

Erst Frost, dann Frust

... und zwar beim Autofahren, nachdem das zwischenzeitliche Tauwetter den in Deutschland verbreitet maroden Straßenzustand ans Licht beförderte. Allenfalls motorsportlich ambitionierte Autofahrer erfreuen sich am Schlagloch-Slalom, aber auch diese sind spätestens bei der ersten „Sanierung“ mittels Geschwindigkeitsbeschränkung oder Sperrung einer Fahrspur einfach nur noch sauer. Und das nicht nur innerorts, wo, laut ADAC Berlin-Brandenburg, Berlin mit seinem zu einem Drittel intakten und zu zwei Dritteln dringend sanierungsbedürftigen Straßennetz einen traurigen Spitzenwert erreicht. Nein, der Frostfraß zeigt sich mittlerweile sogar auf Bundesstraßen und Autobahnen. In Niedersachsen musste deshalb Anfang Januar 2011 sogar ein Abschnitt der A7 wegen Unbefahrbarkeit gesperrt werden.

Die Ursache für die maroden Pisten sind viel zu geringe Erhaltungsinvestitionen seit vielen Jahren. Alleine zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes halten Experten und Verkehrsverbände Investitionen von 3 Mrd Euro jährlich für das Minimum. Aber abgesehen von den Jahren der Konjunkturpakete 2009 und 2010, wo die Ausgaben sich dem mindestens Erforderlichen wenigstens näherten, stagnieren die Ausgaben des Bundes dafür bei etwas über 2 Mrd Euro. Zu Recht fordern die Wirtschaft und ihre Verbände, darunter auch die CDH, seit Jahren mehr Geld für das Straßennetz. Daran hat auch die 2005 eingeführte LKW-Maut nichts geändert, was nichts anderes heißt, als dass Mehreinnahmen in Milliardenhöhe im allgemeinen Haushalt des Bundes verfrühstückt wurden. Ein Schuft, wer schlechtes dabei denkt?

Mittlerweile beziffert die KfW-Bankengruppe den Investitionsstau beim Bund auf 16 Mrd Euro, allerdings für Straße und Schiene, wobei Mehrkosten wegen der verspäteten Sanierung noch gar nicht eingerechnet wurden. Für Städte und Kommunen errechnete die KfW einen Investitionsnachholbedarf von 22 Mrd Euro. Darin sind die neuerlichen Winterschäden dieser Saison noch gar nicht berücksichtigt.

Ohne durchgreifende und entsprechend kostspielige Sanierungsmaßnahmen wird der Substanzverlust unseres Straßennetzes weiter – und beschleunigt – voranschreiten. Daran ändert auch die jetzt von Bundesverkehrsminister Ramsauer beschlossene Erhöhung der Mittel für die Erhaltung der Bundesfernstraßen von 2,1 auf 2,2 Mrd Euro nichts. Die Flickschusterei geht munter weiter.

Statt in die Straßeninfrastruktur zu investieren, lässt die Politik immer mehr Geld zum Beispiel in der Verwaltung der Sozialausgaben versickern. Als vor sechs Jahren die Hartz IV-Reform begann, arbeiteten 44.200 Beschäftigte in den Arbeitsgemeinschaften der Bundesagentur für Arbeit und der Kommunen für die Betreuung der Leistungsempfänger, was 3,1 Mrd Euro kostete. Obwohl die Zahl der Langzeitarbeitslosen seitdem gesunken ist, sind jetzt 65.500 Beschäftigte mit den Hartz IV-Empfängern befasst. Deren Kosten belaufen sich inzwischen auf 4,4 Mrd Euro von den insgesamt 46,4 Mrd Euro, die der Steuerzahler nach vorläufigen Angaben 2010 für Hartz IV aufbringen musste. Wohlgermerkt, nicht die Ausgaben für die Hartz IV-Leistungen, sondern nur die Ausgaben für deren Verwaltung sind von 2005 bis 2010 von 3,1 Mrd Euro auf 4,4 Mrd Euro um 1,3 Mrd Euro gestiegen.

Dieses Geld wäre besser in den Erhalt unserer Straßen geflossen, wobei dies zusätzlich Arbeitsplätze geschaffen und Steuereinnahmen generiert hätte. Unsere Politiker sollten endlich bedenken, dass es mit dem Erhalt der Infrastruktur ist, wie mit den demografisch bedingten Kosten der Renten- und Pflegeversicherung. Je länger die Politik untätig ist oder zuwenig tut, desto teurer wird es letztlich, das Problem zu lösen. Da es aber irgendwann unausweichlich gelöst werden muss, werden die Politiker dann wieder einmal versuchen die Steuerzahler oder die Autofahrer zu schröpfen. Und damit kommt dann der ganz große Frust. Wir, die CDH-Organisation, werden dagegen ankämpfen. ■



Jens Wolff