

1.

Leben von der Substanz

Wie steht es um Deutschland heute? Wir leben in einem Land, dem es im globalen Vergleich wirtschaftlich, kulturell und gesellschaftlich augenscheinlich gut geht; unser Land hat sogar für viele andere Länder Vorbildcharakter. Zwischen Rhein und Oder genießen die meisten Menschen einen hohen Lebensstandard, nach dem Index der menschlichen Entwicklung (HDI) im Durchschnitt sogar den fünft-höchsten der Welt.² Ist Deutschland also – wie es der CDU-Wahl-slogan zur Bundestagswahl 2017 formulierte – durchweg ein Land, »in dem wir gut und gerne leben«?

Es ist paradox: Einerseits erleben wir gerade die längste wirtschaftliche Wachstumsphase seit dem Zweiten Weltkrieg und andererseits gewinnen Parteien, die in ihrer Tradition »gegen das System« sind, ein Viertel der Sitze im Deutschen Bundestag. In Umfragen geben 53 Prozent der Deutschen an, unzufrieden mit dem Funktionieren unserer Demokratie zu sein. Das ist ein Zuwachs von 27 Prozent-punkten innerhalb von nur zwei Jahren.³

Wo anfangen mit der Ursachensuche für diese Entwicklung? Für einen Statik-Gutachter beginnt die Untersuchung eines Hauses mit der Blickdiagnose der an der Oberfläche sichtbaren Risse. Ähnlich möchte ich zuerst offensichtliche Fehlentwicklungen in unserem Land ansehen und mich dann den tiefer gehenden Problemen zuwenden.

Fangen wir also mit einem der offensichtlichsten Fälle von Staats-versagen in jüngerer Zeit in Deutschland an: dem Flughafen BER.

»Das heutige Deutschland ist ein Land, das nicht in der Lage ist, innerhalb von zwei Jahrzehnten in der eigenen Hauptstadt einen internationalen Flughafen zu bauen. Was ist übrig von den deutschen Tugenden?« Diese Frage stellte ein chinesischer Professor meinem Sohn während eines Auslandssemesters in Shanghai. Die für Chinesen bemerkenswert untypische Direktheit unterstreicht den kolossalen internationalen Gesichtsverlust, den Deutschland für die Blamage des Berliner Flughafenbaus hinnehmen muss. Der ursprünglich für das Jahr 2007 vorgesehene Eröffnungstermin wurde zunächst auf 2012 und dann mehrfach weiter verschoben. Ob der Flughafen tatsächlich wie zurzeit geplant im Oktober 2020 eröffnet wird, darauf mag wohl niemand mehr wetten. Gleichzeitig vervierfachten sich die Baukosten von knapp zwei auf über acht Milliarden Euro, wobei zu vermuten ist, dass damit noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht ist.⁴

Das BER-Desaster ist leider kein Einzelfall, sondern lediglich ein Beispiel für ein systemisches Problem, das noch viele andere Beispiele kennt: die Elbphilharmonie, der City-Tunnel Dresden, die U-Bahnlinie 5 in Berlin, Stuttgart 21, die Sanierung des Nord-Ostsee-Kanals oder die Bundesautobahn 20 in Mecklenburg – in nahezu jedem Bundesland lassen sich derzeit Großprojekte aufzählen, deren Zeitverläufe und Budgetentwicklungen alle Vorgaben um ein Vielfaches der Ausgangsplanung sprengten. Bei der Elbphilharmonie stiegen die Baukosten von ursprünglich geplanten 77 Millionen um den Faktor 11,2 auf 866 Millionen Euro.⁵ Bei Stuttgart 21 von 2,4 Milliarden Euro bei Projektbeginn auf 9,8 Milliarden Euro im Jahr 2018, Ende offen.⁶

Dieser Realität steht der noch immer wirkmächtige Mythos vom Musterland Deutschland gegenüber. Doch wie lange ist diese Sicht auf unser Land noch haltbar, wenn bei jedem großen öffentlichen Infrastrukturprojekt massive Verzögerungen und Kostensteigerungen auftreten? Der Flughafen BER erinnert zunehmend an notorische Milliardengräber wie die süditalienische Autostrada A2, die durch Missmanagement und jahrelange Verzögerungen einst Spott in deut-

schen Tageszeitungen hervorrief. Der Reputationsschaden eines solchen Fiaskos ist für unser Land immens. So formulierte der britische *Telegraph* zu einer Meldung einer weiteren Bauverzögerung des BER: »Whatever happened to German efficiency?«⁷ In anderen Nachrichtenmeldungen ausländischer Medien wird der Hauptstadtflughafen als Beispiel zur Widerlegung des Mythos deutscher Effizienz angeführt.⁸

Wie konnte es so weit kommen? »Haben wir das Bauen verlernt?«, titelte der *Tagesspiegel* im Dezember 2018.⁹ Liegt die Verantwortung bei deutschen Architekten und Bauingenieuren, die ihre Handwerkskunst plötzlich vergessen haben? Manfred Rettig, der Bauherr des Berliner Stadtschlusses und Leiter des Bonn-Berlin-Regierungsumzuges, sagte dazu: »Die Technik ist beherrschbar, das Problem sind organisierte Unverantwortlichkeit und politische Aufsichtsgremien ohne Sachverstand.«¹⁰ Er führt die Missstände beim Hauptstadtflughafen BER darauf zurück, dass während der Bauplanung mehrfach aus politischen Gründen Pläne geändert wurden, auf Kosten von Zeit und Beherrschbarkeit des Projektes. Im Aufsichtsgremium unter dem Vorsitz des Berliner Regierenden Bürgermeisters Klaus Wowereit und unter maßgeblicher Beteiligung des brandenburgischen Ministerpräsidenten Matthias Platzeck saßen jedoch nur sehr wenige Bauexperten und umso mehr Politiker. Die Resultate sprechen für sich.

Anders gefragt: Sind vielleicht moderne Bauprojekte zu komplex geworden, um sie pünktlich und im ursprünglich geplanten Kostenrahmen fertigzustellen? Nein. Ein Blick über die Grenzen zeigt, dass es sehr wohl geht. In der Schweiz wurde nach einem positiven Volksentscheid der Bau des Gotthard-Basistunnels unter schwierigsten technischen Bedingungen nahezu vollständig im Zeitplan fertiggestellt. Was machen die Schweizer besser als wir? Wo liegt unser Problem?

Ein Faktor für die schnelle Umsetzung von Projekten in der Schweiz ist die direkte Demokratie. Anders als bei vielen Konsultationen, Bürgerinitiativen und Dialogforen in Deutschland beschleunigt die definitive Entscheidungsfindung durch das Volk den Baupla-

nungsprozess. Eine liberale Demokratie wie die Schweiz schafft es, Projekte zeitnah fertigzustellen, eine Kommandowirtschaft wie China ebenfalls. Entscheidungsstärke ist also keine Frage des politischen Systems, sondern des Vergaberechts. Anders als in Deutschland werden in der Schweiz Gewerke, also einzelne Bauaufträge, nicht grundsätzlich an den günstigsten Bieter vergeben.¹¹ In der Bundesrepublik führt diese Vergabep Praxis häufig zu unrealistischen Angebotspreisen und langwierigen Nachverhandlungen. Darüber hinaus funktioniert das Risikocontrolling auch aufgrund starker Einbindung von fachlichen Experten bei den Eidgenossen häufig besser als hierzulande.

Die mangelhafte Umsetzung von Großprojekten ist nur ein Stein im Mosaik des Problems. Deutschland lebt heute von der Substanz vergangener Aufbauleistungen. Unsere Infrastruktur, eine wesentliche Grundlage unseres Landes, verfällt langsam, aber sicher. Nur 13 Prozent der über 50.000 Brücken und Brücken-Teilbauwerke in Deutschland sind aktuell in einem guten oder sehr guten Zustand.¹² Allein um die Verkehrsfähigkeit der bestehenden Brückenbauwerke zu erhalten, müsste die Bundesrepublik bis 2030 jährlich 9,3 Milliarden Euro investieren.¹³ Der Infrastrukturnotstand lässt sich am Beispiel der Rheinbrücke auf der A1 bei Leverkusen illustrieren. Wie viele andere Infrastrukturbauwerke wurde sie in den 1960er-Jahren in Betrieb genommen. Ursprünglich für 40.000 PKW pro Tag geplant, befuhren sie bis zur sanierungsbedingten Teilspernung täglich über 120.000 Autos und 22.000 LKW, ein Vielfaches der geplanten Belastung.¹⁴ Trotz der absehbaren Überlastung des Bauwerks wurden über Jahre keine baulichen Maßnahmen ergriffen. 2012 schließlich musste die Brücke für LKW gesperrt werden, da Einsturzgefahr bestand. Im Ergebnis führt dies zu einem erheblichen volkswirtschaftlichen Schaden. So ist beispielsweise allein die Bayer AG auf die Fahrt von 500 LKW pro Tag über die Rheinbrücke angewiesen¹⁵. Durchschnittliche Umwege von über 20 Kilometern für jede Lieferung produzieren bei Just-in-time-Produktionsverfahren bereits nach kurzer Zeit beträchtliche Mehrkosten und belasten zudem die Umwelt erheblich.

Mängel in der Infrastruktur kosten viel Geld und schaden der Wettbewerbsfähigkeit, nur werden diese Kosten in der Öffentlichkeit nicht bewusst wahrgenommen. Während 2010 in Deutschland nach Angaben des ADAC 185.000 Staus gemeldet wurden, vervierfachte sich diese Zahl bis 2018 auf über 745.000 Staus.¹⁶ Die Gesamtlänge an Staus auf deutschen Autobahnen ergab dabei eine Strecke, die 3,7-fach länger ist als die Entfernung zwischen der Erde und dem Mond.¹⁷ Auf der A3 gab es im Jahr 2018 rechnerisch pro Autobahnkilometer 220 Kilometer Stau. Versucht man den volkswirtschaftlichen Schaden der Staus zu berechnen, ergeben sich pro Jahr Werte zwischen zehn Milliarden Euro im Minimum und 80 Milliarden Euro im Medianszenario.¹⁸

Die Investitionslücke in der Infrastruktur beschränkt sich jedoch nicht nur auf Straßenbrücken. Auch in anderen Sektoren wie der Schieneninfrastruktur ist der Verfall dramatisch. Nach einer Studie aus dem Jahr 2017 sind 1086 Eisenbahnbrücken der Deutschen Bahn in einem nicht mehr sanierungsfähigen Zustand. Über die Hälfte der schätzungsweise 25.000 Bahnbrücken in Deutschland sind älter als 80 Jahre, ein erheblicher Teil stammt noch aus der Kaiserzeit. Doch obwohl hier mittlerweile mehr Gelder in Sanierung und Neubau fließen, laufen die entsprechenden Programme nur äußerst zögerlich an. In der vergangenen Finanzierungsrunde »LuFV II« (2015–2019) war kurz vor Ende der Periode nur weniger als die Hälfte der 875 Sanierungsprojekte fertiggestellt. Die mögliche Vertragsstrafe für die Deutsche Bahn bei unzureichender Projektausführung ist mit 15 Millionen Euro wohl kaum abschreckend.¹⁹ Bei den LuFV-II-Sanierungen handelte es sich nach Auskunft des Präsidenten des Bundesrechnungshofes im *Handelsblatt* jedoch nur um kleinere, für die Gesamtqualität des Streckennetzes nachrangige Brücken.²⁰ Der Sanierungsstau des DB-Netzes umfasst zudem auch Weichen, Bahnhöfe und Gleise.

Die Lage im Güterverkehr der Bahn ist nicht viel besser. Laut einer Anfrage der FDP im Bundestag kamen 2018 insgesamt 39,2 Pro-