

Jetzt ist es raus: Deutschlands Autobahnbrücken sind so kaputt, dass sie schleunigst und unbürokratisch für Zigmilliarden Euro flott gemacht werden müssen. Das hat die neue Autobahn GmbH ermittelt. Wie sie das gemacht hat und wie schlimm die Sache wirklich ist, muss keinen interessieren. Hauptsache, die Bundesregierung hat verstanden und rückt das nötige Geld raus, um den in Jahrzehnten herbeigekürzten Verschleiß zu beheben, am besten gleich durch Komplettneubau. Und wenn sich dabei die Profiteure der Entstaatlichung am Scherbenaufkehren noch einmal bereichern, macht das die Sache noch viel besser – zum Beispiel für anlagesüchtige Banken, Versicherungen und Hedgefonds. Mit bröckelnden Ungebäuden geht das übrigens auch. Von **Ralf Wurzbacher**.

Dieser Beitrag ist auch als Audio-Podcast verfügbar.

https://www.nachdenkseiten.de/upload/podcast/220201_Goldige_Verwahrlosung_Wie_marode_Bruecken_und_Hochschulen_Investorenherzen_hoehere_schlagen_lassen_NDS.mp3

Podcast: [Play in new window](#) | [Download](#)

Es gibt viel zu tun – lassen wir's bleiben! Das war gestern. Ab sofort gilt: Es wird richtig rangeklotzt, so doll, dass sich die Balken biegen, beziehungsweise die Brückenpfeiler. Die nämlich sind irgendwie nicht mehr so belastbar nach Jahrzehnten, in denen sie dem Zahn der Zeit und den Megatonnen schwergewichtiger Brummschutzlos ausgeliefert waren. Das geht so weit, dass mitunter akute Einsturzgefahr droht, wie die seit Anfang Dezember abgeriegelte Talbrücke Rahmede auf der A 45 bei Lüdenscheid beweist. Dort erleben Autofahrer und Anlieger seither ein mittleres Waterloo. Täglich müssen Tausende Pkw und Laster umgeleitet werden, in den nahen Gemeinden herrscht alltäglicher Verkehrskollaps – und das wohl noch jahrelang. Denn seit drei Wochen steht fest: Das Ding ist nicht mehr zu retten, muss [abgerissen und komplett erneuert](#) werden.

Deshalb: Will Deutschland nicht sein eigenes Genua erleben, muss etwas passieren und zwar schnell. Mitte Januar gab der „Spiegel“ den Einsatzbefehl aus. Die Zahl der jährlich instandzusetzenden Autobahnbrücken dürfte sich schon bald von [200 auf 400 verdoppeln](#), schrieb das deutsche Nachrichtenflaggschiff. Mittelfristig müssten viele der vor 1980 errichteten Bauwerke nicht einfach nur saniert, sondern gleich per Neubau ersetzt werden. Das werde bei den Betroffenen für reichlich Frust und „erhebliche verkehrliche Einschränkungen mit weitreichenden regionalen und auch überregionalen Auswirkungen“ sorgen.

Geballter Alarmismus

Das alles steht so in einem „vertraulichen“ Bericht der „Autobahn GmbH des Bundes“, die seit rund einem Jahr die Alleinverantwortung über den Fernstraßenbau innehat. Das Papier ist so geheim, dass es ausgerechnet in der Woche an die Öffentlichkeit durchsickerte, in der der Todesstoß für die Rahmede-Talquerung verkündet wurde und sich wie zufällig auch noch der [Verkehrsausschuss im Bundestag](#) mit eben diesem Fall befasste. Und weil man schon mal so schön am Probleme-Wälzen war, haben die Damen und Herren Parlamentarier auch prompt besagten Alarmreport thematisiert. Da kam auf einen Schlag einiges an Aufregung zusammen und dem Berufspendler auf dem TV-Sofa konnte glatt angst und bange werden: „Was, wenn es morgen mich erwischt?“

Die NachDenkSeiten wollten bei der Autobahn GmbH durch eine schriftliche Anfrage in Erfahrung bringen, welche Kosten sich bei Abarbeitung der vorgelegten Schadensanalyse jährlich und auf lange Sicht ergeben könnten. Eine Antwort sparte sich die Pressestelle, wahrscheinlich aus Gründen der Ressourcenschonung. Zur Orientierung taugt womöglich ein anderer, vor einer Woche, diesmal offiziell, vorgelegter Bericht des Wissenschaftsrats. Der hat zwar mit Straßen und Brücken nichts am Hut, aber umso mehr mit den Hochschulen, die, so die überbrachte [Hiobsbotschaft](#), ebenfalls in erbärmlichem Zustand sind und dringend einer Rundumerneuerung bedürfen. Es müssten nicht nur viele Gebäude auf ihre Instandsetzung warten, sondern es seien auch „zahlreiche Umbaumaßnahmen notwendig, um Flächen, Räume und Ausstattung des Campus zu modernisieren und an neuen Anforderungen auszurichten“, teilte das in wissenschaftspolitischen Fragen wichtigste Beratergremium der Bundesregierung mit. In einem Positionspapier beziffert der Expertenzirkel den Ertüchtigungsbedarf für Deutschlands Unis mit schlappen „60 Milliarden Euro“.

Zerstörungswerk von Umverteilern

Das ist eine Hausnummer und Herausforderungen in ähnlicher Größenordnung lauern in weiten Bereichen dessen, was einmal ein öffentliches Gemeinwesen war. Dringend sanierungsbedürftig sind auch Schulen, staatliche Krankenhäuser, Bahnhöfe, Schienenwege oder Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung wie Rathäuser, Finanzämter oder Jobcenter. All der schöne Staatsbesitz wurde im Zeichen politischer Kampfbegriffe wie „Austerität“, „Stabilitätskriterien“, „Schwarze Null“ und „Schuldenbremse“ über Jahrzehnte sich selbst und dem schleichenden Zerfall überlassen, während die eigentlich für Wartung und Instandhaltung zu bildenden Rücklagen durch diverse Steuerreformen in die Taschen von Konzernen, Banken und Spitzenverdienern wanderten. Aber erst jetzt und ganz allmählich nähert sich die Verwahrlosung einem Punkt, an dem die Spuren des Raubbaus

nicht mehr zu übersehen sind und die marode Bausubstanz buchstäblich zusammenzukrachen droht.

Wunderbar, könnte man sagen, endlich wird das heiße Eisen angepackt und die kaputte Infrastruktur wieder fit gemacht. Ja, das wird wohl geschehen. Allerdings werden sich daran genau diejenigen Akteure abermals bereichern, denen schon das ganze „gesparte“ Volksvermögen übereignet wurde, also wiederum: Baukonzerne, Banken, Versicherer und alle Arten von Investoren und Finanzjongleuren. Denn, so stellt sich die Frage: Wer soll die Zigmilliarden Euro für den Wiederaufbau des Zerstörungswerks bezahlen?

Der dumme Steuerzahler

Genau hier kommt dann zum Beispiel die Autobahn GmbH ins Spiel. Was davor die Bundesländer an Verkehrsplanung, -bau und -unterhaltung in öffentlicher Verwaltung erledigt hatten, regelt jetzt eine Bundesbehörde nach Privatrecht. Kritiker wie der Verein „Gemeingut in BürgerInnenhand“ (GiB) hatten stets gewarnt, das Konstrukt sei dazu da, die Privatisierung des Straßenbaus voranzutreiben. Vornehmlich werde dies in Gestalt [öffentlich-privater Partnerschaften \(ÖPP\)](#) vonstatten gehen, die den Steuerzahler auf lange Sicht viel mehr kosten als klassische staatliche Beschaffungsmaßnahmen. Die geschlossenen Verträge haben Laufzeiten von 30 Jahren und mehr, in denen die Kosten in unschöner Regelmäßigkeit - zugunsten der Investoren, zum Schaden der Steuerzahler - explodieren und an deren Ende der Staat die fragliche Infrastruktur verschlissen zurückbekommt.

Dabei verspricht das Geschäft mit ÖPPs in Regie der Autobahn GmbH gerade deshalb so einträglich zu werden, weil abseits der Schuldenbremse operiert werden kann. Während das Instrument sonst dazu herhält, die Politik zum „Sparen“ (Kürzen) zu disziplinieren und diese oder jene Baustelle wegen Geldnöten eben nicht zu beheben, werden mit ÖPPs in der Endabrechnung unverhältnismäßig hohe Kosten in nur scheinbar verhältnismäßig geringe jährliche Mietausgaben des Staates gestückelt (etwa für einen Autobahnabschnitt). Das lässt sich auch gut kommunizieren: „Seht her, wir investieren in die Zukunft, ohne uns gleich völlig überheben zu müssen.“ So etwas kann man dann auch mit „Generationengerechtigkeit“ verkaufen, von wegen die Lasten werden gleichmäßig auf Jung und Alt verteilt. Alles Augenwischerei: Der Steuerzahler ist immer der Dumme. Genau dies haben die Rechnungshöfe in Bund und Ländern wiederholt beanstandet - und wurden stets von den politischen Verantwortlichen ignoriert.

Kasseplündern nach ÖPP-Machart

Zurück zu den Hochschulen. Auch dort ist die Misere kein Unglücksfall. Mit der Föderalismusreform von 2006 wurde die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe Hochschulbau aus dem Grundgesetz gestrichen. 2019 schoss die Bundesregierung zum letzten Mal sogenannte Kompensationsmittel zu, seit zwei Jahren müssen die Länder die Aufgabe alleine stemmen. Bei der Sparwut der Landesfürsten konnte das nicht gutgehen und der Wissenschaftsrat sieht die Bundesregierung in der Pflicht, die Scherben aufzukehren: „Weitere Verzögerungen bergen die Gefahr zusätzlicher und vermeidbarer Kosten, da teure Notmaßnahmen unumgänglich werden können und die Baupreise weiter steigen“. Auch gelte es, darauf zu achten, „dass über eine nachhaltige, den Lebenszyklus von Immobilien berücksichtigende Finanzierung ein erneutes Anwachsen des Sanierungsstaus verhindert wird“.

Nur wo sollen mal eben 60 Milliarden Euro herkommen? Die präsentierte Analyse hilft weiter: Unter Bezugnahme auf die „USA und Ostasien“ ist dort von „alternativen Finanzierungsformen“, insbesondere durch Gewinnung privaten Kapitals, die Rede. Bürogebäude und weitere Gebäudetypen, die in anderen Bereichen mittels öffentlich-privater Partnerschaften (ÖPP) finanziert worden seien, „finden sich auch auf dem Hochschulcampus“. Beispielhaft wird auf laufende „Projekte in dieser Abwicklungsform“ verwiesen, den Forschungscampus „Galileo“ der Technischen Universität München etwa oder das Universitätsklinikum Schleswig-Holstein. „Naheliegend“ erscheine auch eine „Kreditfinanzierung von Baumaßnahmen und eine Refinanzierung über die nutzende Einrichtung in Zeiten niedriger Zinsen“, heißt es weiter. Und dann erfährt man noch, wer von solchen Unternehmungen profitieren wird: „Insbesondere für private Investoren wie Versorgungswerke oder Versicherungsunternehmen, die über Jahrzehnte sichere Renditen erwirtschaften müssen, sind ÖPP-Projekte von Anlageimmobilien in Form von Betreibermodellen von Interesse.“

Unabhängige Expertise?

Aber wer hat eigentlich diese 60 Milliarden Euro in die Welt gesetzt? Vor sechs Jahren noch hatten die Kultusministerkonferenz (KMK) und das staatliche HIS-Institut für Hochschulplanung eine Finanzierungslücke bis 2025 von 35 Milliarden Euro ermittelt. Nun soll der Bedarf 25 Milliarden Euro über dieser Marke liegen. Urheber der Zahl ist nicht der Wissenschaftsrat selbst, sondern die rheform GmbH, ein privates Beratungs-, Management- und Planungsunternehmen mit Sitz in München, von dem es in einer Fußnote heißt, es betätige sich als „Dienstleister an der Bedarfsplanung zahlreicher Hochschulen“. Das stimmt, aber zur Wahrheit gehört auch, dass die Firma zwei weitere Standbeine hat, wovon eines, namentlich die „rheform - ImmobilienManagement GmbH“, mit der Entwicklung und Realisierung von „Bauprojekten von Kommunen und staatlichen Institutionen“ befasst ist.

Das Unternehmen taxiert also nicht nur den möglichen Sanierungsbedarf von Unis oder Schulen, sondern verdient an deren Instandsetzung möglicherweise selbst mit. Geht so unabhängige Expertise?

Auch die Autobahn GmbH spielt genau den Kräften in die Hände, die die allgemeine Entstaatlichung zuerst ins Werk gesetzt und für sich vergoldet haben, um sich jetzt an den Verheerungen ein zweites Mal gesundzustoßen. Die Idee hatte einst die von Ex-Wirtschaftsminister Sigmar Gabriel (SPD) bestellte sogenannte [Fratzscher-Kommission](#) unter Leitung des Chefs des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW), Marcel Fratzscher, ausgebrütet. Der Zirkel aus marktliberalen Ökonomen und Vertretern der Finanzbranche wurde 2014 mit dem Auftrag betraut, hochprofitable Anlagemöglichkeiten für von Niedrigzinsen gebeutelte Banken und Versicherungen „zur Stärkung von Investitionen in Deutschland“ ausfindig zu machen, woraus der Plan erwuchs, den Straßenbau noch stärker als heute für private Profitinteressen zu öffnen. Das juristische Betriebssystem für all dies lieferten namhafte und nicht minder skandalumwitterte Beraterkonzerne und Wirtschaftsprüfer wie Pricewaterhouse Coopers (PwC) oder die KPMG, die im Bundesverkehrsministerium ein und aus gehen und unter deren gewerblichen Auftraggebern sich wiederum jene finden, die demnächst beim großen ÖPP-Reibach mitmischen wollen.

Gebremst arbeitsfähig

In einem solchen System struktureller Korruption ist Transparenz Fehlanzeige. Ohne Frage erreicht eine Vielzahl der bundesweit 28.000 Brücken in den nächsten zwei Jahrzehnten das Ende ihrer Nutzungsdauer. Und die systematische Vernachlässigung hat einen deutlich größeren Investitionstau hinterlassen, als es unter Bedingungen regelmäßiger Wartungen der Fall gewesen wäre. Aber gerade weil es um so viel Geld geht: Warum sollte man Horrorszenarien trauen, die quasi den Untergang von Auto-Deutschland beschwören? Auch die Frage der NachDenkSeiten, wie die seit einem Jahr [mehr schlecht als recht arbeitsfähige Autobahn GmbH](#) zehntausende Bauwerke auf ihre Tüchtigkeit hat prüfen können, blieb unbeantwortet. Die Behörde ist immer noch von Personalsorgen geplagt und weit davon entfernt, ihre Aufgaben reibungslos zu erledigen. Außerdem ist sie in ihrer privatrechtlichen Ausrichtung extrem unempfänglich für Kontrolle. Anders als etwa bei einer öffentlichen Anstalt – als die man sie durchaus auch hätte aufstellen können – hat der Bundestag kaum Einblick-, geschweige denn Eingriffsmöglichkeiten.

Carl Waßmuth, Sprecher von „Gemeingut in BürgerInnenhand“, traut deshalb auch den neuesten Schreckensmeldungen nicht. „Man muss wissen: Auch die Inspektion ist nun formell privat“, sagte er den NachDenkSeiten. „Die Bauindustrie hat ein großes Interesse

daran, dass alle glauben, dass viel kaputt ist und dass man viel mehr Geld und viel weniger Bürgerbeteiligung braucht.“ Tatsächlich hat der [Hauptverband der deutschen Bauindustrie](#) erst in der Vorwoche an die neue Ampelregierung appelliert, die Genehmigungsverfahren wesentlich zu verkürzen. Abermals taucht in der Mitteilung die Talbrücke Rahmede auf, deren Ersatzneubau man „ohne eine komplett neue Genehmigung“ möglich machen müsse. „Dies gilt besonders bei Brücken, bei denen der Kollaps droht.“

Auto-Deutschland vorm Klimakollaps

Der Kollaps droht vor allem dem Klima, das in dem ganzen Gerede um marode Brücken und Straßen einmal mehr unter die Räder kommt. „Die neue Autobahn GmbH wurde für Privatisierungen geschaffen. Die Macher sind bisher keine glaubwürdigen Treuhänder des Gemeinwohls, weder finanziell und erst recht nicht ökologisch“, gab Waßmuth zu bedenken und weiter: „Wenn bei 30-jährigen ÖPP-Vertragslaufzeiten bis 2050 die Republik zubetoniert wird, hat das Pariser Klimaabkommen ausgedient.“

Abzuwarten bleibt, wie sich die neuerdings mitregierende Grünen-Partei in der Frage verhält. Zumindest die Bundestagsfraktion hatte sich bis zuletzt immer wieder als entschiedener Gegner von ÖPPs im Straßenbau exponiert. Gegenüber den NachDenkSeiten äußerte sich nun der verkehrspolitische Sprecher Stefan Gelbhaar zu seinen Ambitionen: „Statt immer neue Prestigeprojekte aus dem Boden zu stampfen, die eine miserable Klimabilanz haben, wollen wir das, was bereits vorhanden ist, erhalten und pflegen“, befand er. „Die vielen Neubauprojekte allerdings müssen wir genauestens überprüfen.“ Man sieht sich – beim nächsten Brücken-Richtfest.

Titelbild: mykhailo pavlenko/shutterstock.com

