reisezeit durch eine neue Straße. Oder auf zu niedrig berechnete Kosten, zum Beispiel durch größeren Lärm. Ähnliche Probleme wie bei der B 303 gebe es oft, sagt Hahn. Für die ZEIT hat er sich auch die Projektdaten der Ortsumgehung bei Schirnding angeschaut. Die B 303, sagt er, führe dort durch ein Naturschutzgebiet. Die Kosten etwa für Ersatzflächen würden aber bei der Berechnung des NKV nicht berücksichtigt. Würde man sie zu den Gesamtkosten hinzuaddieren, sagt Hahn, wären die Kosten vermutlich größer als der unterstellte Nutzen. Die B 303 bei Schirnding hätte dann gar nicht in die Verkehrsplanung aufgenommen werden dürfen. Staatssekretär Ferlemann sagt: »Mit der parlamentarischen Verabschiedung der Bedarfpläne sind die jeweiligen Maßnahmen vom Gesetzgeber legitimiert.«

Die B 303 ist ein extremes Beispiel. Die meisten der Aus- und Neubauten im BVWP sind sinnvoll. Doch die Berechnung von Nutzen und Kosten erweckt den Eindruck wirtschaftlicher und am Gemeinwohl orientierter Entscheidungen. Dabei steht während der Auswahl vieler Bauvorhaben offensichtlich nicht der Nutzen des Projekts im Vordergrund, sondern die Wichtigkeit des Abgeordneten, in dessen Wahlkreis es liegt. »Ich habe bei der Bundesregierung dafür gesorgt, dass die B 303 baureif wurde und schließlich auch gebaut wurde«, sagt Hans-Peter Friedrich über den Ausbau der Ortsumgehung in seinem Wahlkreis.



sekreter im Bundesverkehrsministerium, antwortet und wirbt noch einmal dafür. Dann genehmigt der Ausschuss mit großer Mehrheit den Ausbau.

Sucht man eine Antwort auf die Frage, warum diese Straße gebaut wird, führt sie direkt hinein in das Bundesverkehrsministerium. Es ist zuständig für den Erhalt und die Planung der Infrastruktur in Deutschland: für Straßen und Schienen, für Kanäle und den Flugverkehr, für Radwege und für Breitbandkabel. Jedes Jahr verteilt es rund 30 Milliarden Euro – und könnte das Land damit vorbereiten auf eine Zukunft mit selbstfahrenden Autos und emissionsfreiem Verkehr.

Doch in den vergangenen Jahren machte das Haus andere Schlagzeilen: Da war sein Umgang mit dem Dieselskandal, in dem Strafen für die Hersteller nie ernsthaft erwogen wurden. Da waren die Ausfälle bei der Deutschen Bahn und der lahrende Breitbandausbau. Zuletzt geriet das Haus durch das Scheitern der Pkw-Maut unter Druck. Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und dessen Vorgänger Alexander Dobrindt hatten das CSU-Projekt gegen große Widerstände durchgesetzt. Nun hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Pläne vor wenigen Wochen endgültig gestoppt, es drohen hohe Entschädigungszahlungen.

Der Ausbau der B 303 im fränkischen Nirsingdwo mag dagegen wie eine Bagatelle wirken. Tatsächlich steht der Fall aber sinnbildlich für die Arbeit des Bundesverkehrsministeriums, seit es vor fast zehn Jahren von der CSU übernommen wurde: Es funktioniert glänzend, wo es um die Durchsetzung von Einzelinteressen geht, und versagt regelmäßig bei der Lösung großer verkehrspolitischer Fragen, die das ganze Land betreffen. Was läuft da nur schief?

kehrsministerium und mit ihr Enak Ferlemann. Die Emissionen stiegen wieder an. 2017 lagen sie bei gut 166 Millionen Tonnen CO₂, höher als 1990.

Zur Wahrheit gehört, dass der Verkehr in Deutschland, auch durch das Wirtschaftswachstum, in den vergangenen Jahren zunahm. Doch dem Ministerium gelingt es nicht, zu verhindern, dass der Verkehr auf Kosten des Klimas wächst. Im Gegenteil. Auch im vergangenen Jahr investierte das Verkehrsministerium wie schon zuvor den größten Anteil seines Budgets in den Bau und Erhalt von Autobahnen und Bundesstraßen: rund 7,7 Milliarden Euro. In das deutsche Schienennetz flossen rund 5,8 Milliarden Euro, fast zwei Milliarden Euro weniger. Dabei sind Schienen in ihrer Nutzung deutlich umweltfreundlicher.

Auf Forderungen etwa der Grünen, deshalb mehr Mittel in Schienen zu investieren als in Straßen, reagiert das Ministerium bislang mit Unverständnis. Die Straßentrage über 70 Prozent des Verkehrs, sagt Ferlemann: »Dann muss man die auch angemessen fördern.«

Spricht man mit früheren Verkehrsministern und hochrangigen Beamten des Hauses, mit Abgeordneten von Union, SPD und Grünen sowie mit Wissenschaftlern über das Ministerium, ergibt sich ein eindeutiges Bild: In den Fünfziger- und Sechzigerjahren ist es aufgebaut worden, um den Verkehr zu fördern. Die oberste Aufgabe: Straßen bauen. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Die deutsche Verkehrspolitik ist vor allem eine Straßenverkehrspolitik.

Und es gibt noch eine zweite Aufgabe des Ministeriums, die oft beschrieben wird: Das Verkehrsministerium verteilt Geld. Es ist eines der drei finanzstärksten Bundesministerien. Nur Arbeits- und Verteidi-

Es sei offensichtlich, antwortet Friedrich, dass sich überall dort, wo Verkehrsadern liegen, Gewerbegebiete bildeten. Die B 303 soll auch seinen Wahlkreis wirtschaftlich voranbringen.

Alle 10 bis 15 Jahre erstellt das Bundesverkehrsministerium einen Plan für die kommenden Jahre, der festschreibt, welche Straßen, Schleusen, Kanäle und Zugstrecken der Bund finanziert: den sogenannten Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Er ist eine Art Drehbuch für den Verkehr des Landes. Für viele Politiker ist er ein Wunschzettel. Der aktuelle BVWP wurde 2016 vom Bundestag verabschiedet und umfasst alle Projekte, die bis 2030 umgesetzt werden sollen. Und er verteilt 270 Milliarden Euro. Entsprechend groß sind die Wünsche von Landesregierungen, Landkreisen und Parlamentariern. Für Bundestagsabgeordnete sind neue Tunnel und Ortsumgehungen oft die einzig sichtbaren Ergebnisse ihrer politischen Arbeit. Wer etwas vorweisen will für die Wiederwahl, dessen Wahlkreis sollte im BVWP auftauchen.

Damit ein Bauprojekt in die Planung aufgenommen werden kann, muss sein Nutzen größer sein als die Kosten. Für die B 303 in Schirnding liegt das sogenannte Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) bei 1,08. Der Nutzen des Ausbaus ist nur wenig größer als die Kosten. Bei anderen Projekten ist der Nutzen viel größer: wie für den Ausbau der B 66 in Bielefeld mit einem NKV von 7,6. Oder der B 83 bei Hameln: 6,9. Im Gegensatz zur B 303 werden diese Projekte bis 2030 voraussichtlich nicht gebaut. Trotz des höheren Nutzens liegen sie am Ende der Liste des BVWP.

»Das Konzept des NKV ist pervertiert«, sagt Wulf Hahn. Er ist Sachverständiger und Geschäftsführer

An einem schwülen Sommertag zieht Peter Ramsauer in seinem Bundestagsbüro sein Jackett aus, kramt die Ärmel hoch und lässt sich auf einem Ledersessel nieder. Im Herbst wird es zehn Jahre her sein, dass Ramsauer Verkehrsminister wurde. Er blieb vier Jahre. Auf ihn folgte Alexander Dobrindt, wieder vier Jahre später dann Andreas Scheuer. Das Amt ist ein Wanderpokal der CSU. »Ich habe immer gesagt, wir müssen Mobilität ermöglichen und nicht verhindern«, sagt Ramsauer. »Das ist ein Merkmal einer freiheitlich-liberalen Gesellschaft.« Verkehr ermöglichen, keine Verbote: Es ist das Grundsatzprogramm der CSU-Verkehrsminister.

Während der Koalitionsverhandlungen zur Bildung der schwarz-gelben Bundesregierung 2009, erzählt Ramsauer, habe die CSU die Wahl gehabt zwischen sechs Ressorts: Verteidigung, Landwirtschaft, Verkehr, Entwicklung, Umwelt und Familie. Die Entscheidung sei dann zwischen Entwicklung und Verkehr gefallen: »Wir haben uns für Verkehr entschieden. Wegen der Bedeutung des Ministeriums für Bayern.«

Seit Ramsauer ins Amt kam, und mit ihm die CSU, haben sich die Mittel des Bundesverkehrsministeriums für den Bundesstraßenbau in Bayern nahezu verdoppelt. Im vergangenen Jahr flossen mehr als zwei Milliarden Euro aus dem Bundesverkehrsministerium in bayerische Straßen. Zum Vergleich: Nach Nordrhein-Westfalen, das vor zehn Jahren noch etwa gleichauf lag mit Bayern, gingen nur rund 1,4 Milliarden Euro.

Auch in der Sitzung des Rechnungsprüfungsausschusses im Juni wurden zwei weitere Projekte aus Bayern genehmigt, die der Bundesrechnungshof zuvor bemängelt hatte. Bei einem der Bauvorhaben an der

Fortsetzung auf S. 20

30
Milliarden Euro
hat das Verkehrsministerium im
Jahr 2019 zur Verfügung

7,7
Milliarden Euro
gab das Ministerium 2018 für
Bundesstraßen und Autobahnen aus

40
Prozent
weniger Verkehrsemissionen bis
2030 strebt die Regierung an

2
Prozent
mehr Verkehrsemissionen gab es
im Vergleich zu 1990 tatsächlich

Willkommen zu Hause

Die Deutsche Bank gibt sich bescheiden und entdeckt einen alten Kunden neu: Die deutsche Industrie.

Wird sie dort noch gebraucht? VON INGO MALCHER

Es gibt wenige Dinge, die Gerald Karch nicht bewegen kann. Rotoren von Windkraftanlagen werden von seinen Schwertransportern befördert. Gigantische Gasturbinen ebenso. Komplett Industrieanlagen, Flugzeuge und Schiffe bis zu einer Last von mehr als 17.500 Tonnen – alles kein Problem für Karch.

Doch als Karch Geld von Deutschland nach Indien bewegen wollte, brauchte er Hilfe. Und es half ihm die Deutsche Bank. Ebenjenes Institut, das gerade um seine Zukunft kämpft und vergangene Woche eines der größten Umbauprogramme seiner Geschichte verkündet hat, um sie zu sichern. Der Erfolg dieses Strategiewechsels wird auch Folgen für Unternehmen wie jenes von Karch haben, die die Deutsche Bank brauchen.

Karch ist Geschäftsführer der TII Group aus Pfedelbach bei Heilbronn. 900 Mitarbeiter, rund 200 Millionen Euro Jahresumsatz, Weltmarktführer bei Schwertransport-Fahrzeugen. Ein Familienunternehmen seit 150 Jahren.

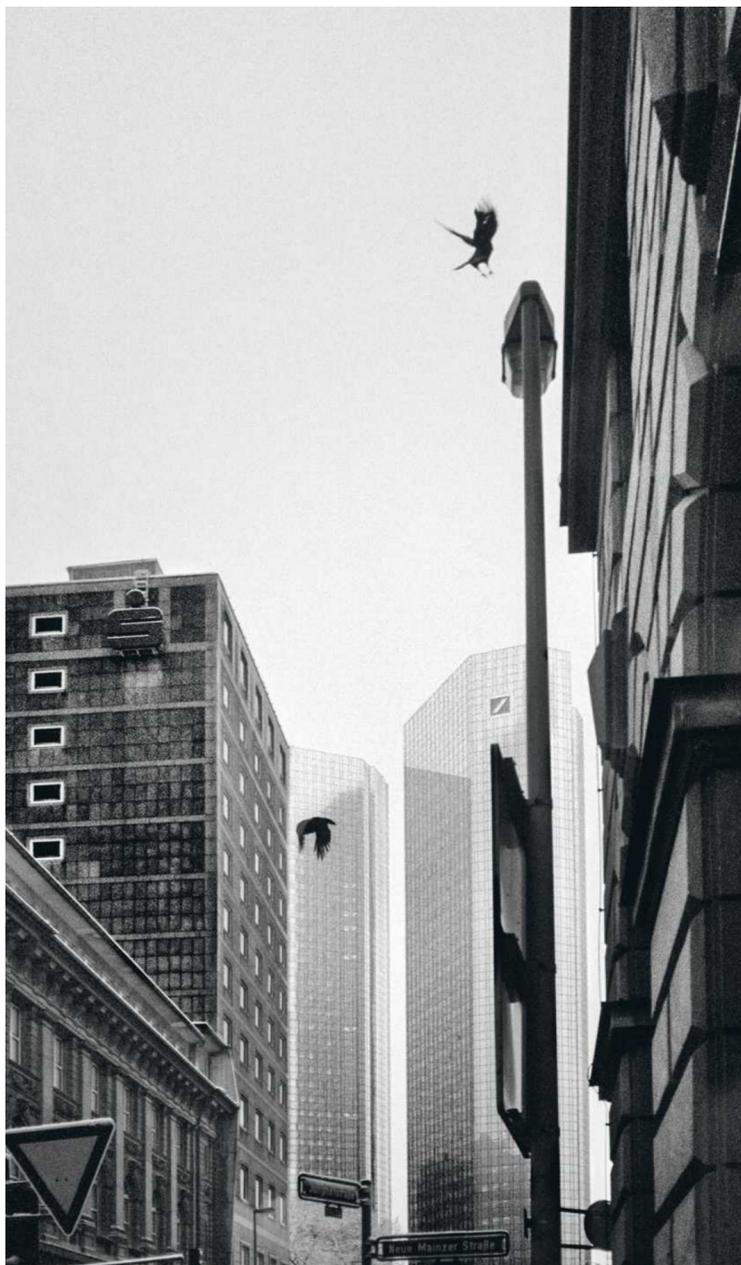
Im Jahr 2014 wollte die TII Group in Indien ein Unternehmen kaufen. »Von Deutschland aus kann man den indischen Markt nicht bedienen«, sagt Karch. Also reiste die Geschäftsführung nach Delhi. Zunächst liefen die Verhandlungen gut, man war euphorisch, dann wurde es schwierig, lange hörte man nichts, wieder ein Treffen, plötzlich einigte man sich. Doch: »Der Kaufpreis musste nun binnen 24 Stunden auf dem Verkäuferkonto sein«, sagt Karch. »In indischen Rupien.«

Was dann geschah, schildert Karch so: Er habe bei seinem Kundenbetreuer bei der Deutschen Bank angerufen. Der und Mitarbeiter der Bank in Indien hatten ihn während der Verhandlungen beraten. 24 Stunden später war der exakte Rupienbetrag von Pfedelbach auf das Konto bei einer Bank in Indien transferiert. »Und der ganze Papierkram war auch geregelt.«

Der Kundenberater schildert die Transaktion detaillierter: Die Bank habe zunächst das Währungsrisiko beim Tausch von Euro in Rupien mit einem Derivat abgesichert, dann habe man entsprechend den strengen indischen Gesetzen für ausländische Investitionen alle Angaben für die Behörden gemacht, die Kollegen in Indien hatten das schon vorbereitet. Schließlich wurde die Zahlung veranlasst. Karch sagt: »Als Mittelständler kann man so was nicht allein regeln.«

Ein Fall, wie er Tag für Tag vorkommt, Alltag in der globalen Wirtschaft. Und doch zeigt er beispielhaft, wie Banken den Kunden dienen können, wenn sie sich auf das konzentrieren, wofür man sie braucht: Beratung auch in schwierigen Lagen, die Abwicklung komplexer Transaktionen. So helfen sie den Unternehmen beim Wachstum. Karch produziert seither in der indischen Stadt Bawal nahe Delhi Schwertransporter für Indien, Südostasien und Afrika.

Wenn man die neue Strategie von Deutsche-Bank-Chef Christian Sewing ernst nimmt, wird sich das Institut künftig stärker auf Kunden wie Karch konzentrieren. Sewing will den radikalen Umbau und beim Investmentbanking sparen. 18.000 Stellen sollen gestrichen werden, der Ak-



Die Frankfurter Zentrale der Deutschen Bank

tenhandel wird komplett aufgegeben. Vor Jahren wollte man eine der größten Investmentbanken der Welt werden, hat riskante Geschäfte gemacht, Milliarden Euro an Strafzahlungen wurden fällig, weil Skandal auf Skandal folgte. Und plötzlich wird man in den Frankfurter Zwillingstürmen demütig – und will wieder mehr Unternehmenskunden aus Deutschland.

»Ob der Mittelstand zur Deutschen Bank eine gute Beziehung aufbauen wird, hängt ganz davon ab, wie sie jetzt auf die Unternehmer zugeht: ob als seriöser Partner auf Augenhöhe oder als arroganter Banker«, sagt Mario Ohoven, Präsident des Bundesverbandes mittelständische Wirtschaft. Und er lässt die Bank gleich wissen, dass seine Mitglieder selbstbewusster geworden seien. Die Unternehmen stünden finanziell gut da, nur wenige seiner Mitglieder glaubten, dass die Deutsche Bank zu alter Stärke zurückfinde.

Trotzdem sieht er im Kurswechsel der Bank ein gutes Signal. Immer mehr Mittelständler seien, wie der Schwertransport-Experte Karch, international tätig. »Für sie ist ein leistungsfähiges und wirtschaftlich gesundes deutsches Bankhaus mit weltweiten Aktivitäten erster Ansprechpartner.«

Es stimmt ja: Nicht jedes Institut kann Übernahmen in Indien begleiten. Oder die Geschäfte für einen Dax-Konzern regeln. Die ZEIT hat mehrere Dax-Konzerne und Mittelständler angefragt, nur wenige wollten sich offen äußern.

Einer von ihnen ist Stefan Scholz, Leiter Finanzen bei der Continental AG. Der Konzern aus Hannover stellt Automobilelektronik, Reifen und Industrieprodukte her, hat mehr als 240.000 Mitarbeiter in 60 Ländern, machte im vergangenen Jahr 44,4 Milliarden Euro Umsatz.

Scholz zählt auf, was er von einer Bank braucht: Sie müsse Exportfinanzierungen bereitstellen, den Zahlungsverkehr abwickeln und fundierte Beratung liefern. Er brauche zudem ein Institut, das auch das klassische Investmentbanking beherrsche, also beispielsweise Absicherungsgeschäfte für Rohstoffe und Fremdwährungen oder Anleihen ausgeben. All das machen Banken wie die Deutsche Bank für Continental. Sie zählt bei dem Konzern zu den Kernbanken, also zu jenen Instituten, zu denen man eine enge Geschäftsbeziehung pflegt.

Und noch etwas zählt für Scholz. »Der Wert von Instituten wie der Deutschen Bank liegt für uns auch darin, dass sie uns beim internationalen Geschäft begleiten können«, sagt er. So müsse er in Brasilien nicht erst ein lokales Institut suchen, wenn er dort ein Werk eröffne. Man gehe einfach zur Auslandsfiliale einer der Kernbanken – und hat bei Problemen auch in Deutschland einen Ansprechpartner.

Das sind praktische Gründe. Aber es gibt für Scholz und Karch noch einen weiteren: persönlichen Kontakt zu den Bankern. »Die lange Beziehung darf man nicht unterschätzen«, sagt Scholz.

Doch nicht nur Scholz, auch die meisten Mittelständler sind heute Kunde bei mehreren Banken. Und damit in einer deutlich besseren Verhandlungsposition als noch vor 30 Jahren, als die Deutsche Bank davon träumte, die Wall Street zu erobern.

Für jeden eine Straße Fortsetzung von S. 19

B2 soll der Verkehr einer Kreuzung in Zukunft »höhenfrei« auf zwei Etagen aneinander vorbeifließen. Der Bundesrechnungshof ermittelte mindestens zehn Millionen Euro Mehrkosten und empfahl, stattdessen zusätzliche Fahrstreifen zu bauen und eine neue Ampelanlage. Bei dem zweiten Projekt soll die A8 vor der Grenze zu Österreich sechsspurig ausgebaut werden. Der Abschnitt führt durch Ramsauers Wahlkreis. Auch hier bemängelten die Prüfer eine »vorschriftswidrige Planung« und den Eindruck einer »ergebnisorientierten Kostenermittlung«. Die Mehrkosten: 110 Millionen Euro.

Ramsauers Nachfolger Alexander Dobrindt erschien während seiner Zeit als Minister persönlich zum Spatenstich für eine Ortsumgehung mit Tunnel in Oberau in seinem Wahlkreis. Die Kosten hier: mehr als 250 Millionen Euro. Als der Nutzen ermittelt wurde, lagen sie noch bei 174 Millionen. Zum Spatenstich brachte der Bürgermeister des Orts ein eigens gefertigtes Namensschild für den Neubau mit: den »Alexander-Dobrindt-Tunnel«. Viele der Anwesenden trugen ein blaues T-Shirt mit der Aufschrift: »Oberau sagt Danke, Alex.«

Auch Minister anderer Parteien nutzten das Verkehrsministerium in der Vergangenheit für Gefälligkeiten. Die CSU aber scheint darin besonders gut zu sein. Michael Groschek, der für die SPD zwischen 2012 und 2017 Verkehrsminister in Nordrhein-Westfalen war, sagt: »Es ist die klar formulierte Erwartungshaltung der CSU, dass sie mit dem Ministerium Infrastrukturausbau in Bayern betreibt.« Allerdings habe Bayern im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern auch einen gut ausgestatteten Beamtenapparat, der auf Vorrat plane. Eine perfekt geölte Maschine. Groschek sagt: »Unter den Kollegen war damals klar: Wenn es ein Projekt zu verteilen gab, dann war Bayern zuerst dran.«

Wie im Jahr 2015, als der Minister Dobrindt das sogenannte Digitale Testfeld Autobahn ins

Leben rief, auf dem etwa selbstfahrende Lkw rollen sollten. Groschek hätte ein solches Testfeld gern in Nordrhein-Westfalen aufgebaut, auch Baden-Württemberg mit seinen Automobilherstellern war interessiert. Doch das Ministerium entschied sich für einen anderen Ort: die A9 zwischen München und Nürnberg. Auf der Strecke wurden 5G-Sender installiert, die Raststätten mit WLAN ausgestattet. Führende Automobilhersteller und IT-Unternehmen nutzten dieses einzigartige Testfeld, sagte Dobrindt ein Jahr nach der Eröffnung. In Bayern.

Andere Digitalprojekte setzte Dobrindt schlechter um. Als erster Verkehrsminister überhaupt hatte er den Bereich der digitalen Infrastruktur übertragen bekommen. Die neue Abteilung sollte den flächendeckenden Breitbandausbau vorantreiben. Als Abteilungsleiter holte Dobrindt einen Mann ins Ministerium, der zuvor als Justiziar und Leiter »Politik und Parteilarbeit« der CSU in München tätig war. Laut einem Bericht des Bundesrechnungshofs stellte Dobrindt 45 Leute ein, ohne den Bedarf zu begründen. Er beantragte mehrere Milliarden Euro Förderung für den Breitbandausbau, ohne vorher den tatsächlichen Bedarf zu ermitteln.

Der Bericht kam zu dem Schluss, dass das Verkehrsministerium beim Aufbau der neuen Abteilung »wesentliche Grundsätze eines geordneten Verwaltungshandelns nicht beachtet«. Bis Ende 2018 sollten alle deutschen Haushalte mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 Megabit pro Sekunde versorgt werden sein. So lautete das Ziel der Bundesregierung. Tatsächlich waren am Ende des vergangenen Jahres noch sieben Millionen

Haushalte in Deutschland ohne einen solchen Anschluss.

Es ist eine Eigenheit des Verkehrsministeriums, dass die Konsequenzen von Entscheidungen oft erst viele Jahre später sichtbar werden. Dann, wenn der verantwortliche Minister schon längst nicht mehr im Amt ist. Wie bei Alexander Dobrindt und dem Breitbandausbau. Wie bei Peter Ramsauer, der kurz nach Amtsantritt entschied, dass die Einnahmen der Lkw-Maut ausschließlich dem Straßenbau zur Verfügung gestellt werden sollten. 2019 sind das rund sieben Milliarden Euro. Vorher flossen sie auch

in den Ausbau von Schienen und Wasserstraßen. Oder wie beim amtierenden Verkehrsminister Andreas Scheuer, der bisher darauf verzichtet, ein staatlich geplantes Ladennetz für Elektrofahrzeuge aufzubauen. Obwohl eine wissenschaftliche Studie, die sein Ministerium in Auftrag gegeben hatte, das ausdrücklich empfahl. Stattdessen erklärte Scheuer, den Bau privater Ladesäulen fördern zu wollen.

Immer wieder beschäftigt sich der Bundesrechnungshof mit solchen Entscheidungen. Allein im vergangenen Jahr hat das Ministerium laut Staatssekretär Ferlemann Hunderte Prüfungen und Berichte des Rechnungshofs bearbeiten müssen. Zuletzt stellten die Prüfer im April in einem vertraulichen Bericht »strukturelle Mängel bei der Planung von Infrastrukturprojekten durch das Ministerium fest. Bei 38 Prozent aller Straßen- und Schienenbauprojekte komme es zu höheren Kosten als einst veranschlagt.

Der Präsident des Bundesrechnungshofs, Kay Scheller, arbeitete jahrelang als Direktor bei der



Immer wieder rügt der Rechnungshof Entscheidungen des Ministeriums

MÄRKTE UND MENSCHEN



Angela Merkel und Siemens-Chef Joe Kaeser am Montag in Görlitz

Später Sieg für Görlitz

Bei guten Nachrichten kommen sie alle: der sächsische Ministerpräsident **Michael Kretschmer** (CDU), Siemens-Chef **Joe Kaeser** und sogar Kanzlerin **Angela Merkel**. Auf dem Gelände des Siemens-Gasturbinenwerks in Görlitz sollen ein Wasserstoffzentrum und ein Innovations-Campus mit bis zu 100 Arbeitsplätzen entstehen. So viel Hightech lasse »ihr Physikerherz höherschlagen«, sagte Merkel.

Dabei hatte Siemens das Werk in der strukturschwachen Oberlausitz vor zwei Jahren noch schließen wollen. Erst vor der IG Metall und dem Betriebsrat organisierte massive Protest, der die ganze Stadt auf die Beine brachte und selbst Merkel zu einem Telefonat mit Kaeser veranlasste, schaffte die Kehrtwende (ZEIT Nr. 50/18). Das Werk ist geblieben, und jetzt wird der Standort, wie von Kaeser damals versprochen, sogar noch aufgewertet. IG Metall und Betriebsräte, die auch die Idee mit der Entwicklung von Speicher- und Wasserstofftechnologie in der Braunkohleregion hatten und mit externen Wissenschaftlern vorantrieben, blieben bei der Verkündung der 30-Millionen-Euro-Investition im Hintergrund. Antreiber **Jan Otto**, der 1. Bevollmächtigte der IG Metall Ostsachsen, ist dennoch froh über den Erfolg, erinnerte den Siemens-Chef aber zugleich daran, die versprochenen Arbeitsplätze beim Komponentenbau zu schaffen. Schließlich seien bei der Wasserstoffforschung zunächst vor allem hochkarätige Spezialisten gefragt. CDU-Mann Kretschmer, ein gebürtiger Görlitzer, und die Kanzlerin können nur hoffen, dass sich die guten Nachrichten auch politisch auszahlen. Schließlich gewann der CDU-Kandidat bei der Görlitzer Oberbürgermeisterwahl vor wenigen Wochen nur knapp gegen den AfD-Konkurrenten. Und am 1. September ist Landtagswahl in Sachsen. **DHL**

JouWatch verliert Gemeinnützigkeit

Vergangenes Wochenende verbreitete der ehemalige Verfassungsschutzpräsident Hans-Georg Maaßen einen Artikel des Portals Journalistenwatch.com (JouWatch) auf Twitter. Später löschte Maaßen die Empfehlung. JouWatch gilt als eines der reichweitenstärksten neureichen »Alternativmedien« und verbreitet revisionistische, rassistische und antisemitische Inhalte (ZEIT Nr. 45/18). Nun zeigte die Kritik an dem Betreiberverein des Portals offenbar Wirkung. Nach Informationen der ZEIT hat das Finanzamt Meissen dem Verein die Gemeinnützigkeit entzogen, Spenden an JouWatch dürfen nicht mehr von der Steuer abgesetzt werden. Die Behörde wollte sich mit Verweis auf das Steuergeheimnis nicht offiziell äußern. JouWatch hat den Hinweis auf die Gemeinnützigkeit im Impressum seiner Internetseite gelöscht. **FUXX**

Das Silicon Valley treibt die Preise

17%

mehr Obdachlose gibt es in San Francisco heute als im Jahr 2017

In San Francisco ist die Zahl der Obdachlosen stark gestiegen. In einem Bericht, den die Stadtverwaltung Anfang Juli veröffentlichte, wird die Zahl der Menschen, die auf der Straße leben, mit 8011 angegeben. Im Jahr 2017 wurden noch 6858 Obdachlose gezählt. 63 Prozent der Betroffenen gaben bei einer Befragung an, dass sie sich keine Wohnung leisten könnten, andere sagten, sie würden keine finden oder ein Umzug sei zu teuer gewesen. In San Francisco und im benachbarten Silicon Valley sind viele Internet-Konzerne zu Hause, deren gut bezahlte Mitarbeiter in die Stadt drängen, weshalb die Mieten dort zu den höchsten in den USA gehören. **IM**