

**Der Sanierungsstau bei Straßen und Schienenwegen ist nicht mehr zu übersehen. Die Sicherung der Infrastruktur in Deutschland braucht grundlegende Reformen**

## Risse im Fundament

Gerd Held

Bei Leverkusen steht eine imposante Brücke, die beiden hohen Stahlbetonpfeiler sind schon von weitem zu sehen. Die Autobahn A 1 wird hier sechsspurig über den Rhein geführt. Es ist eine der meistbefahrenen Brücken der Republik. Doch bei näherem Hinsehen wird deutlich, dass es der Brücke, die in den 1960er Jahren errichtet wurde, gar nicht so gut geht. Kleinere Sanierungsarbeiten wurden immer wieder durchgeführt, doch im November 2012 stellte man Risse in den Pfeilern, die das ganze Bauwerk tragen, fest. Seitdem gibt es immer wieder Teilspernungen, an fünf Stellen wurden Monitorsysteme angebracht, die jede Veränderung sofort signalisieren. Die Leverkusener Brücke ist ein Patient unter Beobachtung. Schon jetzt steht fest, dass ein Neubau unvermeidlich ist. Bis zum Jahr 2020 wird aber allenfalls ein Teilbauwerk für eine Fahrtrichtung fertig werden. Dieser Fall ist im vergangenen Sommer schlagartig bekannt geworden, als Minister medienwirksam einen Ortstermin inszenierten. Plötzlich entdeckte die Republik, dass sie an vielen Orten ein Brückenproblem hat. Eine Überprüfung von 152 Brücken an Autobahnen und Bundesstraßen in NRW ergab, dass 71 komplett erneuert werden müssen und bei 21 zumindest Reparaturen anstehen. In Schleswig-Holstein musste eine Teilspernung für die berühmte Rader Hochbrücke an der A 7 angeordnet werden. Dabei sind die Querungen nur die auffälligsten, neuralgischen Punkte des Verkehrssystems. Zeichen einer Verschlechterung sind auch an anderen Abschnitten des Straßen- und Schienennetzes feststellbar. Die Brückenkrise ist daher im Grunde eine Infrastrukturkrise. Nicht dass es in Deutschland an Straßen- und Schienenwegen fehlen würde, im Gegenteil, aber das hohe Niveau kann offenbar nicht gehalten werden. Nach dem großen

Neubauschub in den 1960er und 1970er Jahren ist die Bestandserhaltung in den folgenden Jahrzehnten vernachlässigt wurde. Man zehrte von der Substanz. Nun plötzlich wird ein „Sanierungsstau“ entdeckt und das Wort „Infrastruktur“, das früher eine reine Expertenvokabel war, ist in aller Munde.

Natürlich kann man argwöhnen, dass hinter dieser plötzlichen Wende – zumal in Zeiten von Wahlkampf und Regierungs-Neubildung – Begehrlichkeiten des Staates gegenüber den Bürgern stehen. Ist diese Krise nicht ein willkommener Anlass, um die Bürger mit neuen Abgaben und Gebühren zu belasten? Schon ist von einer PKW-Maut oder einem „Infrastruktur-Soli“ die Rede. Alles nur eine Inszenierung? Aber die Krise ist real. Deshalb kann man zu einer anderen Schlussfolgerung kommen: Die Probleme sind zu groß, um nur mit einem Sonderprogramm bearbeitet zu werden. Wenn über Jahrzehnte die Bestandserhaltung systematisch vernachlässigt wurde, kann die Lösung nur darin bestehen, dieser Aufgabe in der Haushaltsführung des Staates ein höheres Gewicht zu geben. So nimmt der Staat durch autospezifische Abgaben (Mineralölsteuer, KFZ-Steuer, LKW-Maut) jedes Jahr rund 50 Milliarden Euro ein. Das würde für Neubau und Bestandserhaltung reichen, aber das Geld wird zu einem erheblichen Teil für andere Aufgaben verwendet. Die Zweckbindung der Mineralölsteuer ist vom Bundestag in den vergangenen Jahren immer wieder aufgehoben worden. Man kann es noch grundsätzlicher sehen: Das Verkehrssystem trägt zur Wertschöpfung der Wirtschaft und zur allgemeinen Wohlfahrt der Bürger bei, deshalb hat es einen Anspruch auf Mittel aus dem allgemeinen Steueraufkommen. Bevor also jetzt ein neues Notprogramm aufgelegt wird, das

wieder einmal „alternativlos“ ist, weil die Bürger vor gesperrten Brücken stehen, sollte an die Regeln guter Haushaltsführung erinnert werden. Ein guter Haushälter – ob er nun für das Budget einer Familie, eines Unternehmens oder eines Landes verantwortlich ist – bildet Rücklagen für die Bestandserhaltung. Wenn jetzt nicht genug Geld da ist, um das gute Niveau des deutschen Verkehrssystems zu halten, hat man offenbar keine hinreichenden Rücklagen gebildet. Im Grunde handelt es sich um eine verdeckte Form von Schuldenpolitik - Defizite werden verborgen und in die Zukunft verschoben. Ein Teil der Kosten für die Erhaltung der Infrastruktur taucht nicht in den Haushalten der öffentlichen Hand auf, weil zunächst einmal von der Substanz der Verkehrsbauten gezehrt wird. Man duldet eine allmähliche Verschlechterung und kann über die Mittel, die eigentlich hier zu veranschlagen wären, anderweitig verfügen. Die unterlassene Bestandspflege ist ein Leben auf Pump - bis dann doch die Realität ein Machtwort spricht wie bei der Leverkusener Brücke.

Allerdings ist ein größerer Etat des Verkehrsministers noch kein Garant für die Effizienz der Infrastruktur – so wenig, wie „mehr Geld für die Bildung“ für ein besseres Lernen sorgt. Im Gegensatz zum Neubau ist die Bestandserhaltung oft ein dröges, unauffälliges Geschäft. Deshalb muss sichergestellt werden, dass zusätzliche Mittel für diesen Zweck nicht vor Ort für öffentlichkeitswirksamere Projekte umge-

widmet werden. Das ist legal möglich auf Grund der sogenannten „Deckungsfähigkeit“ zwischen Erhaltungs- und Neubaumaßnahmen. Und auch beim Bestand ist ein kritischer Blick angebracht, denn das deutsche Verkehrssystem ist sehr breit aufgestellt. 94 Prozent der Bevölkerung können innerhalb von 30 Minuten mit ihrem PKW eine Autobahn erreichen - das ist im europäischen Vergleich ein sehr hoher (und kostenträchtiger) Wert. Der schnellste und aufwendigste Straßentyp wurde über Jahrzehnte immer gleichförmiger in der Fläche verteilt. Für die Zukunft wird man nicht umhinkommen, hier stärker Prioritäten zu setzen. Doch dazu fehlt dem Bund ein Durchgriffsrecht in der Raumordnung. Er muss bei seinen Maßnahmen einen festen Länderschlüssel beachten. Bekommt ein Bundesland zusätzliche Mittel, haben im gleichen Zug die anderen Länder auch Anspruch auf Zusatzgelder. Dieser Proporz macht es unmöglich, den Sanierungsstau gezielt abzuarbeiten und dabei auch Anpassungen an die tatsächliche Nutzung vorzunehmen.

Es gibt also allen Grund, die deutlichen Krisenzeichen bei der Infrastruktur ernst zu nehmen, aber sie sind kein Anlass für schnelle Hilfsprogramme mit globalen Geldbeträgen. Nötig sind ordnungspolitische Veränderungen. Die Infrastrukturprobleme sind ein Prüfstein, ob in der kommenden Legislaturperiode eine echte Reformpolitik gelingt.

*(Manuskript vom 15.9.2013, erschienen als Essay in der Tageszeitung DIE WELT am 13.11.2013)*