

Vereiste Wege, Straßenschäden, und die Bahn kommt auch nicht.
Mit Erstaunen müssen die Bürger feststellen, dass sich Deutschland
inzwischen mit elementaren Dingen schwer tut.

Schlaglöcher im Land

1. März 2010, Gerd Held

Allmählich weicht der Winter dem Frühling. In vielen Städten gibt er ein Bild der Zerstörung frei, es gibt kaum eine Straße ohne Schlaglöcher. Man könnte denken, hier sei ein großes Unglück passiert, aber die Schlaglöcher haben mit dem Normalzustand unserer Straßen zu tun. Schon seit längerer Zeit sind sie immer mehr zu einem Flickenteppich geworden. Die neuen Reparaturen werden auch wieder nur Provisorien sein. Vom „Tropfen auf den heißen Stein“ sprechen die Fachleute. Das Bild der kaputten Straße wird sich als hartnäckige Realität erweisen. Und es steht nicht allein. In diesem Winter mussten die Bürger im Norden der Republik feststellen, wie sich ihre Bürgersteige in spiegelglatte Eisflächen verwandelten. Nicht für einen Tag, sondern für Wochen. In Berlin gelang es über zwei Monate nicht, selbst zentrale Plätze passierbar zu machen. Hunderte von Menschen kamen mit Knochenbrüchen ins Krankenhaus, viele ältere Menschen trauten sich nicht mehr aus dem Haus. Am Ende war es das Tauwetter, das für eine Lösung sorgte. So kehren elementare Gewalten wieder in unsere Städte, wo unser Leben doch gerade hier besonders gut dagegen abgeschirmt sein sollte. Der Eiswinter zeigte, dass wir für einfache Aufgaben schlecht aufgestellt sind. Das Hightech-Land Deutschland wurde buchstäblich auf dem falschen Fuß erwischt.

Dieser Eindruck wird durch eine weitere Bruchstelle verstärkt. Die Bahn, das Symbol der Zuverlässigkeit des Landes, ist auf einmal krisenanfällig. Die S-Bahn-Ausfälle in Berlin, die nun schon seit über 10 Monaten andauern, zeigt exemplarisch, welche Abgründe sich hinter schönen Service-Fassaden auftun können. Die Hauptachse durch die Stadt wurde über Wochen aus dem Verkehr genommen. Auf anderen Linien warteten die Menschen oft stundenlang ohne Information auf Bahnsteigen oder mussten wahre Odysseen auf sich nehmen, um zur Arbeit, zur Schule oder nach Haus zu kommen. Und immer neue technische Probleme mit Rädern, Achsen, Bremsen, Türen, Weichen, Signalen tauchen auf. Es geht nicht um Extremfälle. Die Bahn bekommt ihre Normalaufgaben nicht in den Griff, über Monate und Jahre sind Fehler mitgeschleppt worden. Der jetzt erschienene Krisen-Bericht ist wirklich der Lektüre wert: „Arbeitsanweisungen waren inhaltlich fehlerhaft, unvollständig, wurden nicht aktualisiert und nicht ausreichend bekannt gegeben.“ Wie ist das möglich, fragt sich der Leser. Was machen denn die vielen Verantwortungsebenen den ganzen Tag? Es gab „kein ausreichendes System der Qualitätssicherung“, die Führungskräfte waren „prozessfern“ und kaum in den Werkstätten anzutreffen. Auch die Warnsysteme waren blind - in den Revisionen wurde die Mängel „nicht aufgedeckt“. Es geht nicht um das Versagen einzelner Personen, sondern hier zeigen sich Risse in der technischen Organisationskultur, auf die Deutschland einmal so stolz war. Der Bericht ist das Dokument eines zunehmenden Realitätsverlusts im Lande.

Unmerklich wandelt sich unser Land. Es erweist sich dort als brüchig, wo eigentlich niemand damit gerechnet hatte. Gerade noch schaute Deutschland wie gebannt auf globale

Umweltkatastrophen oder ließ sich einreden, es müsste alle seine Kräfte auf die Sicherung gegen Armut werfen. Nun aber muss es erstaunt feststellen, dass eine allmähliche Erosion unserer alltäglichsten Lebensgrundlagen im Gang ist. Wir schaffen es nicht mehr, den Standard unserer Verkehrs- und Versorgungssysteme zu halten. Vor gut 100 Jahren wurden die unhaltbaren Zustände bei Trinkwasser, Heizung, Transport oder Müll durch eine ganz neue urbane Zivilisationstechnik gemeistert. Diese Infrastruktur stand im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit. Die Investitionen, auch der öffentlichen Hand, waren gigantisch - oft stehen wir heute stauend vor den Bahnhöfen, Kraftwerken, Kanalisationen und Markthallen. Diese Zivilisationsplattform ist uns so selbstverständlich geworden, wie der Erdboden, auf dem wir stehen. Niemand sich hätte träumen lassen, dass dieser Boden einmal wackelig werden könnte und uns zu einer neuen Anstrengung zwingt. Und doch ist es so. Experten der Morgan Stanley Investment haben eine Summe von 41 Billionen US-Dollar ausgerechnet, die in den nächsten 20 Jahren in die technische Infrastruktur investiert werden müssen – wohlgermerkt in den Industrieländern, nicht in den Entwicklungsländern. Allein 12000 Brücken sind in Deutschland sanierungsbedürftig, 10 Prozent des Gesamtbestandes. Eine unter der Erde tickende Zeitbombe sind die Wasserleitungen, deren Sanierungskosten auf einen zweistelligen Milliardenbetrag geschätzt werden. Die Liste ließe sich verlängern.

Überall in der modernen Welt ruht das alltägliche Leben nicht auf dem natürlichen Erdboden, sondern auf einer künstlichen Plattform namens „technische Infrastruktur“. Ihre Errichtung erforderte viel Kapital und Arbeit, und sie muss auch durch weitere Aufwendungen ständig auf ihrem Niveau gehalten werden. Ihr Stahl, Stein und Asphalt sind spröde und materiell, sie klingen nicht so schön menschlich wie die sozialen Ausgaben. Und doch ist auch sie Heimat für uns, ohne die unsere Zivilgesellschaft undenkbar ist. Vor 100 Jahren wies Georg Simmel auf die Bedeutung dieser „objektiven Kultur“ hin, deren Macht die Subjektivität der Menschen zu Anpassungen zwingt, und die doch zugleich eine Grundlage der modernen Freiheit ist. Wenn unsere Straßen, Leitungssysteme und Kraftwerke verfallen, wird auch unsere Bildung oder unsere Altenpflege Schaden nehmen.

Doch die öffentlichen Mittel fließen in die falsche Richtung. Die Sachinvestitionen sinken, während die Sozialausgaben steigen. Insbesondere in den Gemeinden, die hier das größte Gewicht haben, ist der Anteil der Sachinvestitionen von fast 40% Mitte der 60er Jahre auf gegenwärtig unter 20% gefallen. Im Bundeshalt 2010 kann das Ressort „Arbeit und Soziales“ 146,8 Mrd. Euro und ein Plus von 14,8 Prozent verzeichnen, während das Ressort „Verkehr, Bau und Stadtentwicklung“ nur auf 26,4 Mrd. kommt und eine Kürzung um 1,2% hinnehmen muss. Es passt ins Bild, dass im Konjunkturprogramm II Ausgaben für Straßensanierung nicht zugelassen waren.

Diese Entwicklung bedroht die Zukunftsfähigkeit des Landes. Es ist zu einer im Grunde irr-sinnigen Umkehrung gekommen: Die sozialen Ausgaben „ad hominem“ haben die Sachinvestitionen für die technische Infrastruktur – also für das Haus unseres Gemeinwesens - in den Hintergrund gedrängt. Damit werden nicht nur Verluste riskiert, sondern auch Gewinne vergeben. Eine funktionierende Stadt bringt mehr für die CO2 Bilanz als Tausende isolierte Einzelhäuser. Eine kompakte und robuste Infrastruktur stellt ein ungeheures Kapital da, das zu bezahlbaren Preisen mehr Umweltschutz und mehr sozialen Zusammenhalt liefert als alle roten und grünen Einzelprojekte zusammen.

Was hier gebraucht wird, ist nicht etwa ganz Neues. Wir müssen weder Straßen noch Städte neu erfinden. Was nicht mehr ausreichend gelingt, ist die Pflege und Fortsetzung des erreichten Niveaus. Die großen Ankündigungen von Innovationen „für das 21. Jahrhundert“ und

Siedlungen „im Weltraum“ sind vielfach zur Ausrede geworden, um das Einfache und Notwendige nicht tun zu müssen. Um die Mühen der Ebene auf uns zu nehmen. Die Bahn führt neue elektronische Verkaufssysteme ein und scheitert an simplen Bahnsteigdurchsagen. Die Stadtreinigung fährt auf Bürsten-Wagen durch die Stadt, die das Eis nur glattbürsten. Für Handarbeit mit Spaten und Hacke ist man nicht mehr eingestellt. Während die deutsche Hauptstadt über Wochen nicht mehr ihre Bürgersteige begebar halten kann, erklärt der regierende Bürgermeister, er wolle Berlin zur nagelneuen „Modellstadt“ für alles Mögliche machen. Solche Manöver werden nicht mehr lange ziehen.

Die Bürger lernen, wieder auf andere, elementarere Dinge zu achten. Der Boden, auf dem sie stehen, hat nicht mehr die Festigkeit, die lange Zeit so selbstverständlich schien. Er hat Schlaglöcher bekommen. Diese Erfahrung muss kein schlechtes Zeichen sein. Im Gegenteil kann sie dazu führen, dass wir wieder klarer sehen, worauf es in kritischen Zeiten ankommt.

(Manuskript vom 1.3.2010, erschienen als Essay in der Tageszeitung „Die Welt“ am 3.3.2010 unter der Überschrift „Im Schlagloch“)