

Die Große Koalition will mit dem Infrastrukturausbau die Konjunktur ankurbeln

Erst ordnen, dann bauen

Von Gerd Held

Man sitzt im ICE von Berlin nach Düsseldorf und freut sich über die komfortable, schnelle Fahrt. Im Nu ist Hannover erreicht. Aber dann wird es immer langsamer. Bielefeld, Hamm, Dortmund, Bochum – die Stationen folgen immer dichter aufeinander, der Zug kommt gar nicht mehr in Schwung. Die Effizienz des ICE-Systems kommt gar nicht mehr zum Tragen, hier wird das Geld und die Zeit vieler Leute verschwendet. Diesen Gedanken hat sicher schon mancher gehabt und ihn dann doch nicht weiter verfolgt. Denn bei allen Großsystemen unterstellt man erst einmal, dass es gute Gründe dafür gibt, dass es so und nicht anders eingerichtet ist. Wer traut sich schon zu, an der Landkarte der deutschen Städte herumzudeuteln und Bochum seinen ICE-Halt abzusprechen? Und doch liegt hier eine Handlungsebene der Politik, die für das Wohl unseres Landes ganz erheblich ist. Es geht darum, wie Deutschland aufgestellt ist, es geht um die „Infrastrukturen“. Das Wort gehörte bis vor kurzem nur zum Expertendeutsch und ist nun in aller Munde. Gegen die Wirtschaftsrezession soll vor allem ein Infrastrukturprogramm aufgelegt werden. Ausgaben für Verkehrswege, Versorgungsnetzwerke oder Bildungsstätten gelten nachhaltig und gemeinnützig, hier soll der New Deal ansetzen. In der Tat bieten Ausgaben für Infrastrukturen Vorteile. Die Bürger können mit ihnen weiterarbeiten; sie können das Sprungbrett zu neuen Unternehmenserträgen, Geschäftszweigen, Berufskarrieren und Wohlstandsmodellen sein. Hier kann man sich vorstellen, dass sie tatsächlich zu einer selbsttragenden Konjunktur führen, während bei den „Konsumgutscheinen“ eine magische Ansteckung im Spiel sein muss, damit auf einen subventionierten Kauf ein nicht subventio-

nierter Kauf folgt. Es macht also Sinn, jetzt die Infrastrukturen auf die Tagesordnung zu setzen.

Das Beispiel der Bahnfahrt zeigt jedoch, dass es hier ein eigenes Problem gibt. Sind nämlich Infrastrukturen schlecht verteilt oder zu aufwendig angelegt, verwandeln sie sich in einen Ballast. Die Benutzung macht das Wirtschaftsleben und den Alltag umständlicher, die Unterhaltskosten belasten die öffentlichen Haushalte und die Steuerzahler. Man kann ein Land auch mit gut gemeinten Infrastrukturen zugrunde richten. In den USA mag ein allgemeiner Nachholbedarf bestehen, aber in Deutschland besteht eine Gemengelage, neben Ausbaufeldern gibt es auch erheblichen Rückbaubedarf.

Zum einen gibt es Regionen, in denen der Güterumschlag, der Wasserverbrauch, die Gewerbeflächen, die Belegzahlen von Schulen und Krankenhäusern rückläufig sind und die Infrastrukturkosten für die verbleibenden Nutzer immer höher werden. Diese Falle besteht inzwischen auch für manche „innovative“ Kultur- und Wissensinstitution. Da ist es nur vernünftig, wenn Konzerne wie die Telekom bei ihren Call-Centern ihre Standortnetze zurückbauen. Der öffentlichen Hand fehlt oft der Mut dazu.

Ein zweiter Rückbau-Bereich betrifft die Standards. Aus einem falsch verstandenen Gleichheitsanspruch hat man in Regionen Spitzenausstattungen gebaut, obwohl die Ertragskraft der Wirtschaft anerkanntermaßen unterdurchschnittlich war. In manchem deutschen Gewerbepark mit Festbeleuchtung kann man nur Löhne unter Tarif zahlen.

Ein dritter Bereich ist schließlich die sogenannte „Individualisierung“. In der Energiewirtschaft verursachen die kleinen

Ökostrom-Einspeiser immense Anlagen- aufwendungen, weil ihre Lieferungen nach Wetterlage stark schwanken und großen Reservekapazitäten unterhalten werden müssen. Individualisierung gilt auch als Trumpf bei den sozialen Infrastrukturen, besonders den Schulen und Pflegeheimen. Der Aufwand für eine solche Versorgung ist immens und würde andere Märkte wie den privaten Wohnungsmarkt antasten.

An dieser Stelle wird deutlich, dass ein allgemeines Infrastrukturprogramm einen erheblichen Anteil unsinniger Ausgaben – mit hohen Folgekosten – enthalten würde. Pauschale Infrastrukturgutscheine sind so schlecht wie Konsumgutscheine. Auch Infrastrukturpolitik ist Ordnungspolitik. Bevor Steuergelder in Milliardenhöhe angefasst werden, muss die Gemengelage zwischen Rückbaubedarf und Ausbaube-

darf sortiert werden. Wir müssen uns in Deutschland darauf einstellen, dass nicht alle Infrastrukturstandards gehalten werden können. In manchen Fällen muss die „Deichlinie“ zurückgenommen werden, damit die Bürger durch ihre Infrastrukturen wirklich gestützt und nicht belastet werden. Nur so kommen wir wieder zu einem selbsttragenden Wirtschaftsleben. Gewiss ist Eile geboten und es kann nicht in wenigen Wochen nachgeholt werden, was an Planung in den letzten Jahren versäumt wurde. Bei Bund, Ländern und Gemeinden wird manches jetzt schnell entschieden werden müssen. Wichtig ist, dass neben dem Aufbau auch das eine oder andere Signal des Rückbaus, der Abstufung und der Bündelung gesetzt wird. Womit wir wieder bei unserer ICE-Fahrt wären.

(Manuskript vom 10.12.2008, erschienen als Leitartikel in der Tageszeitung „Die Welt“ am 12.12.2008 unter der Überschrift „Fortschritt durch Rückbau“)