



Ein Land vor dem Umbau: Blick auf den Reichstag.

FOTO: AXEL SCHMIDT/GETTY IMAGES

## Marode in Germany

Für 500 Milliarden Euro wird die Infrastruktur ertüchtigt. Endlich.  
Aber ohne Strukturreformen kann man das Geld auch gleich verbrennen.

Wenn du nicht mehr weiterweißt, bilde einen Arbeitskreis: Das muss sich vor zehn Jahren der damalige Verkehrsminister Alexander Dobrindt gedacht haben, der heute die Schulden von 500 Milliarden Euro („Sondervermögen“) zugunsten der maroden Infrastruktur mitverhandelt, während er im Kabinett Merkel III. bis 2017 exakt diese marode Infrastruktur mitverursacht hat. Ist das Satire? Nein, es ist das perfekte Recycling von politischem Versagen in einer Kreislaufwirtschaft der Absurdität.

Man denke an die Bahn als Sabotage-Projekt auch etlicher anderer CSU-Verkehrsminister, die es geschafft haben, zugleich auch noch Straßen und Brücken verkommen zu lassen. Zu schweigen vom Mautdesaster durch den Flurschaden namens Andreas Scheuer (CSU). Zu schweigen von Kitas ohne Sandkasten, von Schulen mit Klos, die man dem Gesundheitsamt melden müsste; zu schweigen von Sporthallen, Krankenhäusern, Grünanlagen, Innenstädten und einem Wohnungsbau, der in Wahrheit eine Wohnungsnot ist. Zu schweigen von Stromtrassen und digitaler Infrastruktur. Letztere: eher Moder als Moderne.

Was von Dobrindt bleibt: Das ist der Abschlussbericht der Reformkommission „Bau von Großprojekten“. Dazu gehören Beispiele des monumentalen Wahnsinns (anderswo nennt man es: Bahnhöfe), aber auch Stromtrassen. Im Juni 2015 trug der Bericht, in dem Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlicher Hand Empfehlungen vorlegten, „wie Zeit- und Kostenpläne bei großen Infrastrukturprojekten künftig besser eingehalten werden können“, diesen Untertitel: „Komplexität beherrschen – kostengerecht, termintreu und effizient“. Der Satiriker Dobrindt schreibt in seiner grausamen Amtszeit als Minister für Verkehrliches und Digitales: „Planen und Bauen ist eine deutsche Kern-

kompetenz und national wie international hoch angesehen.“ Die deutsche Bauindustrie stehe „für Effizienz, Schnelligkeit und höchste Qualität. Damit trägt Planen und Bauen ‚Made in Germany‘ maßgeblich zur Wertschöpfung in unserem Land bei und stärkt das Fundament unseres Wohlstands“. Made in Germany? Marode in Germany.

Ein sensationelles Stichwort: Infrastruktur ist das Fundament unseres Wohlstands. Das stimmt. Was aber infolge eines nicht auskömmlich finanzierten öffentlichen Raumes, der diesen Titel wegen seiner Infrastruktur-Dysfunktionalität sowohl auf der technischen Seite (Straßen, Schienen, Netz und so weiter) als auch auf der sozialen Seite (Universitäten, Kitas, Hallenbäder und so weiter) kaum verdient,

### Das Vertrauen in den Staat wird im Alltag der Menschen erzeugt

tatsächlich geschwächt und eben nicht gestärkt wird: Das ist das öffentliche Vertrauen in den Staat. Genau deshalb bröckelt auch das politische Vertrauen besonders ruinös. Dieses Vertrauen wird nicht nur durch das Migrations-Überthema untergraben oder durch Corona-Verschwörungsmethoden, sondern es wird idealerweise im Alltag jener Menschen erzeugt, die wissen, dass sie in einem Hochsteuerland leben und einen Großteil ihrer Einkommen an einen Staat abdrücken, der offenkundig auch mit Unsummen kaum in der Lage ist, wenigstens die Basics zu gewährleisten. Im Bundeshaushalt 2024 wurden etliche Milliarden Euro für die Infrastruktur veranschlagt. Aber das Hallenbad im Städtchen wird trotzdem abgerissen, und über die Spielstraße in München muss erst jahrelang diskutiert werden, bevor sie an einer seltenen Läuseart scheitert.

Aus der Diskrepanz zwischen immensen Steuermitteln und enormen Infrastruktur-Defiziten erhellt sich der Siegeszug des Populismus. Wenn der Staat in der unmittelbar erlebbaren Sphäre des nahen Umfelds nicht handlungsfähig ist: Warum sollte man seinen Institutionen trauen, warum sollte man zuversichtlich in die Zukunft schauen?

Die Wahlen in Deutschland sind nicht nur emotionale Reaktionen von Shit- und Wutbürgern – es sind auch rational begründbare Quittungen für einen immer schwächer werdenden Staat, der sich meilenweit von der kollektiven Dynamik und dem Futurismus der Nachkriegsmoderne entfernt hat und nun immer verbrauchter, ja kränklicher wirkt in seinen Strukturen, die nicht allein ökonomisch, sondern auch sozial und somit politisch von Relevanz sind. Dazu zählt das Wohnen, die Mobilität, die Energie, die Kultur und die Gesundheit. Ein gelingendes Staatswesen entscheidet sich auch an der Bushaltestelle, die nicht nur an Montagen zwischen 14 und 15 Uhr angefahren wird, oder am Bahnhof, der auch für Rollstuhlfahrer erreichbar ist, oder in der Kita, die nicht wegen Personalmangels geschlossen ist, oder auf der Autobahnbrücke, die nicht gesperrt ist – und apropos Brücke: Wann wird eigentlich die Carolabrücke erneuert, die letztes Jahr am elften September in Dresden in die Elbe gekracht ist? Wo doch, siehe Dobrindt, die deutsche Bauindustrie für Effizienz und Schnelligkeit steht.

Im Augenblick gibt es kaum eine Idee, die nicht besonders ernsthaft sowie besonders lange in Dresden debattiert wird. Man könnte die Brücke nur noch für Fußgänger und Fahrradfahrer öffnen? Klar, kann man. Man könnte aber auch die Elbe an Dresden vorbeileiten oder Dresden abtragen und anderswo wieder aufbauen. Dann müsste man die Brücke gar nicht erst wiederherstellen.

In Genua wurde die wesentlich größere Morandi-Brücke, die 2018 eingestürzt ist, trotz Corona-Pandemie in nur 18 Monaten wiederaufgebaut; in Dresden sind Teile der nur teilweise eingestürzten Brückenkonstruktion auch ein halbes Jahr nach dem Unglück noch nicht abgerissen. Der Baubeginn ist für 2027 geplant, aber der Stadtrat Veith Böhm (CDU) meint: „Wenn wir jahrelang diskutieren und Beteiligungsverfahren ausführen, reden wir wohl eher von 2030.“ Planer halten auch das für übertrieben optimistisch.

Das ist das Problem mit den an sich begrüßenswerten 500 Milliarden für eine Infrastruktur, die man jahrzehntlang und quer durch fast alle Parteien vernachlässigt hat. Es gibt nämlich erstens Tausende Brösel-Brücken in Deutschland. Und zweitens fehlt nicht allein das Geld, sondern vor allem ein anderes Planungsverständnis. Es fehlt eine moderne, agile und digitale Baukultur. Mit, jetzt wird es endgültig utopisch, Bauämtern, die das Bauen fördern statt verhindern.

### Es fehlen Bauämter, die das Bauen fördern statt verhindern

Anders gesagt: Wenn mit dem Geld nicht eine Reform am Bau einhergeht, versickert es dort, wo auch in der Vergangenheit viele Steuermittel versandet sind: in einem bürokratischen Morast, der das Planen und Bauen in Deutschland zum Elend der Nation und zur internationalen Lachnummer degradiert. Wenn sich die Baukultur nicht ändert, könnte man die 500 Milliarden, die primär die Jugend und kommende Generationen belasten, auch gleich verbrennen.

Richtig ist: Die deutsche Bauwirtschaft ist außerordentlich leistungsfähig, nur leider ist die deutsche Baupolitik außerordentlich leistungsscheu. Das Desaster am Bau, also viel zu lange Planungs- und Bauphasen, verbunden mit viel zu hohen Kosten, die eben auch aus der Bauzeit und einem stumpfsinnig autoritären Bau-Bürokratismus resultieren, ist ein Fiasko, das der Politik anzulasten ist. Es ist der politische Bauherr mit seiner Vollkaskokompetenz. Es sind Kommunen, Länder, der Bund und die EU. Es sind: Behörden.

Was ist zu tun? Lamia Messari-Becker, Professorin am Karlsruher Institut für Technologie, KIT, und eine der künftigen Bau-Expertinnen im Lande, sagt im Gespräch mit der SZ: „Das Geld wird in den Mühlen der Bürokratie versickern, wenn wir nicht den Mut aufbringen, Dinge anders zu gestalten, um die Wirksamkeit zu erhöhen.“ Und weiter: „Für den Erfolg des Sondervermögens sollten wir unser eigenes Unvermögen ablegen, Planungs- und Genehmigungsprozesse, Vergabefragen, Klagerecht, Systemgrenzen, Koordinierungsprozesse und vieles mehr anders zu gestalten, zu reformieren, zu vereinfachen, sich im Baurecht endlich substanziell zu bewegen.“ Ihr Fazit: „Unsere Ziele sind von morgen, unser Baurecht aber von gestern.“

Auch Norbert Gebbeken, Präsident der bayerischen Ingenieurkammer, bestätigt: „Das Geld versandet in ineffizienten Strukturen.“ Er meint: „Vergabe, Genehmigung, Ausführung: Das alles muss endlich reformiert und vom bürokratischen Ballast befreit werden.“ Verrückt daran: Das steht schon, siehe oben, im angeführten Bericht der Dobrindt-Kommission, wo vom kooperativen Planen über das Risikomanagement bis zur „Vergabe an den Wirtschaftlichen, nicht den Billigsten“ und „klaren Prozessen“ kein Thema fehlt, um das Bauen in Deutschland aus der Viertligahaftigkeit (Elbphilharmonie in Hamburg, Flughafen in Berlin, Konzerthaus in München, Straßen, Brücken und Gleise überall) zu befreien. Das Planen und Bauen ist eine deutsche Kernkompetenz? Das Gegenteil ist wahr. Wenn sich das nicht bald ändert: Vergabt die 500 Milliarden doch lieber gleich im Elbe-Schlick unter der Carolabrücke. Dort liegt es ruhig und sicher für sehr lange Zeit.

Gerhard Matzig