

Sprechen: Mythos Autobahn. Milliarden flossen nach der Wende in den Ausbau der Streckennetze im Osten. Doch der Neustart in Sachen Infrastruktur sieht teils gewaltig alt aus. Wenn man sich in Ostdeutschland und bei unseren Nachbarn umsieht. Eine Entdeckungstour:

Titel: „Milliardengrab Autobahn“

Ein Film von: Arndt Ginzler und Martin Kraushaar

00.26

So sah es einst aus. Die holprigen Fahrbahnen stammten überwiegend noch aus Vorkriegszeiten. Der Sanierungsbedarf der DDR-Autobahnen war am Ende enorm.

00.41

Die Wiedervereinigung: Die „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ räumten dem Aufbau eines funktionierenden Autobahnnetzes im Osten Priorität ein. Einige Strecken wurden saniert, andere völlig neugebaut. Doch schon wenige Jahre nach ihrer Fertigstellung bremsen Baustellen erneut den Verkehr, wie hier auf der A14 zwischen Magdeburg und Halle. Betonkrebs. Allein in Sachsen-Anhalt sind rund 150 km befallen.

01.11-01.33

O-Ton Gerald Hempel: *Mein Name ist Gerhard Hempel, ich habe 27 Jahre in einem Baustoff Forschungsinstitut gearbeitet, der Bauakademie, später Materialforschungs- und Prüfanstalt, von Haus aus bin ich Geologe. Der sogenannte Betonkrebs ist im Prinzip eine Volumenerweiterung die der Baustoff Beton nicht verträgt.*

Sprecher: Volumenerweiterung – heißt: Der Beton platzt auf. Nicht auf der Fahrbahn, sondern Autobahnbrücken zeigen die Symptome: verdächtige Risse, merkwürdige Wasseräderchen.

01.55-02.00

O-Ton Gerald Hempel [Gerald Hempel, Baustoffexperte]:

Alle diese offenen Stellen und die noch nicht offenen sind solche Ausplatzungen.

Sprecher: Diagnose Betonkrebs, Fachdeutsch: Alkalikieselsäurereaktion. Der Beton zerfällt einfach, weil man ungeeigneten Kies beim Bau verwendet.

Chemische Reaktionen laufen ab, im Fahrbahninneren entsteht eine gelartige Verbindung, die den Beton sprengt.

Betroffen sind auch Brücken und weite Autobahnabschnitte in Sachsen sowie die Ag Richtung Berlin. Der Sanierungsaufwand geht in die Milliarden. Die zuständigen Behörden zeigen sich heute erstaunt, man habe das Problem nicht vorhersehen können.

02.42 [Dokument]

Doch ostdeutsche Experten wie Hempel warnten früh. Wie hier 1990. Bestimmte Kiese seien für den Autobahnbau ungeeignet. 1993 fällt ein für die A14 vorgesehener Kies bei Tests durch. Offenbar ohne Konsequenz.

03.04-03.16

O-Ton Gerald Hempel: *Man hat es trotzdem gemacht und als ich das erkannt habe, nachdem wir hier 1996 diesen Schaden bewerten mussten, war ich natürlich not amused, so sagt man das heute.*

Sprecher: Der Schaden ist gigantisch. Mit oberflächlichen Reparaturen wird man das Problem nicht lösen. Statt Beton kommt jetzt Bitumen zum Einsatz.

03.28-03.35

O-Ton Gerald Hempel: *Jetzt haben wir, ich nehme an, die dritte sogenannte Sanierung. Also die Sanierung der Sanierung der Sanierung.*

Sprecher: Und so werden die Autofahrer auch weiterhin unter den zahlreichen Betonkrebsbaustellen leiden. Mit jeder neuen Baustelle entstehen neue Gefahrenquellen. Allein für 2014 weist die Statistik 1900 Verletzte und 22 Tote bei Unfällen an Baustellen auf.

03.53 [Umschnitt Flugbild]

Wir folgen der A14 nach Dresden. Wir werden bereits erwartet.

04.04

Andreas Heine beschäftigt sich an der Technischen Universität mit Sicherheit und Gefahren an Autobahnbaustellen und kennt die Unfallrisiken.

04.13-04.45

O-Ton: Andreas Heine: *Also die schwereren Unfälle, die sind einmal in diesen Verzögerungsbereichen an diesen Behelfsanschlussstellen zu sehen, das heißt, wenn es zu schweren Auffahrunfällen kommt, da gibt es größere Personenschäden. Oder auch in diesen Überleitungsbereichen am Ende der Baustelle, diese werde nicht immer angezeigt. Und sind von den Verkehrsteilnehmern nicht immer eindeutig begreifbar. Und da kommt es zum Abkommen von der Fahrbahn und in der Folge zu schweren Unfällen, wo es auch zu Personenschäden kommen kann.*

Sprecher: Das Wissen der Ost-Experten in den Wind geschlagen, Baustellen, Staus und neue Milliardenkosten in Hauf genommen. Der Aufbau Ost – hier, so scheint es, beginnt von vorn.

05.00 [Umschnitt Flugbild]

Weiter geht es über die A 17 bei Dresden. Warum nicht mal schnell nach Prag? Sind ja nur 130 km. Doch 17 Jahre nach dem Baustart ist die Autobahn noch immer nicht fertig.

Kurz hinter Usti nad Labem in Tschechien endet die Piste. Wir müssen runter. Ab jetzt schleppt sich der Verkehr über Land. Eine Autobahnbrücke nahe dem nordböhmischen Dörfchen Dobkovicky [gesprochen Dobkowitschki]. Eigentlich ist alles fertig, der Verkehr könnte rollen. Doch dann, mitten auf der Strecke, ein riesige Geröllhalde.

05.42 [Flugbild Erdrutsch]

Vor zwei Jahren begrub ein gigantischer Erdrutsch alles unter sich. Das wahre Ausmaß sieht man erst von oben. Bagger und LKW tragen Erde ab. Ein halbe Million Kubikmeter Steine und Schlamm haben die neu gebaute Fahrbahn verschüttet.

Petr Sourek [gesprochen Schurrek] organisiert besondere Ausflüge. Mit Touristen reist er an Orte der Korruption. Ständig sucht er neue Reiseziele.

06.07-06.19

O-Ton Petr Sourek/Corrupt Tour [gesprochen Schurrek]: *Das ist die Autobahn, die Dresden mit Prag verbinden sollte. Aber die verbindet in diesem Moment nicht. Und das kann echt eine interessante Autobahngeschichte sein.*

Sprecher: Ob Sourek die A17 künftig ins Reiseprogramm nimmt, wird sich noch zeigen. Sein Verdacht: Die Autobahn wurde absichtlich in schwieriges Gelände gebaut, um die Baukosten und damit den Profit zu erhöhen.

Petr Sourek ist mit dem tschechischen Geologe Vladimír Cajz [gesprochen Zeis] verabredet. Auch er glaubt nicht an einen Zufall, kritisiert Behörden und Bauunternehmen.

06.42-07.15

O-Ton Vladimír Cajz (Geophysikalisches Institut der Tschechischen Akademie der Wissenschaften) : *Die Entscheidungsgrundlage für die Bürokraten war eigentlich sehr einfach. Es funktioniert nach dem Ampel-Prinzip. Grün heißt: Hier können sie fast alles*

bauen, was sie möchten. Orange: Dort könnte es problematisch werden, da braucht man eine geologische Expertise. Und Rot bedeutet: Bau hier auf keinen Fall. Aber die Autobahn ist in einem roten Bereich gebaut worden, genau hier.

Sprecher: Vladimír Cajz ist in Nordböhmen viel unterwegs; am liebsten in seinem Skoda. Eine Strecke wird er jedoch immer meiden.

07.30-07.49

O-Ton Vladimír Cajz: *Ich mag Autofahren sehr, das sieht man ja auch an meinem Auto. Aber die Autobahn werde ich auf keinen Fall benutzen. Denn sie wird niemals sicher sein.*

07.59-08.19

O-Ton Vladimír Cajz: *So ein Erdbeben ist eine ganz normale Entwicklung in dieser Landschaft.*

Jeder Geologe wusste es, jeder Geologe hat gewarnt, die Autobahn hier zu bauen. Es geht hier nur ums Geld, nicht anderes.

Sprecher: Korruptionsreiseführer Petr Sourek hat genug gehört; er hat sich entschieden. Es sieht „gut“ aus:

08.30-08.51

O-Ton Petr Sourek: *Für die Touristen brauchen wir vor allem eine spannende Geschichte. Und diese Geschichte ist sehr sehr spannend von Anfang an.*

Dass man immer überhört die Stimme der Experten. Hier hat man bewusst schon von Anfang an ein Korruptionsreiseziel gebaut.

Sprecher: Endlich in Prag angekommen. Dass der Autobahnbau in Tschechien ein Korruptionsschwerpunkt ist, das prangern Aktivisten der unabhängigen Organisation „Oživení“ [gesprochen Oschiveni] an.

09.14-09.30

O-Ton Martin Kameník: *Mein Name ist Martin Kameník, ich bin Vorsitzender der Initiative Oživení, die ihren Fokus auf Interessenkonflikte, Korruption, Klientelismus und unwirtschaftlichem Verhalten in der öffentlichen Verwaltung legt.*

Sprecher: Der Antikorruptionsverein recherchiert Bestechungsfälle und macht sie öffentlich. Anzeichen für Korruption seien vor allem plötzlich, steigende Kosten, wie in diesem Fall.

09.44-10.24

O-Ton Martin Kamenik: *Der schlimmste Fall in der Tschechischen Republik seit zwanzig Jahren ist der Bau dieser Autobahn von Prag nach Deutschland durch Nordböhmen.*

Die erste Kalkulation stammt von 1999 und sie beträgt fünf Milliarden Kronen. Die Summe stieg jedoch im Laufe der Zeit, im Jahr 2006 lag das Budget bei über acht Milliarden und in 2007 erhöhte es sich auf über vierzehn Milliarden Kronen. Und das alles innerhalb eines Jahres.

Sprecher: [Eine Autobahn im Erdbeerschlaggebiet. Merkwürdige Kostensteigerungen.] Beim zuständigen Ministerium erhalten wir auf zu all dem keine Antwort. Im nächsten Jahr soll die Autobahn fertig sein. Wenn nichts Unerwartetes dazwischen kommt.

10.42 [Umschnitt Schild]

Wir reisen weiter Richtung Norden nach Polen. Den Ausbau von Straßen subventionierte die EU mit 17 Mrd. Euro. Dennoch kommt man auf Autobahnen nicht durchs ganze Land. Das Streckennetz ist löchrig.

Wir nehmen die A 1. Ziel der Reise ist das Städtchen Mszana [Muschana kurzes U]. An Geld scheint es hier nicht gemangelt zu haben. Eine Autobahnbrücke: 400 Meter lang, Kosten 40 Millionen Euro.

Der Grund für das Mega-Projekt misst nicht einmal einen Meter.

11.16-11.38

O-Ton Junger Mann: *Die Brücke ist sehr teuer. Im Vergleich zur Größe ist da relativ wenig Verkehr. Der Bach ist winzig, ich weiß nicht mal, wie er heißt. Uns Sie sehen ja, da ist kaum Wasser drin. Das ist das Witzige dran.*

Sprecher: Wie kein anderer kennt dieser Mann das Brückenprojekt.

11.46-12.13

O-Ton Jaroslaw Duszewski: *Mein Name ist Jaroslaw Duszewski, ich arbeite seit 30 Jahren im Straßenbau. Und ich war am Bau der Brücke in Mszana [Muschana kurzes U]. Eine der berühmtesten Brücken nicht nur in Polen, sondern wahrscheinlich auch in Europa.*

Sprecher:.. Duszewski schlug damals vor, das Rinnsal einfach umzuleiten. Doch die zuständige Generaldirektion in Polen wollte unbedingt die Brücke, Hochwasserschutz. Auch wenn sich weder Anwohner noch Stadträte an ein Hochwasser erinnern.

12.34-13.08

O-Ton Jaroslaw Duszewski: *Mit diesem 50 Zentimeter breiten Bach, da haben wir vorgeschlagen, wir bauen einfach einen Damm und leiten den Fluss durch eine spezielle Röhre. Und so ein Damm kostet nur 7,5 Millionen Euro. Wir hatten Expertenmeinungen aus Frankreich, Österreich, Polytechnischen Institut in Polen. Unsere Papiere waren perfekt. Normalerweise hören Menschen da einem zu. Die Generaldirektion hat nicht zugehört, niemand hat zugehört.*

Sprecher: Statt 7,5 Millionen für Damm und Röhre, zahlt der polnische Staat am Ende 40 Millionen für die Brücke über das Rinnsal.

13.20 [Flugbild Autobahnkreuz]

Zurück am **Autobahn- Dreieck** Nossen. Betonkrebs in Ostdeutschland, Asphaltpisten in tschechischen Erdbeerschengebieten und ein Sinnlosbauwerk in Polen – Milliarden wurden für Autobahnen ausgegeben. Auch die schöne, neue Autowelt hat längst allerorten ihre Schattenseiten.

13.42 Ende