

# Das unfassbare deutsche Infrastruktur-Desaster

Von N. Doll, S. Fründt, E. A. Ginten, T. Heuzeroth, B. Nicolai, A. Tauber, D. Wetzel  
Veröffentlicht am 12.05.2013 | Lesedauer: 33 Minuten

**Die Infrastruktur galt als Rückgrat der Volkswirtschaft und Garant für den Wohlstand. Doch Straßen, Schienen- und Wasserwege, Energie- und Telefonnetze verkommen. Experten sehen eine „Zeitbombe“.**

Wer sich in das 1000-Seelen-Nest Niederzimmern in Thüringen verirrt, stolpert gleich am Ortseingang über ein merkwürdiges Denkmal. Eine graue Granitplatte, über und über mit Blechplaketten beklebt. Darin eingraviert sind Namen wie Gerdi und Roli, Puffi und Roswitha aus Königsbrunn. Auch eine Klasse 9a ist vertreten, Peter Michael Huber, Innenminister a. D., und die Firma Kondomdiscount. Sie alle teilen eine seltene und zugleich ziemlich zweifelhafte Ehre: Sie sind Schlaglochbesitzer. Die Idee dazu hatte Christoph Schmidt-Rose. Der Bürgermeister der chronisch klammen Kommune beschloss vor drei Jahren, die zahllosen Schlaglöcher von Niederzimmern einfach zu verkaufen – für 50 Euro das Stück. Die Aktion „Teer muss her“ wurde ein voller Erfolg. Journalisten aus Japan und Namibia riefen im Rathaus von Niederzimmern an. Der US-Nachrichtensender Bloomberg interessierte sich für die holprigen Verhältnisse auf der Vieselbacher Straße. Sogar die „New York Times“ druckte eine Glosse. Neben Häme aus aller Welt brachte die Aktion dem Bürgermeister aber auch das erhoffte Geld. 257 Sponsoren erbarmten sich und kauften ein Schlagloch. Nach Abzug der Kosten für den Granitstein brachte die Aktion 10.000 Euro, mit denen so viele Löcher wie möglich gestopft wurden.

„Leider reichte das Geld nur für Flickwerk“, klagt Bürgermeister Schmidt-Rose heute. Und der letzte Winter sei auch in Thüringen lang gewesen. An vielen Stellen platzen die Straßen nun schon wieder auf. Weitere 20.000 Euro müssten her für noch mehr Teer. Der Bürgermeister nimmt es gelassen: „Immerhin haben wir jetzt das einzige Schlagloch-Denkmal der Welt.“

## Fernstraßen waren der Inbegriff für Deutschland

Das ist ein schwacher Trost, denn es gab Zeiten, da beruhte Deutschlands Bekanntheit nicht auf Schlagloch-Denkmalen. Da wurde die größte europäische Volkswirtschaft beneidet um ihr vorbildlich ausgebautes Verkehrs- und Kommunikationsnetz. Die deutschen Fernstraßen waren für PS-Fans der Inbegriff der Freiheit auf vier Rädern. Selbst wenn viele Menschen weltweit nicht viel über Deutschland wissen, „Autobahn“ können sie fast alle sagen – auf Deutsch. Ein dichtes Netz von Schienen- und Wasserwegen sorgte für reibungslosen Güterverkehr zwischen Industriezentren und Seehäfen. Rund um die Uhr wurden an den großen Flughäfen die werthaltigsten Waren für den Export in ferne Länder umgeschlagen.

Die Realität sieht längst anders aus, Niederzimmern, könnte man sagen, ist überall. Das Straßennetz der Auto-verliebtesten Nation der Welt steht vor dem Kollaps: Staus, Baustellen, Holperpisten bestimmen bundesweit das Bild – ausgerechnet in jenem Land, in dem das Automobil erfunden wurde, das bis heute die weltweit erfolgreichste Autoindustrie hat, Marken wie Porsche, Mercedes oder BMW. Nur gibt es für die eben immer seltener den passenden Untergrund. Brücken zerbröseln. Bahntrassen verrosten. Schleusen vergammeln, Häfen und Kanäle versanden, Energie- und Kommunikationsnetze halten mit technologischen Entwicklungen nicht mehr Schritt.

„Infrastruktur“ bedeutet Unterbau. In Deutschland war und ist dieser Unterbau das Fundament für eine der produktivsten Volkswirtschaften der Welt und ein Garant für den Wohlstand. Dieses Fundament aber ist mürbe geworden. Der ADAC meldet im vergangenen Jahr durchschnittlich 800 Staus pro Tag auf den Schnellstraßen. Jeder Autofahrer bringt im Verlauf eines Jahres im Schnitt acht Arbeitstage in aufreibendem Stop-and-go oder totalem Stillstand. Weil Deutschlands Infrastruktur verkommt. Experten wie Busso Grabow vom Deutschen Institut für Urbanistik sprechen von einer „Zeitbombe“.

## **Alles rot rund um Köln**

Chaos. Alles rot. „Das sieht sehr angespannt aus hier“, sagt Markus Bachleitner. Er steht in einer lichtdurchfluteten Etage des ADAC-Hauptgebäudes in München vor einem riesigen Monitor. Darauf abgebildet ist eine Karte, die Deutschlands Autobahnnetz zeigt. Die Strecken sind hell- bis dunkelgrün, in Rottönen und schwarz gefärbt – die Skala reicht damit vom flüssigen Verkehr bis hin zur Vollsperrung.

Bachleitner tippt mit dem Finger auf den Monitor und zoomt auf die Autobahnen rund um Köln. Es ist gerade mal 14.00 Uhr, doch hier sind die Strecken bereits überlastet. Man sieht Dreiecke mit Ausrufezeichen darin. Auf der A3: stockender Verkehr. Auf der A4 geht es nur mit 20 Kilometern pro Stunde voran. „Am Abend wird es noch schlimmer“, sagt Bachleitner. „Dann wird hier alles rot sein.“ Dieser Monitor bildet im Minutentakt den Zustandsbericht des deutschen Straßennetzes ab. Der ADAC sammelt die Verkehrsdaten der Polizei und von Messstationen auf Brücken und Straßen und verarbeitet sie mit Daten, die Mitglieder über Smartphones und Lastwagen über ihre Telematiksysteme verschicken.

Das Ergebnis: ein Bild der aktuellen Verkehrslage, wie es sonst keine Behörde und keine andere Institution in Deutschland anbieten kann. Die täglichen Lageberichte ergeben zusammen eine erschreckende Jahresbilanz: 595.000 Kilometer Stau gab es im vergangenen Jahr. 15-mal rund um die Erde reihten sich die Autos rechnerisch aneinander.

## **Staukarte ist ständig dunkelrot**

Und es sind immer dieselben Stellen, an denen sich die Autos stauen. Die A99 rund um München ist auf der Karte des ADAC ständig dunkelrot eingefärbt. Ebenso die Autobahnabschnitte rund um Stuttgart, Frankfurt, Hamburg und Berlin. Und dann – ganz deutlich – das Ruhrgebiet. Auch Köln ist von roten Strecken umgeben, hier herrscht das reine Verkehrschaos. Der Grund dafür liegt nicht in einem Mangel an Straßen. Der Grund ist ihr schlechter Zustand.

„Seit mindestens zehn Jahren ist es ganz offensichtlich, dass die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland unterfinanziert ist. Es gibt einen deutlichen Investitionsstau, selbst wichtigste Reparaturen werden unterlassen“, sagt Klaus-Peter Müller, Präsident des Deutschen Verkehrsforums und Aufsichtsratschef der Commerzbank. „Deutschland ist ein Durchgangsland und hat als solches im europäischen Vergleich immer noch ein dichtes und gutes Netz von Straßen, Schienen- und Wasserwegen.

Das war und ist eine Stärke unseres Landes, aber wir sind dabei, das zu verspielen“, so Müller. „Der Zustand ist vielerorts besorgniserregend. Wir müssen rasch handeln und investieren, sonst kommt uns das teuer zu stehen.“

Schon 1999 warnte die sogenannte Pällmann-Kommission vor einer „Instandhaltungskrise“ in Deutschland und forderte eine Aufstockung des Etats. Je später man investiere, desto höher seien die Folgekosten. Wer Schlaglöcher heute nicht stopfe, müsse morgen die Straße komplett neu aufreißen.

## **Erhaltungsmaßnahmen werden vernachlässigt**

Zu einem Bewusstseinswandel in der Politik haben diese Mahnungen jedoch nicht geführt, beklagt jetzt eine Kommission unter der Führung des früheren Vorsitzenden der deutschen Verkehrsministerkonferenz, Karl-Heinz Daehre. In ihrem Abschlussbericht spricht die Daehre-Kommission von einer nach wie vor „gravierenden Vernachlässigung der Erhaltungsmaßnahmen“. Mittel, die für den Straßenerhalt vorgesehen waren, würden zu oft in politisch gewollte Neubauprojekte umgeleitet.

Fast 20 Prozent der Autobahnstrecken und 41 Prozent der Bundesstraßen hätten den „Warnwert“ 3,5 bereits erreicht oder überschritten, heißt es im Abschlussbericht der Daehre-Kommission. Zwar wurde die Lastwagenmaut mit dem Ziel erhoben, künftig mehr Geld in den Straßenerhalt zu investieren. Doch der Straßenbau-Etat stagniert seit Jahren, obwohl die Verkehrsflut rasch steigt. Die Bundesregierung erwartet, dass die Verkehrsleistung bis 2025 im Vergleich zu 2004 um rund 18 Prozent steigt. Der Gütertransport wird der Prognose zufolge sogar um 70,2 Prozent zunehmen. Ein durchaus dramatischer Wert vor dem Hintergrund, dass ein Lastwagen eine Straße in etwa so stark beschädigt wie 40.000 Pkw.

## **Zerbröselnde Brücken**

Zu einem Risiko nicht nur für die Wirtschaft, sondern für Leib und Leben der Verkehrsteilnehmer wird die Wartungsmisere dort, wo sich der Auto- und Bahnverkehr wie durch Nadelöhre über Brücken zwängt. „Viele Brücken wurden in den Nachkriegsjahren gebaut. Damals hat man nicht mit einer solch enormen Zunahme des Verkehrs gerechnet“, sagt Wulf-Holger Arndt, Verkehrsexperte am Deutschen Institut für Urbanistik. „Sie kommen jetzt an die Grenze ihrer Lebensdauer.“

Wie schlimm die Lage der Brücken ist, weiß Robert Hillebrand aus täglicher Anschauung. Der 40-Jährige ist Bauingenieur und arbeitet bei der Autobahndirektion Südbayern. Die Strecke zwischen Salzburg und München kennt er in- und auswendig. Heute steht er unter dem Bauwerk 73, einer kleinen Brücke an der A 8 in der Nähe der Anschlussstelle Weyarn. Hillebrand klopft mit einem Hammer gegen den Beton, schon lösen sich Brocken. Die Brücke hat die Note 2,8. „In der Schule hätte man sich darüber gefreut“, sagt er. „Hier allerdings heißt es: Man muss etwas tun.“

Alle sechs Jahre führen Ingenieure Hauptprüfungen an den deutschen Brücken durch, alle drei Jahre gibt es eine einfache Sichtüberprüfung. Hillebrand und seine Kollegen verteilen seit Jahren immer schlechtere Noten. Jede zehnte Brücke in Deutschland gilt inzwischen als sanierungsbedürftig. Im Schienenverkehr ist die Situation noch angespannter. In Nordrhein-Westfalen beispielsweise sind die Bahnbrücken im Durchschnitt doppelt so alt wie die Autobahnbrücken. Bei den Fernstraßen gibt es allerdings besonders krasse Beispiele.

Teilstrecken wie etwa die A 45, die sogenannte Sauerlandlinie mit ihren 62 Talbrücken, sind für den Schwerlastverkehr mit mehr als 44 Tonnen gesperrt. Sie müssten dringend saniert werden. Doch dafür ist kein Geld da. Weil nun notgedrungen Spuren verengt, Gewichts- und Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgegeben werden müssen, um die Stabilität der Brücken nicht zu gefährden, sind die Unternehmen rund um Siegen gezwungen, gewaltige Umwege zu fahren.

## **Brücke in Hamburg marode**

Ein Schicksal, das auch den Spediteuren des Hamburger Hafens droht. Denn die wichtigste Brücke im größten deutschen Seehafen ist derart marode, dass die Gewichtsgrenzen für Lkw gesenkt und ein Überholverbot ausgesprochen werden mussten. Die gigantische Köhlbrandbrücke stammt aus dem Jahr 1974. Bauingenieure mahnen, dass die Tragfähigkeit dramatisch nachlässt.

Ab dem Jahr 2025 werden die Kosten für Sanierungsarbeiten den Aufwand für einen Neubau übersteigen, rechnen Experten in Hamburger Verbänden vor. Wegen der Schiffsdurchfahrten in den Terminal Altenwerder muss eine neue Hängebrücke mindestens 60 Meter hoch sein, Alternative wäre ein teurer Tunnel.

„Die konkreten Planungen für einen Ersatz müssen unverzüglich beginnen“, sagt Gunther Bonz, Präsident des Unternehmensverbandes Hafen Hamburg. Vorbereitungen für einen solch aufwendigen Brückenbau dauern seiner Einschätzung nach mindestens fünf Jahre, die Bauzeit selbst sicher noch länger. Doch bis heute gibt es in den zuständigen Ressorts der Hamburger Politik keine Arbeitseinheit, die eine neue Köhlbrandquerung gezielt vorantreibt.

Der Hafen Hamburg ist das größte zusammenhängende Industrie- und Gewerbegebiet Deutschlands. Firmen wie Kühne + Nagel oder DHL betreiben riesige Warenlager. Stillstand auf den Straßen ist ihr Albtraum. „Wir dürfen keinen langsamen Infrastruktur-Tod sterben“, sagt Lobbyist Bonz, der zugleich Manager beim Hafenbetreiber Eurogate ist.

## **Umwege für Schwerlastfahrzeuge nötig**

Mit Verhältnissen, wie sie Hamburgs Spediteuren drohen, muss Erich Bork bereits heute klarkommen. Der 68-Jährige könnte eigentlich schon Rentner sein, doch noch immer ist er in der Geschäftsführung des Kölner Schwerlasttransportunternehmens Colonia, das seinen Sitz auf der linken Rheinseite in einem Industriegebiet hat. Das Hauptgeschäft macht der traditionsreiche Familienbetrieb mit 85 Autokränen, 46 Sattelzügen und 100 Sattelaufliegern. Die „schweren Klamotten“, wie Bork im rheinländischen Dialekt sagt.

Wenn Bork einen Autokran, der gut 100 Tonnen wiegen kann, auf die andere Rheinseite nach Wuppertal schicken wollte, dann wählte er vor wenigen Jahren noch die direkte Strecke durch Köln. Mittlerweile fährt er über Düsseldorf. Das braucht eineinhalb Stunden mehr Zeit.

Es begann mit einem Behörden-Anruf, den Bork vor einem halben Jahr entgegennahm. „Uns wurde mitgeteilt, dass ab 16 Uhr die Leverkusener Autobahnbrücke für unseren Schwerlastverkehr nicht mehr zu befahren sei“, sagt er. Die Brücke sei „akut marode und auffällig“, habe es geheißen. „Wir haben 85 Kranfahrzeuge, davon zwei Drittel, die deutlich schwerer als 40 Tonnen sind. Wie sollten die abends zurückkommen?“

Alternativen gibt es nicht mehr: Die Mülheimer Brücke ist nur bis 40 Tonnen befahrbar, die Zoobrücke bis 3,5 Tonnen, die Deutzer Brücke bis 3,5 Tonnen und die Severinsbrücke immerhin noch bis 69 Tonnen. Die Bauwerke tragen nicht mehr die Lasten, die Bork transportieren muss.

Inzwischen gleicht die Bundesrepublik einem Labyrinth, durch das sich die Schwertransporte im Zickzackkurs ihren Weg suchen müssen. Für manche Strecken nimmt Bork sogar die Hilfe von Straßenlotsen in Anspruch – anders kommt man längst nicht mehr durch die Stadt Köln, die von Baustellen durchzogen ist. Noch schlimmer ist es bei Langstrecken. Neulich musste Colonia eine 200-Tonnen-Pressen über die Strecke von 400 Kilometern transportieren, obwohl der direkte Weg nur 100 Kilometer betragen hätte.

Bork überlegt bereits, welche Konsequenzen er ziehen soll. Er prüft, in die Schifffahrt einzusteigen. „Ich denke, dass wir mit einer Schiffsanbindung in Köln ganz gut zurechtkämen.“ Dass der Unternehmer nicht mal auf die Idee kommt, seine Schwergewichte mit der Bahn zu transportieren, sagt einiges über den Zustand des Schienenverkehrs aus.

### Engpässe auf den Schienen

Wer etwas von Ewald May möchte, muss ein steiles Treppchen zu seinem Stellwerk hochsteigen. Von dort gelangt man in einen Raum mit mannshohen, grau lackierten Apparaten aus schwerem Stahl – und direkt in die Vergangenheit. Ewald May ist der Fahrdienstleiter und Schrankenwärter von Bergisch Gladbach. Von seiner Kommandobrücke, die vier Meter über den Gleisen thront, regelt er den Bahnverkehr Richtung Köln. Tut er es nicht, fährt nichts mehr.

Ein Lämpchen leuchtet auf, ein Zug wird angekündigt. „Geht los“, brummt May und drückt Knöpfe auf einem alttümlichen Schaltbrett. Die Schranke schließt sich. May hantiert geräuschvoll an einem der großen Apparate, dann geht er zu der Reihe mit den Hebeln, die ihre langen, zapfhahnartigen Griffe in die Höhe recken.

May ergreift einen und legt ihn um. Endlose Drahtzüge setzen sich in Bewegung, im Inneren des Stellwerkes rumort es. May hat die Weiche gestellt, nun ist das Signal dran. „Dafür braucht man Übung und Muskelkraft“, sagt er. Das Gebäude ist aus dem Jahr 1911, die technische Ausrüstung auch. Gibt es hier etwas, was nicht aus der Kaiserzeit ist? May überlegt. „Mich. Und mein Handy.“

Von den 437 Stellwerken in Nordrhein-Westfalen sind 103 sogenannte mechanische Einrichtungen, vergleichbar mit der in Bergisch Gladbach. Und damit steht dieses Bundesland noch besonders gut da, sagt Ronald Pörner, der Hauptgeschäftsführer des Verbandes der Bahnindustrie (VDB): „In ganz Deutschland hat etwa ein Drittel der Stellwerke das Ende der technischen Lebensdauer bei Weitem überschritten. Es handelt sich im Wesentlichen um Anlagen der Baujahre 1885 bis 1935.“ Das Durchschnittsalter beträgt 93 Jahre.

Und die Stellwerke sind nur ein Beispiel für die Vergreisung der deutschen Schienenwege. „Ersatzinvestitionen wären dringend nötig“, sagt Pörner. Doch es passiert nichts oder viel zu wenig. „Stattdessen fahren wir das Schienennetz Jahr für Jahr immer mehr auf Verschleiß.“ Wie prekär die Situation in bestimmten Regionen sein kann, zeigt das Beispiel des Verkehrsverbunds Berlin Brandenburg (VBB). Der hat in seinem Zustandsbericht für 2012 festgestellt: „Insgesamt sind 9,4 Prozent des Netzes nicht mit der eigentlichen Streckengeschwindigkeit befahrbar.“

### Alles muss über die Hohenzollernbrücke

Es gibt keine Kameras, Sicherheitsleute oder Sperrzonen. „Trotzdem, was Sie hier sehen, ist sicher das technisch am besten überwachte Bauwerk in ganz Deutschland“, sagt Michael Häßler und zeigt auf die Hohenzollernbrücke. Häßler ist Ingenieur, als Regionalbereichsleiter für das Schienennetz in Nordrhein-Westfalen zuständig und immer in Sorge um die 1911 fertiggestellte Brücke.

Sechs Gleise führen auf ihr über den Rhein, bis zu 1200 Züge überqueren dort jeden Tag den Fluss – damit ist die Hohenzollernbrücke eine entscheidende Ost-West-Achse im deutschen Schienenverkehr und einer der wichtigsten Knoten im europäischen Bahnsystem. Wenn die Deutsche Bahn an diesem

neuralgischen Punkt ein Problem bekommt, ein Zug dort nicht pünktlich den Rhein passiert, spürt man die Folgen wenig später im ganzen Land.

„Haben wir hier fünf Minuten Verspätung, sind die Züge bereits in Düsseldorf nicht mehr im Zeitplan. Bei 15 Minuten merken Sie das bis Dortmund, Hannover, Bremen oder Frankfurt“, sagt Häßler. Die großen Knoten wie der in Köln sind der große Schwachpunkt des deutschen Schienenverkehrs.

### **Schienennetz ist überlastet**

Bahn-Chef Rüdiger Grube versucht erst gar nicht, die Situation zu beschönigen, und Uralttechnik ist nicht mal das größte Problem: „Unser Schienennetz ist in Teilen bereits heute überlastet. Wichtige Verkehrsknoten und hochfrequentierte Strecken wirken wie Flaschenhälse und limitieren die Kapazitäten.“ Noch wurschtelt man sich so durch, doch das geht nicht mehr lange gut.

Wenn die Prognosen der Bundesregierung stimmen, wird allein der Schienengüterverkehr zwischen 2004 und 2025 um 65 Prozent zulegen. Und in den Personenzügen drängeln dann noch ein Viertel mehr Menschen, als heute. „Damit verschärft sich die Situation an bestehenden Engpässen weiter, und neue kommen hinzu“, sagt Bahn-Chef Grube: „Auf längere Sicht droht ein Kollaps der Schiene.“

Auf längere Sicht? Michael Häßler steht auf dem Kölner Hauptbahnhof und versucht gegen das Rattern der Züge anzuschreien. „Der Verkehr nimmt ständig zu, in Nordrhein-Westfalen fahren wir seit 1998 rund 15 Prozent mehr Zugkilometer“, ruft er. Das gilt für den Personenverkehr, die Zahl der Güterwagen steigt jedes Jahr noch weitaus schneller an. Was nicht wächst, ist das deutsche Schienennetz, rein rechnerisch ist es seit der Bahnreform von 1994 sogar ein wenig geschrumpft.

Es ist also heute schon mehr als eng auf den Trassen. Nach internen Zahlen der Bahn lag beispielsweise die Auslastung der Strecken Hamburg–Hannover oder Karlsruhe–Basel 2011 bei 126 Prozent, die zwischen Frankfurt und Mannheim bei 124 Prozent. Das bedeutet, dass die Züge in engeren Abständen fahren müssen als idealerweise vorgesehen, es fehlt dann ein Puffer bei unvorhersehbaren Problemen. Ist der Fahrplan optimal gestaltet, beträgt die tatsächliche Auslastung einer Strecke unter 100 Prozent.

Müssen mehr Züge auf die Gleise, werden die Puffer rausgenommen, die Bahnen rollen in kürzerer Abfolge. Für das eng besiedelte Nordrhein-Westfalen hat der Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaften an der Universität Münster, Karl-Hans Hartwig, ganz aktuell eine Überlastungen von 24 Streckenabschnitten berechnet. 50 weitere Abschnitte operieren an der Kapazitätsgrenze.

### **Bahnknoten verstopfen**

Das muss nicht automatisch den Schienen-GAU bedeuten, die Züge fahren ja nicht direkt hintereinanderweg. Nur: Wenn ein Zug nicht mehr im Zeitplan ist, ein Störfall gemeldet wird, verstopfen die Knoten rasch. Man muss sie sich wie die Nahtstelle an einer Sanduhr vorstellen. Es kommt nicht darauf an, wie große die beiden Kolben sind, sondern wie viel durch den schmalsten Durchlass geht. Und was da in Köln jeden Tag durchpasst, grenzt an ein Wunder.

Erst müssen die Züge über das nicht mal 30 Meter breite Nadelöhr der Rheinbrücke, dann docken sie an einem Hauptbahnhof mit nur elf Bahnsteigkanten an – ein Witz für ein Drehkreuz wie Köln.

280.000 Menschen steigen dort jeden Tag ein und aus, ähnliche Dimensionen gibt es allenfalls in München oder Frankfurt. Nur sind die Hauptbahnhöfe dort wesentlich größer.

2,5 Milliarden Euro zahlt der Bund jedes Jahr nur für Ersatzinvestitionen in das Netz, hinzu kommen die Eigenmittel der Bahn. Aus Expertensicht reicht das hinten und vorne nicht. „Nur um den Anstieg des Durchschnittsalters aller Anlagen im Netz zu stoppen, wäre seitens des Bundes pro Jahr 3,5 Milliarden Euro nötig“, sagt VDB-Hauptgeschäftsführer Pörner.

Und an eine dringend nötige Neugestaltung nur der fünf wichtigsten Bahnknoten Köln, Frankfurt, Hannover, München und Berlin ist mit den derzeit vorhandenen Mitteln schon gar nicht zu denken. Die Daehre-Kommission, die lange über dem Schienenproblem brütete, kam zu dem Ergebnis, dass pro Jahr 7,2 Milliarden Euro fehlten, um das Schienennetz in einen bedarfsgerechten Zustand versetzen zu können.

### **In den Kommunen ist es noch schlimmer**

Der Zustand der kommunalen Schienennetze, also der Stadt-, Straßen- und U-Bahnen, ist noch weit bedenklicher – vor allem in westdeutschen Städten, die schon früh auf Schienenverkehr gesetzt haben. Die Anlagen fahren seit Jahrzehnten unter höchster Dauerbelastung, und die Fahrgastzahlen steigen immer weiter an. Anders als die Verkehrsbudgets der Städte.

Der Verband der Verkehrsunternehmen (VDV) stellte zuletzt fest: „Für turnusmäßige Reinvestitionen in die Fahrwege und Bahnhöfe der U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen werden jährlich 550 Millionen Euro benötigt.“ Davon könnten die Kommunen und ihre Verkehrsbetriebe pro Jahr 220 Millionen Euro aufbringen. Bleibt ein jährliches Defizit von 330 Millionen Euro.

Die Gründe für die Vernachlässigung der Infrastruktur haben mit Politik und Psychologie zu tun. Die Beratungsgesellschaft McKinsey diagnostiziert bei deutschen Entscheidungsträgern eine „Neigung zu Optimismus“ und eine „Veranlagung, negative Resultate nicht zu berücksichtigen“ – verhängnisvoll gepaart mit „unvollkommenen Prognosetechniken“ und einem „Mangel an Erfahrung und Fähigkeiten“.

Dass dieser Befund zutrifft, zeigt unter anderem auch das Beispiel der deutschen Abwasser-Infrastruktur. Während die öffentlichen Kanäle mehr oder weniger gut in Schuss sind, liegt auf privaten Grundstücken in Deutschland eine Zeitbombe vergraben: Rund eine Million Kilometer lang sind die Grundstücksentwässerungsanlagen, die von den deutschen Hausbesitzern gewartet und gegebenenfalls saniert werden müssten.

### **Schadhafte Wasserleitungen**

Experten und Behörden schätzen, dass zwischen 75 und 90 Prozent der Rohre schadhaft sind, sodass Abwasser in den Boden sickert. Die Sanierungskosten bei durchschnittlich 330 Euro pro Meter summieren sich deutschlandweit auf einen dreistelligen Milliardenbetrag. Doch Landes- und Kommunalpolitiker wagen es nicht, die geltenden Wassergesetze in Anwendung zu bringen und die Immobilienbesitzer zur Überprüfung und Reparatur zu bewegen. „Die Angst vor dem Bürger ist zu groß“, erklärt sich ein unabhängiger Gutachter den Sanierungsstau.

Politiker richten ihr Augenmerk lieber auf prestigeträchtige Leuchtturmprojekte, wie etwa den bis heute völlig unausgelasteten Jade-Weser-Port oder den Berliner Großflughafen BER. Die Kosten solcher Projekte werden von den ewig optimistischen Politikern stets unterschätzt: Im Bereich Schiene laut McKinsey im Schnitt um 45 Prozent, bei Brücken und Tunneln um 34 Prozent und im Straßenbau um 20 Prozent.

Zugleich schätzen die Berufsoptimisten in den Parteien, Ministerien und Landesregierungen die Nutzen der Projekte fast immer zu hoch ein: Bei 84 Prozent aller Schienenprojekte und der Hälfte aller Straßenprojekte liegt die Erwartung ihrer Nutzung mehr als 20 Prozent zu hoch.

Vom Nutzen der Neubauten geblendet, neigen Entscheidungsträger dazu, alle resultierenden Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben zu ignorieren. Die werden kommenden Generationen überlassen. Die Wasserwege sind da keine Ausnahme.

### **Der Geisterhafen von Halle**

Dirk Lindemann steht am Südkai des Hafens von Halle, und für einen Moment nehmen seine Augen hinter den selbsttönenden Brillengläsern einen versonnenen Ausdruck an. „Sie müssen mal am Abend herkommen“, sagt er leise. „Dann sehen Sie, wie hier die Wildschweine durch die Saale schwimmen. Gleich da vorn.“

Doch jetzt ist es mitten am Tag, von Borstentieren keine Spur. Und auch sonst ist nicht viel zu sehen. Vor allem: kein Schiff. Die ganze Woche lang hat nicht ein Kahn am Kai festgemacht. Den ganzen Monat lang schon. Streng genommen ist seit Anfang des Jahres kein Frachtschiff mehr die Saale heraufgefahren. Wie im vergangenen Jahr. „Das letzte Frachtschiff“, sagt Dirk Lindemann, Geschäftsführer des Hafens Halle, „hat hier im Sommer 2011 angelegt.“ Man sieht ihm an, dass er jetzt lieber über schwimmende Schweine weiterreden würde.

30 Millionen Euro hat der Staat nach der Wende in die Ertüchtigung des Hafens Halle investiert. Zwölf Binnenschiffe können hier gleichzeitig beladen werden. Ein riesiger 45-Tonnen-Kran verbreitet weithin sichtbar maritimes Flair. Doch so wie sein stählerner Haken nur beschäftigungslos in der Luft hängt, ist

der ganze Hafen zu einem Symbol dafür geworden, dass auch in der Infrastruktur Geld und guter Wille allein nicht alles sind.

Das Problem am Hafen Halle ist, dass er an der Saale liegt – und die ist nicht durchgängig schiffbar. Nahe der Mündung in die Elbe ist der Fluss mitunter nur 80 Zentimeter tief. „Da wird es selbst für Sportboote schwierig“, sagt Hafenchef Lindemann.

So hat Halle seit zwanzig Jahren einen modernen Binnenhafen, aber keine Schiffe. Die 30 Hafenarbeiter beschränken sich am Containerterminal notgedrungen darauf, Waren von Zügen auf Lastwagen zu verladen oder umgekehrt. „94.000 Standardcontainereinheiten haben wir im letzten Jahr umgeschlagen“, sagt Lindemann stolz, und gibt irgendwann zu, dass ein paar Schiffe im Hafen schon eine Bereicherung wären. Einzige Abhilfe könnte ein Kanal parallel zur Saale schaffen, der weitere 100 Millionen Euro kosten würde. Die Pläne liegen seit Jahren in der Schublade – doch selbst in Binnenschifferkreisen wird bezweifelt, dass das Geld hier gut angelegt wäre.

### **Binnenschifffahrt fehlt es an allem**

Denn auch ohne Großprojekte mit zweifelhaftem Ausgang fehlt es in der Binnenschifffahrt an allem. „Der Zustand der Anlagen an den Bundeswasserstraßen ist alarmierend“, sagt Jens Schwanen, Geschäftsführer des Bundesverbands der Deutschen Binnenschifffahrt. Die Hälfte aller Schleusen im Land sei 80, jede vierte gar hundert Jahre oder älter. Das Bundesverkehrsministerium hat Zustandsnoten verteilt: Ein Drittel der Schleusen bekam die Note 4 und schlechter.

Die Sperrung des Nord-Ostsee-Kanals, die wegen der maroden Schleuse in Brunsbüttel notwendig wurde, war nur der sichtbarste Ausdruck der Probleme, mit denen die Binnenschiffer und ihre Auftraggeber zu kämpfen haben. Auch an Mosel und Neckar sind die Schleusen dringend erneuerungsbedürftig. Es drohen Ausfälle und lange Sperrzeiten für Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Auch die Binnenschiffer stehen im Stau. 500 bis 700 Millionen Euro jährlich fehlen Schwanen zufolge im Wasserstraßenetat. Dabei ist es nicht überall mit einer Sanierung getan. Denn die vor einem Jahrhundert konstruierten Bauwerke sind nicht nur steinalt, sondern für die Bedürfnisse der modernen Schifffahrt häufig auch hoffnungslos unterdimensioniert. Das zeigt das Beispiel Plochingen in Württemberg.

Eberhard Weiß ist dort der Hafendirektor, und er hat Schiffe am Kai, viele sogar. Knapp 900 Kähne machten im vergangenen Jahr in dem Hafen in der Nähe von Stuttgart fest. Doch wer von Plochingen aus auf die Weltmeere schippen will, oder zumindest zum Hafen von Rotterdam, der muss erst einmal 27 Neckarschleusen überwinden, bis das Schiff bei Mannheim in den Rhein einlaufen kann. Und 26 dieser Schleusen sind nicht nur völlig überaltert, sondern schlichtweg zu klein. In die Schleusenbecken passen nur maximal 105 Meter lange Schiffe.

### **Ausbau bleibt ein fauler Kompromiss**

„Solche Schiffe gibt’s eigentlich gar nicht“, sagt Weiß. Die Binnenschiffe, die voller Container und Massengut durch das Land fahren, haben eine Standardlänge von 135 Metern. Man müsste sie schon zersägen, um damit den Neckar hinaufzukommen. Obwohl er am Ende einer bestens ausgebauten Bundeswasserstraße mit viel freier Transportkapazität sitzt, ist Weiß abgekoppelt – und mit ihm eine der wichtigsten Wirtschaftsregionen Deutschlands.

„In den Häfen Stuttgart und Plochingen könnten 500 Prozent mehr Tonnage umgeschlagen werden“, sagt Weiß unter Berufung auf ein Gutachten des Landes. Wenn, ja wenn die Schleusen nur ein Stückchen länger wären. Doch der Bund stufte Stuttgarts Nabelschnur zu den Weltmeeren im vergangenen Jahr als Wasserstraße der Kategorie B ein. Vom ursprünglich geplanten Ausbau für 650 Millionen Euro bleibt so nur noch ein fauler Kompromiss. Bis Heilbronn sollen die Schleusen komplett saniert und erweitert werden – bis Plochingen aber nur saniert, klagt Weiß: „Das ergibt keinen Sinn.“

Kompetenz- und Planungswirrwarr von Bundesbehörden ist für einen Großteil der deutschen Infrastrukturmisere ebenso verantwortlich wie mangelnde Koordination zwischen den Bundesländern. Das zeigt sich nicht nur in der schlechten Organisation der Binnenschifffahrt.

Augenfällig wird das Fehlen einer übergreifenden Projekt-Koordination auch in der Flughafen-Planung. Da macht gern jeder deutsche Ministerpräsident sein eigenes glamouröses Ding, unabhängig davon, ob sich das Projekt sinnvoll in die großen Verkehrsströme einbinden lässt. So verstellt das Planungsdesaster um den Berliner Großflughafen Willy Brandt den Blick auf die Tatsache, dass Deutschland

insgesamt über eine schlecht geplante, kostenträchtige Überausstattung an Regionalflughäfen verfügt, die eigentlich niemand braucht.

### **Flughäfen, die niemand braucht**

Blasmusik, Schaulustige, ein roter Teppich. Und dann tatsächlich ein Flugzeug. Mit leichter Verspätung schwebte an einem Donnerstagvormittag um 11.11 Uhr ein Airbus A319 der Fluggesellschaft Germania auf dem Flughafen Kassel-Calden ein. Ein kleiner Junge mit großen Gehörschützern durfte ihn einwinken. Löschfahrzeuge der Flughafenfeuerwehr standen Spalier. Dem Flieger entstieg Wiesbadener Politikprominenz. Allen voran Ministerpräsident Bouffier, der begeistert Provinzluft schnupperte und befand: „Nordhessen hat heute Flügel bekommen.“

Mit viel Tamtam wurde vergangenen Monat in der 7300-Einwohner-Gemeinde Calden ein neuer Flughafen eröffnet. Am Nachmittag startete sogar noch ein richtiger Charterjet mit 30 Urlaubern an Bord Richtung Antalya – immerhin. Doch seither ist es auf dem mit 271 Millionen Euro Steuergeld gebauten Airport im wahrsten Sinne des Wortes ruhig geworden. Das große Terminalgebäude ist fast immer menschenleer, die zehn Abfertigungsschalter zumeist geschlossen. Selbst die Bürgerinitiative ist verstummt. Jetzt noch gegen Fluglärm zu protestieren, sagt Sprecherin Steffi Weinert, wäre ihr „peinlich“. Denn es gebe ja kaum welchen.

Nur sechs Starts standen in der vergangenen Woche in Calden noch auf dem Flugplan. Gehofft hatten die Betreiber schon auf ein paar mehr. Doch bereits der für den Tag nach der Eröffnung geplante Flug in die Türkei musste mangels Interesse gestrichen werden. Es war billiger, die sechs Fluggäste per Taxi zum nahe gelegenen Provinzflughafen Paderborn zu kutschieren.

Die Blaskapelle spielte noch, da trübte auch Rewe-Touristik – inzwischen DER – die Sektstimmung: Die geplanten Flugverbindungen von Calden nach Fuerteventura, vermeldete der Reiseveranstalter ausgerechnet am Tag der Eröffnung, müssten leider wieder gestrichen werden. Flughafenchefin Maria Anna Muller verbreitete professionell klingende Durchhalteparolen: „Diese Cancellations sind ein Wimpernschlag in der Historie dieses Flughafens.“ Kritiker sehen sich durch die Flugabsagen hingegen bestätigt in der Annahme, dass diesen Flughafen kein Mensch braucht – so wie manchen anderen auch nicht.

### **Die Macht der Länderfürsten**

22 internationale Verkehrsflughäfen zählt der Flughafenverband ADV in Deutschland. Hinzu kommen 15 Regionalflughäfen sowie unzählige kleinere Flugplätze. „Es gibt in diesem Land sehr viele Flughäfen“, stellt Eric Heymann, Infrastrukturexperte bei Deutsche Bank Research, lakonisch fest. Während andere Verkehrsträger dramatisch unterfinanziert seien, sei die öffentliche Hand bei Flughafenprojekten in der Provinz erstaunlich spendabel.

Weil jeder Länderfürst seine eigenen Start-und-Lande-Bahnen einweihen möchte, konkurrieren inzwischen zahlreiche Flughäfen auf Kosten des Steuerzahlers auf engem Raum miteinander. Vom hessischen Calden sind es nur rund 70 Kilometer bis zum Flughafen von Paderborn-Lippstadt (NRW). Ähnlich dicht liegt der bayerische Regionalflughafen Memmingen am Bodensee-Airport Friedrichshafen in Baden-Württemberg. Und an der Landesgrenze zwischen Rheinland-Pfalz und dem Saarland rücken sich die Flughäfen Saarbrücken und Zweibrücken so dicht auf die Pelle, dass die Passagierjets schon aufpassen müssen, dass sie sich beim Anflug nicht ins Gehege kommen. „Viel sinnvoller als immer neue Flughafenprojekte könnte es sein, noch mehr größere Flughäfen an das Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn anzubinden“, sagt Heymann. Denn die Folge nicht ausgelasteter Flughäfen sind hohe Verluste, die in aller Regel auf Kosten der Steuerzahler gehen.

### **Ramsauer verspricht Besserung**

Dahinter steht die fatale Neigung, neuen Projekten Vorrang gegenüber Sanierung und Erhalt bestehender Substanz zu geben. Ausgepowerte Autobahnteilstücke zu flicken, bringt keine gute Presse, Bahnknoten ausbauen nur Ärger mit den Anwohnern. Rote Bänder für fertiggestellte Neubauprojekt durchschneiden macht einfach mehr Spaß.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) verspricht Besserung: Künftig soll Erhalt der Substanz vor Neu- und Ausbau gehen. „Das wird sich auch im Bundesverkehrswegeplan niederschlagen. Bei den Neubauvorhaben wird es Projekte geben, denen eine besondere Dringlichkeit zuerkannt wird, weil sie

zum Beispiel Engpässe auf den Hauptachsen beheben“, sagt der Minister. „Die werden damit eine klare Chance haben, innerhalb der Geltungsdauer des Plans auch umgesetzt zu werden.“

So weit der Plan. Ein gutes Konzept wäre sicherlich ein guter Anfang. Allerdings keine Garantie dafür, dass sich die Situation schnell verbessert. Denn große Bauvorhaben lassen sich seit dem Auftauchen des sogenannten Wutbürgers in Deutschland oft gar nicht mehr, zumindest aber nicht mehr zügig umsetzen. Diese Lektion könnte Ramsauer von Bundeswirtschaftsminister Philipp Rösler lernen, seinem Nachbarn an der seit Jahren durch gewaltige Baustellen blockierten Invalidenstraße in Berlin.

### **„Ja aber“ zum Stromnetzausbau**

Eine Gruppe fröhlicher Menschen versammelt sich mitten in der Pampa unter einem Strommast, von dem Verlängerungskabel herunter baumeln. In der beginnenden Dämmerung schließt man mitgebrachte Stehlampen an, einen Fernseher, eine Elektrogitarre. Es herrscht Partystimmung: endlich wieder Strom.

Mit dem inszenierten Happening unter dem Hochspannungsmast, das derzeit vor Kinofilmen zu sehen ist, persifliert die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit des Bundeswirtschaftsministeriums die Mahnfeuer, Kerzen- und Fackelzüge Zehntausender Stromtrassen-Gegnern im Lande. „Ja zum Netzausbau“, schließt der Kurzfilm im Werbeblock: „Damit nicht Sie zum Strom kommen müssen, sondern der Strom zu Ihnen.“

Ob die kaum verhohlene Drohung mit dem Blackout ihren Zweck erfüllt, ist zweifelhaft. Denn Bürgerinitiativen, die zu Hunderten gegen die geplanten neuen Stromtrassen in Deutschland zu Felde ziehen, sehen sich nicht als Bremser oder Blockierer. „Wir wollen die Energiewende, aber wir wollen auch, dass die Kabel unter die Erde kommen“, sagt Peter Gosslar, Vorstandsvorsitzender einer Bürgerinitiative gegen den Bau der Höchstspannungstrasse Wähle–Mecklar zwischen Niedersachsen und Hessen. Technisch versiert und kampagnentaktisch geschickt, heißt Gosslars Protestgruppe deshalb auch nicht etwa „Nieder mit den Masten“, sondern „Bürger pro Erdkabel e.V.“

### **Masten knicken unter der Schneelast**

Als 2005 Strommasten im Münsterland unter ungewöhnlich großen Schnee- und Eismassen umknickten, richtete sich der Blick der Politik zum ersten Mal auf die deutsche Strominfrastruktur. Dieses Problem ist annähernd behoben. RWE sanierte alle akut gefährdeten Masten aus brüchigem Thomasstahl sofort, und erneuert mit einem Aufwand von rund einer Milliarde Euro pro Jahr seither auch alle anderen. „Bislang ist die Sanierung von circa 80 Prozent der Maste abgeschlossen“, erklärt ein RWE-Sprecher auf Nachfrage: „RWE hält weiterhin an dem Ziel fest, bis Ende 2015 alle Sanierungen abzuschließen beziehungsweise nicht sanierbare Masten zu demontieren.“

Das größte Problem liegt damit beim Neubau von Stromtrassen. Dabei gilt der Netzausbau gilt unter Experten noch als der am besten geplante Teil der Energiewende: Innerhalb von eineinhalb Jahren hat das Bundeswirtschaftsministerium Expertengremien einberufen, einen Konsultationsprozess mit der Öffentlichkeit initiiert, einen Ausbauplan für mehrere Tausend Kilometer Leitungstrassen zwischen Nord- und Süddeutschland erarbeitet.

Und das alles ist sogar inzwischen im „Bundesbedarfsplangesetz“ in Stein gemeißelt. Erdkabel sind darin zwar auch vorgesehen. Aber weil sie um ein Vielfaches teurer und aufwendiger sind und in den geforderten Dimensionen zum Teil technisch noch nicht erprobt wurden, sehen Politik und Netzbetreiber an vielen Stellen keine Alternative zum weithin sichtbaren Höchstspannungsmast.

### **Kein Atomausstieg ohne neue Leitung**

Gerichtsprozesse und Verzögerungen beim Netzausbau sind damit programmiert. Die Stadt Meerbusch bei Düsseldorf will gegen den Bau eines turnhallengroßen „Konverters“ für die Umwandlung von Gleich- und Wechselstrom sogar Verfassungsklage einreichen. Damit könnte der Bau eines wichtigen Netzknotens blockiert werden, der nötig ist, um norddeutschen Windstrom nach Süddeutschland zu leiten, wo 2019 in Philippsburg eines der letzten großen Atomkraftwerke abgeschaltet werden soll.

Steht die Leitung bis dahin nicht, könnte sich auch der Atomausstieg verschieben. Nicht anders sieht es in Thüringen aus, wo Landespolitiker und Bürgerinitiativen die „Thüringer Strombrücke“ über den

Rennsteig blockieren, die nötig ist, um das bayerische AKW Grafenrheinfeld 2015 abschalten zu können.

Um den Zeitplan des Atomausstiegs gegen das ausgefeilte „Ja, aber“ der Bürgergruppen vor Ort durchsetzen zu können, experimentiert die Politik inzwischen auch mit Bürgerbeteiligungen an Netzausbauprojekten, zunächst bei einer Pilotstrecke in Schleswig-Holstein. Die Akzeptanz neuer Strommasten werde sich schon einstellen, wenn für die Betroffenen vor Ort daraus ein lukratives Investment wird. Von fünf Prozent Rendite ist die Rede. Ob das Unterfangen helfen wird, den Widerstand der Trassengegner aufzulösen, ist derzeit noch völlig offen.

### **Kein Anschluss in ganzen Gemeinden**

Frank Streich schüttelt immerzu den Kopf, als wollte er selbst nicht glauben, was er erzählt. „Mehr als zwei Jahrzehnte nach der Wende verwalten wir hier immer noch die Not“, schimpft der 50-Jährige. „Und niemand hilft uns.“ Streich hat 1990 in Blumberg sein „Hotel Aragon“ eröffnet, gerade einmal fünf Kilometer von der Berliner Stadtgrenze entfernt. Mit Stolz berichtet er, wie es ihm in der DDR gelungen ist, einen Telefonanschluss zu bekommen: „Das war ein harter Kampf.“

Aber einer, den er gewinnen konnte. Streich ist in der Planwirtschaft aufgewachsen, daher sei er es gewohnt, aus der Not eine Tugend zu machen, erzählt der Unternehmer. Doch in Blumberg hat er sich die Zähne ausgebissen. „Was das Internet angeht, sind wir im Niemandsland“, sagt er. Und tatsächlich: Die Telekom-Gesellschaften sind auf ihrem Weg in die Gigabit-Gesellschaft an Blumberg vorbeigezogen – ohne dort anzuhalten.

Blumberg ist offline. Zumindest was das Breitbandinternet angeht. Blumberg mit seinen 2200 Einwohnern gehört zu Ahrensfelde. Eine gespaltene Gemeinde. Zwei von fünf Ortsteilen sind auf der Landkarte der DSL-Gebiete schlichtweg nicht verzeichnet. Wer dort bei der Telekom anruft, um einen Breitbandanschluss zu bestellen, bekommt seit Jahren die gleiche Antwort: Wir können nichts für Sie tun.

„Statistiken helfen uns nicht weiter“, sagt Wilfried Gehrke, Bürgermeister von Ahrensfelde. Zwar sollen mehr als 99 Prozent der Bevölkerung in Deutschland mit Geschwindigkeiten von mindestens einem Megabit pro Sekunde ins Internet gehen können. Doch Gehrke ist es nicht gelungen, seine Gemeinde geschlossen mit in die Welt von YouTube und Facebook zu nehmen. „Und glauben Sie mir, wir haben vieles versucht.“

### **Schneckenband statt Breitband**

Experten zählen ein Megabit pro Sekunde heute kaum noch als Breitbandgeschwindigkeit. Selbst der Deutschland-Chef der Telekom, Niek Jan van Damme, nennt alles unter sechs Megabit „Schneckenband“. Somit müssten derzeit zehn Prozent aller Haushalte in Deutschland zu den Internet-Schnecken gezählt werden. Die hehren Ziele der Bundesregierung – bis nächstes Jahr sollen drei Viertel aller Haushalte mit mindestens 50 Megabit pro Sekunde erreichbar sein – werden von Beobachtern als unerreichbar angesehen.

Der Königsweg des Internet-Ausbaus – ein flächendeckendes Glasfasernetz – scheint derzeit nicht finanzierbar. Schätzungen zufolge würde er etwa 80 Milliarden Euro kosten. Vor allem in ländlichen Regionen könnte schon der Anschluss eines einzigen Haushalts Kosten von mehreren Tausend Euro bedeuten, nicht zuletzt, weil die Leitungen neu vergraben werden müssen.

Blumberg schafft noch nicht einmal ein halbes Megabit. Nach der Wiedervereinigung wollte die Deutsche Telekom dem Osten etwas Gutes tun – und hat neuste Glasfasertechnik in die Erde gebuddelt. Unglücklicherweise zeigte sich im Nachhinein, dass die sonst üblichen alten Kupferleitungen weitaus leistungsfähiger waren als angenommen. Und so rüstete die Telekom diese Leitungen mit dem schnellen DSL-Internet auf. Orte wie Blumberg hatten das Nachsehen, ihnen blieben nur die schicken ISDN-Leitungen, mit gerade einmal 128 Kilobit pro Sekunden. Und auch nur, wenn zwei Leitungen gebündelt werden.

Damit lassen sich heute kaum noch Webseiten aufrufen. Dort, wo es sich wirtschaftlich lohnte, hat die Telekom in den vergangenen Jahren die alten Glasfasernetze kostspielig überbaut. Denn mit modernen Glasfasernetzen haben die ISDN-Leitungen nicht viel zu tun. In Blumberg lohnte sich der Überbau nicht. Einer Vielzahl von Gemeinden geht es ähnlich. Ohne Kostenbeteiligung will die Telekom dort nicht Hand anlegen. Doch die wenigsten Kommunen können die Summen aufbringen.

Derweil schieben sich die Autos auf der Bundesstraße aus Richtung Berlin dicht an dicht durch den Ort. Feierabendverkehr. Und am nahen Autobahndreieck Schwanebeck ist auch schon wieder Stau. Blumberg ist offline, und weg kommt man hier auch nicht mehr so leicht. Dass es dem Bund und den Bundesländern Berlin und Brandenburg gelingt, die Verkehrssituation rund um den Berliner Ring bald zu verbessern, glaubt hier niemand.

### **Das Infarktrisiko steigt**

Unterfinanziert, schlecht koordiniert oder überdimensioniert sind also fast alle Sektoren der deutschen Infrastruktur: Wasserstraßen, Flughäfen, Schienen- und Telekommunikationsnetze. Im Bereich des Straßenverkehrs besteht jedoch der größte Handlungsdruck, denn zur Straße drängt, an der Straße hängt in Deutschland alles.

Interessengruppen wie der ADAC fordern von der Politik seit Jahren höhere Ausgaben für den Straßenbau ein. Schließlich trügen die Straßennutzer über ihre Steuern und Abgaben jährlich mit 53 Milliarden Euro zum Bundeshaushalt bei. Davon werden lediglich fünf bis sechs Milliarden Euro wieder in die Straßen-Infrastruktur reinvestiert. Nötig wären mindestens 7,5 Milliarden pro Jahr, sagen ADAC und Bauindustrie. Doch die Mahnungen bleiben ohne Erfolg: Die Bruttoinvestitionen für den Verkehr stagnieren in Deutschland seit etwa 20 Jahren. Berücksichtigt man die Preisentwicklung, sind sie sogar um 24 Prozent rückläufig.

„Unser Land zehrt von der Substanz“, warnt deshalb der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI). Es sei „unverantwortlich, einen der bedeutendsten Standortfaktoren weiterhin auf Verschleiß zu fahren.“ Für die Unternehmen ist die Verkehrsinfrastruktur die Lebensader der Exportnation Deutschland. Und weil diese Ader immer stärker verstopft, steigt das Infarktrisiko für die gesamte Volkswirtschaft.

„Die Politik muss sich überlegen, Infrastruktur rückzubauen, wenn sie sich den Unterhalt nicht leisten kann“, sagt Wulf-Holger Arndt vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIFU). Rückbau statt Ausbau? Solche Ratschläge zeigen den Ernst der Lage. Längst schlägt sich der Niedergang der deutschen Verkehrsinfrastruktur auch in den Statistiken internationaler Organisationen nieder.

Im Logistik Performance Index der Weltbank liegt Deutschland nur noch auf Platz vier – hinter Singapur, Hongkong und Finnland. 2010 hatte es noch für den ersten Platz gereicht. Nach dem Ranking des World Economic Forums der weltweit besten Infrastrukturen rutschte Deutschland sogar seit 2008 von Platz 2 auf Platz 9 ab. „Die Infrastruktur-Investitionen in Deutschland sind von rund drei Prozent des Bruttoinlandsprodukts Anfang der 90er-Jahre auf heute unter zwei Prozent gefallen“, warnt die Unternehmensberatung McKinsey.

### **15 Milliarden Euro jährlich**

„Wir wissen seit Jahren anhand von Studien, dass pro Jahr zwölf bis 15 Milliarden Euro nötig wären, um die Verkehrsinfrastruktur des Bundes auf dem derzeitigen Niveau zu erhalten. Tatsächlich gab es pro Jahr nie mehr als acht bis zehn Milliarden Euro“, sagt Klaus-Peter Müller, der Präsident des Deutschen Verkehrsforums. „Was mich ärgert, ist zum Beispiel die Tatsache, dass mit der Lkw-Maut etwa vier Milliarden Euro jährlich eingenommen werden, aber der Verkehrsetat allenfalls um die Hälfte davon aufgestockt wurde. Die übrigen Einnahmen aus dem Verkehr werden für Dinge verwendet, die mit Verkehr nichts zu tun haben.“

Welche Projekte wann und wie unter Beteiligung des Bundes ausgeführt werden, wird im Bundesverkehrswegeplan festgelegt – der allerdings eklatante Systemfehler hat. Denn der Plan ist eine Art Wunschzettel, auf den alle Beteiligten alles draufschreiben lassen, was ihnen opportun erscheint. Vor allem die Bundesländer schicken regelmäßig umfängliche Listen. „Selbst im aktuellen Bundesverkehrswegeplan stehen Projekte drin, von denen jeder weiß, dass sie in den nächsten 20 Jahren nicht gebaut werden können“, empört sich ein hoher Ministerialbeamter. „Wir müssen ehrlicher werden und stärker als bislang Prioritäten bei der Verkehrsplanung setzen.“

Aufgrund der immer knapperen Mittel versucht Verkehrsminister Peter Ramsauer nun die Reißleine zu ziehen. „Der aktuelle Plan ist wie die vorangegangenen völlig überdimensioniert“, kritisiert er – und kündigt einen Kurswechsel an. „Mit dieser ‚Wünsch dir was‘-Mentalität muss Schluss sein. Wir werden künftig klare Prioritäten setzen und mit einer besonderen Kategorie die vordringlichen Projekte herausheben, die im Zeitraum eines Bundesverkehrswegeplans auch realistisch gebaut werden können.“

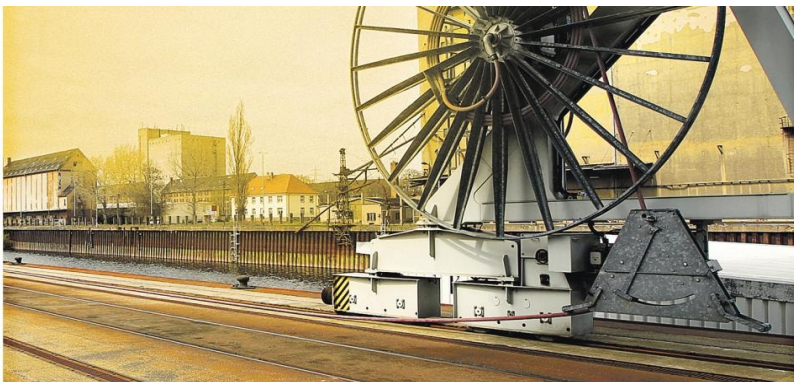
Die Frage ist, ob sich auch bei den Ländern diese Einsicht verbreitet hat. Die schicken derzeit wie immer stapelweise Anträge für neue Bauprojekte, die in den nächsten Bundesverkehrswegeplan hineingeschrieben werden sollen. Nach Instandhaltung und Wartung fragt niemand.

<https://www.welt.de/wirtschaft/article116088153/Das-unfassbare-deutsche-Infrastruktur-Desaster.html>



**Schlagloch in der Berliner Otto-Suhr-Allee.**

Quelle: Amin Akhtar



**Der Hafen Halle an der Saale ist drei Jahre alt, wird aber von kaum einem Schiff angelaufen.**

Quelle: Sebastian Willnow



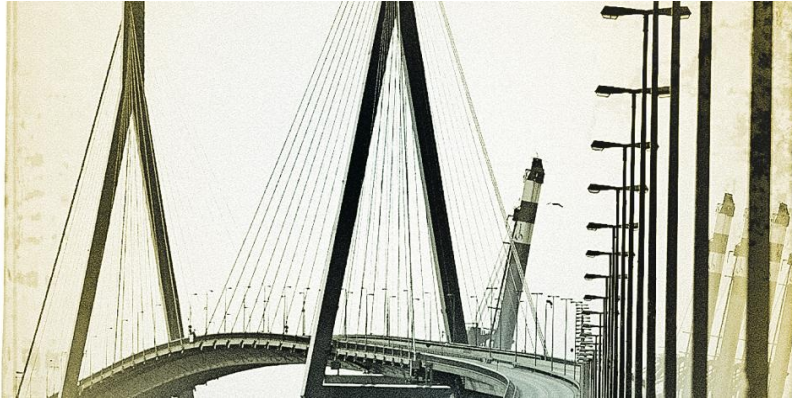
**Stellwerk der Deutschen Bahn aus der Kaiserzeit in Bergisch Gladbach.**

Quelle: Thomas Faehnrich



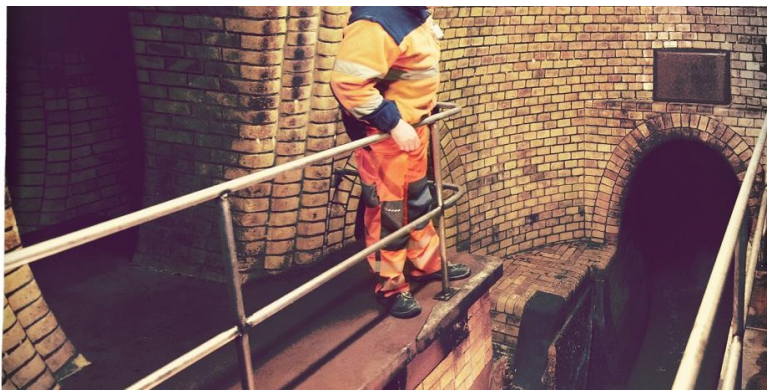
**Bei der Infrastruktur der Deutschen Bahn liegt vieles im Argen.**

Quelle: Thomas Faehnrich



**Die Köhlbrandbrücke über den Hamburger Hafen stammt von 1974. Die Tragfähigkeit lässt nach.**

Quelle: picture alliance / dpa



**Ein Kanalarbeiter steht in Mannheim an einem Abwasserkanal während einer öffentlichen Führung durch die Kanalisation.**

Quelle: picture alliance / dpa



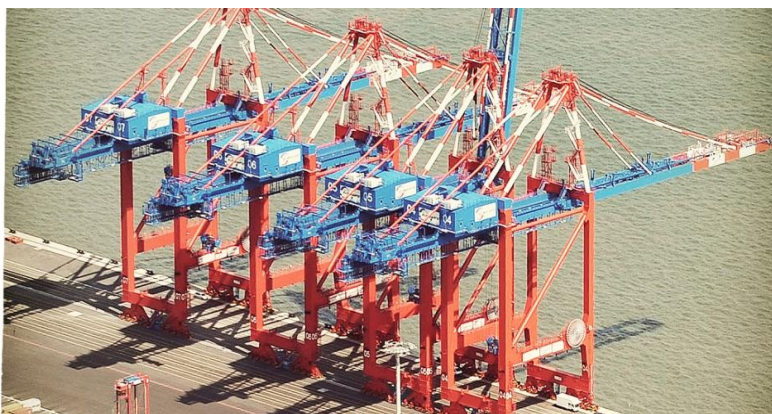
**Moderne Logistik der Lufthansa Cargo am Frankfurter Rhein-Main-Airport. Wegen des Nachtflugverbotes kann sie nicht immer genutzt werden.**

Quelle: Bernd Hartung



**Schleusentechnik im Nord-Ostsee-Kanal bei Brunsbüttel wie vor 100 Jahren.**

Quelle: Pressebild.de/Bertold Fabricius



**Der neue JadeWeserPort in Wilhelmshaven am Jadebusen leidet unter mangelndem Schiffsverkehr.**

Quelle: picture alliance / dpa