

Autor/-in: Thomas Sabin
Seite: online
Ressort: Finanzen

Mediengattung: Online News
Visits (VpD): 6,76 (in Mio.)¹
Unique Users (UUpD): 0,777 (in Mio.)²

Rubrik: Wirtschafts-News

Weblink: https://www.focus.de/finanzen/news/autobahnen-bruecken-bahn-willkommen-in-der-schrott-republik-deutschland-wie-wir-unser-land-renovieren_id_201991650.html

¹ von PMG gewichtet 11-2023

² gerundet agof ddf Ø-Tag 2023-01 vom 08.03.2023, Gesamtbevölkerung 16+

Autobahnen, Brücken, Schiene

Willkommen in der Schrott-Republik Deutschland! So renovieren wir unser Land

Deutschlands Infrastruktur steht vor großen Herausforderungen. Ob defekte Regierungsflugzeuge oder blockierte Brücken - technische Schwierigkeiten bremsen das Land in vielen Bereichen aus. FOCUS online beleuchtet die aktuelle Situation und hat Experten nach Lösungsansätzen gefragt.

Deutschland leidet unter Infrastrukturproblemen. Zuletzt bekam das Bundesaußenministerin Annalena Baerbock (Grüne) zu spüren. Ihr Flieger, ein Airbus vom Typ A340, der sie für eine Dienstreise auf die andere Seite der Erdkugel bringen sollte, blieb auf der Strecke liegen. Es gab technische Probleme. So ähnlich ergeht es täglich vielen Menschen auf deutschen Autobahnen oder in der Bahn. Baerbocks Pannenflug ist nur die Spitze des Eisbergs. Gesperrte Brücken, veraltete Schienensysteme, fehlende Stromtrassen oder langsames Internet und Funklöcher im Mobilfunknetz. Die Hiobsbotschaften über die deutsche Infrastruktur häufen sich in den letzten Jahren. Vieles ist marode und bremst das Land - und damit auch unsere Wirtschaft. Ein Blick in die einzelnen Bereiche zeigt: Nirgendwo läuft es wirklich rund. "Vor allem in Westdeutschland sind viele Infrastrukturen stark veraltet", schreibt Thomas Puls, Verkehrs- und Infrastrukturexperte des Instituts der deutschen Wirtschaft (IW), in einem wissenschaftlichen Beitrag. Nach der Jahrtausendwende seien die Investitionen in die Infrastruktur schließlich bundesweit zurückgefahren worden. "Rund anderthalb Jahrzehnte lang lebte Deutschland vor allem im Bereich der Verkehrsinfrastruktur von der Substanz."

Infrastruktur in Deutschland: Der

Status quo

Neben defekten Regierungsflugzeugen und "Verzögerungen im Betriebsablauf" auf der Schiene ist die Infrastruktur zu einer großen Herausforderung für Deutschland geworden. Puls nennt dafür drei Gründe:

- fehlende Mittel in den öffentlichen Haushalten
- langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren
- Mangel an Fachkräften Als besonders hinderlich erweisen sich die deutschen Planungs- und Genehmigungsverfahren, schreibt der Experte. "Sie sind weitgehend zu einem Bauverhinderungsrecht mutiert." Verschärft werde die Situation durch einen ausgeprägten Fachkräftemangel. "Dieser reicht von den Planungs- und Genehmigungsbehörden über die Bauwirtschaft bis hin zu den Netzbetreibern", so Puls.

Beeinträchtigung der Geschäftsabläufe durch Infrastrukturmängel Einbettungscode

Autobahnen, Brücken, Schiene, Wasser: Hier ist die Infrastruktur besonders marode

Wie schlecht es um das deutsche Verkehrsnetz bestellt ist, zeigt etwa das Beispiel der Talbrücke Rahmede in Nordrhein-Westfalen: 453 Meter lang, 75 Meter hoch und schwer beschädigt. Im Dezember 2021 wurde sie gesperrt. Am 7. Mai 2023 um Punkt 12 Uhr wurde sie

schließlich gesprengt. Seitdem quält sich der Verkehr wieder durch die nahe gelegene Kreisstadt Lüdenscheid. Das große Problem: Die Brücke war Teil der Bundesautobahn 45, die das Ruhrgebiet mit Süddeutschland verbindet - eine wirtschaftliche Lebensader.

Ähnlich sieht es mit der übrigen Verkehrsinfrastruktur in Deutschland aus. Damit wir unsere Infrastruktur auch in Zukunft effektiv nutzen können und sie den Herausforderungen gewachsen ist, brauche es aus Sicht von Thilo Schaefer, Leiter des IW-Themenbereichs Digitalisierung und Klimawandel, zwei Dinge: "Mehr Geld und weniger Bürokratie".

"Zu oft scheidet es an langwierigen Planungsverfahren, einzelne Projekte dauern gerne mal fast zehn Jahre", sagt der Experte gegenüber FOCUS online. Dabei sei mit Blick auf die Verkehrsinfrastruktur klar, dass mehr Tempo nötig sei. "Die Aufgaben werden eher größer als kleiner."

Die Gründe für die maroden Straßen und Brücken in Deutschland sind laut IW-Analyse:

- das Alter der bestehenden Verkehrsinfrastruktur
- ein Verkehrsaufkommen, das weit über dem liegt, für das die Infrastruktur ausgelegt ist
- vernachlässigte Investitionen nach der Jahrtausendwende Thomas Puls weist außerdem darauf hin, dass wesentliche Teile des bestehenden Netzes vor der

Wiedervereinigung 1990 gebaut wurden. Bei den Bundesstraßen stammten noch mehr als 40 Prozent aus der Zeit vor 1990.

Infrastrukturmängel in Deutschland nach Bereichen Einbettungscode
Das Verkehrsaufkommen in Deutschland hat sich also weitaus dynamischer entwickelt, als von den Planern erwartet. Hinzu kam: 1986 wurde das zulässige Gesamtgewicht für Lkw auf 40 Tonnen erhöht. Für die deutschen Verkehrswege war das der Supergau. Heute sind nach Angaben des Bundesverkehrsministeriums 4600 Brücken sanierungsbedürftig.

Zahlreiche Baumaßnahmen sind die Folge. Und Baustellen führen zu mehr Staus auf den Autobahnen. Nach Angaben des ADAC haben sich die Staulängen bis 2018 im Vergleich zu 2008 mehr als verdreifacht. Und das, obwohl der Verkehr im gleichen Zeitraum nur um nur elf Prozent zugenommen hat.

"Das deutsche Schienennetz ist jahrzehntelang kaputtgespart worden"

Ähnlich wie bei den deutschen Autobahnen sieht es auch beim Wasserstraßennetz aus. Nicht wenige Bauwerke stammten sogar noch aus der Vorkriegszeit, so Puls. Dass viele Schleusen und andere Wasserstraßenbauwerke dringend saniert werden müssen, weiß man auch in der Regierung. Im "Masterplan Binnenschifffahrt" wird die "Bereitstellung einer bedarfsgerechten Infrastruktur" als wichtiges Ziel hervorgehoben. Doch solche Modernisierungen brauchen Zeit.

Ähnlich problematisch ist die Situation auf der Schiene. Viele Strecken sind stark überlastet und dringend sanierungsbedürftig. "Das deutsche Schienennetz ist jahrzehntelang kaputtgespart worden", sagt IW-Experte Schaefer. Das sei viele Jahre gut gegangen, doch längst fahre Deutschland auf Verschleiß. Das bekommen nicht nur die Bahnreisenden zu spüren, sondern auch die Unternehmen, die Güter auf der Schiene transportieren: "Es gibt keine großen Kapazitäten mehr, im Grunde ist die Schiene komplett ausgelastet", sagt Schaefer.

Real Investitionen des Bunds in die Verkehrsinfrastruktur Einbettungscode
Die Lösung: "Wir brauchen ein Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsträger", sagt Schaefer. Ein Gegeneinander von Straße, Schiene und Wasserstraße sei der sichere Weg zum Scheitern. Notwendig sei auch die Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarn.

"Deutschland ist nicht nur geografisch eine wichtige Drehscheibe für Europas Bürger und Unternehmen. Schon wegen unseres Exportmodells muss Deutschland seine Infrastruktur fit halten und gut an die Nachbarländer anbinden."

Deutsches Flughafensystem ist teilweise überlastet

Im internationalen Verkehr spielen nur die vier größten Luftverkehrsstandorte Frankfurt, München, Berlin und Düsseldorf eine nennenswerte Rolle, erklärt IW-Ökonom Klaus-Heiner Röhl. Das deutsche Flughafensystem sei entsprechend der föderalen Struktur auf viele Standorte verteilt, insgesamt gebe es rund 18 Verkehrsflughäfen. Vor der Corona-Pandemie seien aber vor allem Frankfurt, Berlin und Düsseldorf deutlich überlastet gewesen, so der Experte gegenüber FOCUS online.

Um der Überlastung entgegenzuwirken, wurde in Berlin der neue Großflughafen Berlin-Brandenburg (BER) gebaut. 2020 wurde er "mit großer Verspätung" eröffnet, doch die Kapazität des Flughafens werde die der beiden geschlossenen Flughäfen Tegel und Schönefeld kaum übertreffen, sagt Röhl.

In diesem Fall hat Deutschland allerdings mehr Glück als seine Außenministerin: "Da sich der Flugverkehr in Deutschland aber nur sehr zögerlich von der Pandemie erholt - bisher sind erst rund 80 Prozent des Niveaus von 2019 erreicht - gibt es derzeit keine Kapazitätsprobleme an den Standorten." Wer quer durch die Republik fliegt, kommt also in der Regel ans Ziel. Auch in Frankfurt soll 2026/27 das neue Terminal 3 eröffnet werden, um eine mögliche Auslastung wie vor Corona bewältigen zu können.

Ein großes Problem an den Flughäfen insgesamt sei derzeit der Fachkräftemangel, so Röhl. "Vor allem in der Ferienzeit kam es 2021 und 2022 zu langen Wartezeiten." Mittlerweile schein dieses Problem aber weitestgehend gelöst zu sein, auch durch den Einsatz neuer Technologien wie Bodyscanner bei den Sicherheitskontrollen, so der Experte.

Deutschland fehlen Stromtrassen

Anders sieht es beim deutschen Stromnetz aus. Zwar waren "die Befürchtungen groß, dass das deutsche Stromnetz durch einen steigenden Anteil erneuerbarer Stromerzeugung unsicherer wird", sagt IW-Energieexperte Malte Küper. "Doch das Gegenteil ist bislang der Fall: Die Ausfälle im deutschen Stromnetz sind seit Jahren sogar rückläufig."

Dennoch blieben die Herausforderungen groß, betont Küper. Ein Blick nach Leingarten bei Heilbronn zeigt, warum. Dort laufen derzeit die Bauarbeiten für einen wichtigen Knotenpunkt der Energiewende. Das Umspannwerk Leingarten wird der erste Konverter für die Stromtrasse "Suedlink". Zwischen Brunsbüttel im Norden und Großgartach (Baden-Württemberg) im Süden bildet die Anlage den nördlichen Endpunkt einer 700 Kilometer langen Gleichstromtrasse.

"Gerade diese wichtigen Nord-Süd-Trassen, die Windstrom von der Küste in die Industriezentren im Süden transportieren sollen, haben sich in den vergangenen Jahren zum Teil erheblich verzögert", sagte Küper. Zudem warten noch mehr als 10.000 Kilometer Stromnetz auf ihre Fertigstellung.

Planungs- und Genehmigungsverfahren bei staatlichen Bauprojekten in Deutschland Einbettungscode

Damit die Energiewende gelingt, muss der Stromnetzausbau künftig im 'Deutschland-Tempo' erfolgen", sagt der Experte. Dazu gehören auch neue Stromspeicher und fast 25 Gigawatt neue Gaskraftwerke allein bis 2030. "Ohne sie könnte die Versorgungssicherheit in Zukunft wackeln."

Deutschland ist ein "digitales Entwicklungsland"

Ebenfalls ernüchternd: der Zustand der digitalen Infrastruktur in Deutschland. Ob Glasfaserausbau, E-Government oder Digitalwirtschaft - Deutschland hinkt bei der Digitalisierung im internationalen Vergleich hinterher. Digitalisierung meint dabei zum einen die Umwandlung analoger Daten und Informationen in digitale Formate, zum anderen die gesellschaftlichen und sozialen Veränderungsprozesse, die durch den Einsatz digitaler Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT) entstehen. In beiden Fällen attestiert eine Analyse der Bundeszentrale für politische Bildung (bpb) Deutschland den Status eines "digitalen Entwicklungslandes".

IW-Digitalisierungsexperte Jan Büchel: "Damit die Digitalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft vorankommt, ist eine gut ausgebaute digitale Infrastruktur notwendig." Schnelle und latenzfreie Internetverbindungen stünden dabei im Mittelpunkt.

Für den Breitbandausbau gelte das Ziel flächendeckender Gigabitnetze. "Ende 2022 hatten bundesweit 71 Prozent der Haushalte und 67 Prozent der Unterneh-

men Zugang zu Gigabit-Netzen", sagt der Experte. Diese Geschwindigkeiten könnten über Glasfaser oder aufgerüstete Kabelnetze erreicht werden. Ein genauerer Blick auf die Technologie zeige jedoch, dass nur weniger als ein Drittel der Gigabit-Netze auf Glasfaser basieren.

Fachkräftemangel beim Infrastrukturbau in Deutschland - Tabs Einbettungscode

"Gerade vor dem Hintergrund der künftig immens steigenden Anforderungen an die Breitbandnetze spielt der weitere Glasfaserausbau eine entscheidende Rolle, um die digitale Infrastruktur in Deutschland zu stärken", sagt Büchel. Denn die meisten Kabelnetze seien bereits aufgerüstet.

Ein europäischer Vergleich zeige zudem, dass Deutschland bei der Glasfaserabdeckung nur den vorletzten Platz unter den EU-Mitgliedstaaten einnimmt: "Nur etwa jeder fünfte deutsche Haushalt verfügt über einen Glasfaseranbindung, während es im europäischen

Durchschnitt etwa jeder zweite Haushalt ist", so Büchel.

Eine bittere Bilanz: Um den Glasfaserausbau in Deutschland zu beschleunigen, empfiehlt Büchel insbesondere, die Kapazitäten der (Tief-)Baubranche sowie die Personalkapazitäten in den Kommunalverwaltungen zu erhöhen und dem Fachkräftemangel in diesem Bereich entgegenzuwirken. "Zudem sollten alternative, weniger zeitintensive Aushubtechniken für die Verlegung von Glasfaserkabeln standardisiert werden. Schließlich müssen auch die Genehmigungsverfahren im öffentlichen Sektor, insbesondere auf kommunaler Ebene, beschleunigt und vereinfacht werden".

Deutschlands Wege aus der Infrastrukturkrise

Klar ist: Der Investitionsbedarf in die Infrastruktur in Deutschland ist enorm. Doch um die Krise zu überwinden, muss Deutschland laut Analyse von Thomas Puls vor allem in drei Bereichen vorankommen, "und zwar mit spürbaren

Erfolgen":

- Kontinuierlich steigende Budgets bereitstellen;
 - die Verfahren so vereinfachen, dass europaweit einheitliche Verfahrenszeiten erreicht werden können
 - die Rekrutierung von Ingenieuren für den öffentlichen Dienst verbessern Er schreibt: "Die verfügbaren Investitionsmittel sind ein unbestreitbarer Engpassfaktor bei der Bewältigung der Infrastrukturprobleme in Deutschland. Sie müssen auf absehbare Zeit kontinuierlich erhöht werden."
- Mehr Geld sei aber nur eine notwendige, aber keineswegs hinreichende Voraussetzung für die Bewältigung der bestehenden Probleme. Vielmehr erfordere die aktuelle Situation auch eine grundlegende Überarbeitung der zugrunde liegenden Planungs- und Genehmigungsverfahren.

Abbildung:

Nordrhein-Westfalen, Lüdenscheid: Nach erfolgreicher Sprengung liegt die Rahmedetalbrücke am Boden, Fahrbahnteile sind zu sehen.

Wörter:

1718