

Westdeutsche Allgemeine Zeitung vom 18.05.2015 , S. 2

Teure Generalüberholung

Wie marode Straßen und Brücken sind, ist seit Langem bekannt. Doch die Politik reagierte nur zögernd darauf. Inzwischen ist der Investitionsstau enorm

Von Wilfried Goebels

Düsseldorf. Der katastrophale Zustand der Straßen und Brücken in NRW ist seit Jahren bekannt. Bei der Sanierung steht das Land jetzt vor großen Herausforderungen: Verkehrsminister Michael Groschek (SPD) will bis 2020 alle vor 1985 errichteten Brücken überprüfen lassen: Das sind allein zwei Drittel der mehr als 10 000 Brücken im Bereich des Landesbetriebs Straßen-NRW. Wie lange das dauern wird und wie teuer die Sanierung werden soll, konnte Groschek in der Antwort auf eine FDP-Anfrage allerdings nicht sagen..

Bisher wurden in NRW die ersten 105 der 375 Brücken auf Bundesfernstraßen geprüft. Das Ergebnis war ernüchternd: 50 müssen kurzfristig verstärkt, auf Dauer sogar 84 neu gebaut werden. Von 770 Landesstraßenbrücken wurden bislang 31 geprüft: Zwei müssen schnell verstärkt werden, am Ende müssen sechs neu gebaut werden. Dabei ist vor allem die steigende Belastung der Straßen und Brücken durch schwere Lastwagen ein Problem. So verursacht ein 40-Tonner so große Schäden wie 1000 Autos.

Der Streit ums Geld

Schon 2013 hatte das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in einer Studie Alarm geschlagen: Danach müssten mindestens die Hälfte der bundesweit 67 000 kommunalen Brücken bis 2030 entweder saniert oder komplett neu gebaut werden. Die nötigen Investitionsmittel bezifferte das Institut auf rund 16 Milliarden Euro bis 2030.

Auch eine Kommission unter Führung des früheren Verkehrsministers in Sachsen-Anhalt, Karl-Heinz Daehre, hatte bereits 2012 festgestellt, dass jedes Jahr bundesweit 7,2 Milliarden Euro fehlten, um die Infrastruktur der Verkehrsträger in Bund, Ländern und Gemeinden zu erhalten. Der Bund stellt nach Angaben Groscheks 2015 rund 411 Millionen Euro für den Erhalt der Bundesstraßen und Autobahnen in NRW zur Verfügung.

Im Koalitionsvertrag hatten sich CDU und SPD im Bund darauf verständigt, dass 80 Prozent der Bundesmittel für den Erhalt und nur noch 20 Prozent in den Neubau investiert werden. Die Industrie- und Handelskammern in NRW kritisieren aber, dass der Bund 50 Milliarden Euro jährlich aus Abgaben und

Steuern aus dem Verkehrsbereich kassiert, aber weniger als elf Milliarden Euro in Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen investiert. Die Unternehmen könnten aber nicht dauerhaft mit maroden und teilweise für den Schwerlastverkehr gesperrten Brücken wie auf der A1, A40 und A45 leben.

Minister Groschek weiß, dass für die Mobilität von Menschen und Gütern ein stabiles Rückgrat der Infrastruktur nötig ist. „Immer öfter finden wir aber ein klappriges Skelett vor mit maroden Brücken, defekten Weichen und bröckelnden Schleusenanlagen“, räumte er ein. „Dagegen hilft kein Spielgeld. Um die Verkehrsinfrastruktur zukunftssicher zu machen, brauchen wir eine nachhaltige Investitions-offensive über mehrere Jahre.“

Der FDP-Abgeordnete Kai Abususatz verlangte deshalb aber auch mehr Anstrengungen des Landes: „Wenn wir den Substanzverlust auf den Landesstraßen beenden wollen, muss das Land eine Schippe drauflegen.“ Aus Sicht des CDU-Verkehrsexperten André Kuper reichen die Landesmittel nicht einmal, um den Straßenzustand „auf dem heutigen schlechten Niveau zu halten.“