

Investitionsoffensive für die Verkehrsinfrastruktur

Moderne Verkehrswege sind elementar für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit und Lebensqualität. Eine exportorientierte Wirtschaft ist auf intakte Straßen, Schienen und Wasserwege angewiesen. Dank ihrer zentraleuropäischen Lage sind Deutschlands Verkehrswege auch wichtige Lebensadern für den europäischen Binnenmarkt und den intra-europäischen Handel.

Fakt ist: Die Anforderungen an das Verkehrssystem werden in den nächsten Jahren massiv steigen. Um den dynamisch wachsenden Güterverkehr, die Digitalisierung und die unabwiesbaren Ansprüche einer klimagerechten Mobilität zu bewältigen, muss die Verkehrsinfrastruktur erhalten und modernisiert werden.

Doch davon sind wir weit entfernt. Die Realität ist eine andere: Seit über zwei Jahrzehnten wächst der Investitionsstau in Milliardenhöhe. Die staatlichen Nettoinvestitionen – also die Bruttoinvestitionen abzüglich der Abschreibungen – sind seit 2003 im roten Bereich. Wir fahren auf Verschleiß. Woran liegt's?

Die schwierige Lage der öffentlichen Haushalte und die seit 2009 geltende Schuldenbremse haben die Handlungsfähigkeit der öffentlichen Hand eingeschränkt. Zudem steht sich die Große Koalition selbst im Weg. Sie will weder neue Schulden machen noch Steuern erhöhen. Aber wer Steuermehreinnahmen in den Schuldenabbau steckt, statt in die Zukunft zu investieren, handelt verantwortungslos. Schäubles „schwarze Null“ hat schwarze Löcher in die Straßen und Brücken, Kanäle und Schleusen, Gleise und Tunnel gerissen.

Im Koalitionsvertrag wurde ein Investitionspaket von fünf Mrd. Euro bis 2018 geschürt. Viel zu wenig, um dem zusätzlichen Investitionsbedarf für Erhalt und nachholende Sanierung von 7,2 Mrd. Euro jährlich auch nur

annähernd gerecht zu werden (s. Abbildung). Zumal das Geld weitgehend für unterfinanzierte Projekte und Mindereinnahmen bei der Lkw-Maut verwendet wird.

Es ist auch unklar, ob die Gelder nach 2018 nicht wieder versiegen. Mit dem schwankenden Mittelfluss hat es der Bund den Ländern schon in der Vergangenheit schwer gemacht, vorausschauend zu planen. Projekte wurden je nach Geldfluss geschoben, verzögert oder gestükkelt. Personal wurde massiv abgebaut. Inzwischen werden Investitionen nicht mehr dort realisiert, wo der Bedarf am dringlichsten ist, sondern in Ländern, die noch Geld für Planung auf Vorrat haben.

Das muss sich ändern. Bund und Länder müssen Erhalt und nachholende Sanierung gemeinsam und verkehrsträgerübergreifend angehen und Deutschlands Zukunft als attraktiver Wirtschaftsstandort sichern. Sie müssen sich schnell auf eine klare Aufgabenteilung einigen, langwierige Genehmigungsschleifen streichen, Projekte priorisieren und dann durchfinanzieren. Die öffentliche Verwaltung muss gestärkt und Personal aufgebaut werden. Denn Planung, Bau, Erhalt und Betrieb der Verkehrsinfrastruktur ist öffentliche Aufgabe und kein Renditeobjekt für private Investoren.

