



URL: <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/Konjunktur-Rezession;art271,2676216>

Konjunkturprogramme

Wo ist der Investitionsstau am größten?

Deutschland ist in einer Rezession. Staatliche wie private Investitionen könnten helfen. Aber wohin müsste das Geld fließen?

Von C. Brönstrup, A. Burchard, S. Vieth-Entus, R. Woratschka

4.12.2008 0:00 Uhr

Großen Sanierungsbedarf gibt es vor allem an Deutschlands Schulen, Straßen, und Krankenhäusern. Nur das Geld fehlt bisher. Gleichzeitig schrumpft die deutsche Wirtschaft. Seit dem Frühjahr steckt sie in der Rezession, und die wird nach Meinung der Fachleute mindestens bis zum Frühjahr anhalten. Indem die Mängel beseitigt werden, könnte die Wirtschaft angekurbelt werden. Das Zauberwort lautet Zukunftsinvestitionen. Steuersenkungen seien in der Finanzkrise das eine, sagt der Wirtschaftsweisen Peter Bofinger. Mühen müsse das Ganze aber dringend in ein „konjunkturgerechtes Wachstumsprogramm“. Bofingers Vorstellung: zehn Milliarden Euro für Infrastruktur und öffentliche Gebäude. Für Linkspartei-Chef Oskar Lafontaine geht es nicht unter 50 Milliarden. Und auch CDU-Vize Jürgen Rüttgers benutzt das Zauberwort: „Wir müssen rasch alles tun, um so schnell wie möglich aus der Rezession herauszukommen.“ Der Bedarf ist in jedem Fall groß.

Krankenhäuser

Baufällige Kliniktrakte, veraltete Gerätschaften, hohe Betriebsausgaben: Auf gut 50 Milliarden Euro beziffert die Krankenhausgesellschaft den aktuellen Investitionsstau in deutschen Kliniken. Verantwortlich dafür ist aber nicht der Bund, sondern die Länder. Im Jahr 2007 überwiesen sie ihren 2100 Krankenhäusern nur noch 2,66 Milliarden Euro – zum zwölften Mal in Folge ein Rückgang. Laut Gesetz ist der Bund nur fürs Klinikpersonal zuständig, nicht für Bauinvestitionen und Ausstattung. „Da die Länder für Klinikinvestitionen zuständig sind und bleiben wollen, können sie jetzt nicht nach dem Bund rufen“, sagte die stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende Elke Ferner dem Tagesspiegel. Sie müssten nun selber „mobilisieren, was zu mobilisieren ist“. Die Krankenkassen drängen die Länder ebenfalls – und bremsen im Gegenzug bei dem geforderten Hilfsprogramm des Bundes für die Kliniken. Damit lasse sich konjunkturell nichts ausrichten, sagt der Sprecher des GKV-Spitzenverbands, Florian Lanz. „Krankenhäuser sind kein Konsumgut, ihr Angebot muss sich an der medizinischen Notwendigkeit orientieren.“ Wenn man hier dem „immerwährenden Ruf nach mehr Geld“ nachgebe, habe das kein Ankurbeln der Konjunktur zur Folge, sondern – im Gegenteil – eine Zusatzbelastung der Bürger durch höhere Beiträge. Nötig sei stattdessen ein vernünftiger Strukturwandel, dem sich die Kliniken nach wie vor verweigerten.

Schulen und Universitäten

Die Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft (GEW) bereitet in diesen Tagen mit der Industriegewerkschaft Bauen, Agrar, Umwelt (BAU) mit Blick auf ein Konjunkturprogramm eine „zweistellige Milliardenforderung“ vor, sagte GEW-Vizechefin Marianne Demmer dem Tagesspiegel. In Schulen und Kitas gebe es bundesweit enormen Sanierungs- und Ausbaubedarf. Die Maßnahmen reichten von undichten Schuldächern bis zur dringenden Schaffung von Kantinen an den neuen Ganztagschulen. Nach einer Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik beläuft sich der Neubau-, Umbau- und Sanierungsbedarf in Schulen auf 73 Milliarden Euro. Auch die Zahlen aus einzelnen Ländern sind alarmierend. Der Landesrechnungshof hat den Sanierungsbedarf an Berlins Schulen aktuell auf über 900 Millionen Euro veranschlagt – rund 80 Millionen Euro pro Bezirk. Auch in Hamburg ist die Situation dramatisch: Für die Sanierung der maroden Schulgebäude fehlen drei Milliarden Euro. Die Länder seien oft nicht mehr in der Lage, Kindergärten und Schulen finanziell gut auszustatten, heißt es bei der GEW – und beklagt einen dramatischen Personalmangel. Auch bei den Hochschulen gibt es Bedarf. Der Wissenschaftsrat schätzt die Kosten für Sanierungsmaßnahmen auf 22 Milliarden Euro.

Infrastruktur

Auf Straßen, Schienen, Flüssen und Kanälen nimmt der Verkehr seit Jahren zu. Immer mehr Güter werden durch die Republik gekarrt – zuerst als Rohstoffe von den Häfen und Bahnhöfen zu den Fabriken, dann als fertige Produkte von dort zu den Verbrauchern. Auf einigen Autobahnabschnitten herrscht Dauerstau, und bis 2025 soll sich der Lastwagenverkehr einer Studie des Bundesverkehrsministeriums zufolge noch einmal fast verdoppeln. Schon seit Jahren verlangen Verkehrslobbyisten daher mehr Geld für den Ausbau der Infrastruktur. Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) konnte jüngst einen Erfolg vermelden: Gut elf Milliarden Euro darf er 2009 verbauen – eine Milliarde mehr als geplant.

Das dürfte der Konjunktur aber kaum helfen. Ökonomen finden, dass sich eine Aufstockung der Mittel doppelt lohnen könnte: Zum einen käme die Wirtschaft in Fahrt, zum anderen würden sich die Investitionen bezahlt machen, weil weniger Geld durch Staus und Unfälle verpulvert würde. Möglicherweise sinnvolle Ausgaben für neue Autobahn-Fahrstreifen sind aber umstritten. Denn Eisenbahn- und Klimafreunde würden lieber zusätzliche Gleise bauen.

An konkreten Projekten, die realisiert werden müssten, mangelt es nicht: Der Ausbau des stets verstopften Kölner Autobahnringes beispielsweise steht auf einer Liste des Automobilklubs ADAC ganz oben. Ebenso die A1 und die A7, über die sich die Lastwagen von und zum Hamburger Hafen schieben, oder die A8 im Raum Stuttgart. Auch die Deutsche Bahn hält die bessere Anbindung der Seehäfen Hamburg, Bremen und demnächst Wilhelmshaven für dringlich. Daneben ächzt die wichtigste Güterverkehrsstrecke, die im Südwesten parallel zum Rhein verläuft, an der Kapazitätsgrenze. Doch trotz aller Engpässe lässt sich mit Verkehrsinvestitionen nur bedingt die Konjunktur ankurbeln. Denn gerade Großprojekte müssen aufwendig geplant werden. Hilfreicher wären Mittel für schnell realisierbare Sanierungsmaßnahmen auf den Straßen.

(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 04.12.2008)