

FOLIE 1

Vortrag Herr Zentler: Auswirkungen der Gemeindefinanzen auf den kommunalen Straßenbau aus Sicht der Bauwirtschaft

Ich hoffe, daß nach der Mittagspause Ihnen das Blut sehr schnell wieder vom Magen in den Kopf steigt, so wie es mir beim Studium der Entwicklung der Gemeindefinanzen und dem Blick in die Zukunft ergangen ist.

Zur Einstimmung einige Schlagzeilen ⇒ Folie

Sie gelten für Baden Württemberg ebenso wie für die ganze Republik.

Ergänzt um ein Zitat der derzeitigen
Städtetagspräsidentin Petra Roth:

Eine kommunale Gestaltung des Verkehrssystems ist für die Städte aus finanziellen Gründen nahezu unmöglich geworden.

FOLIE 2 a

Entwicklung des kommunalen Finanzierungssaldos in Baden Württemberg

Negativer Bereich 1990 – 1997

aus Substanz aufgefangen, d.h. aus Vermögenserlösen

- Rücklagen
- Bauland

Positiv-Blase 1998 – 2000

Wirtschaft boomte, viel Investitionen durch Aktienhausse, viel Geld im Umland, mehr Erwerbstätige

⇒ höhere Steuereinkommen

⇒ weniger Soziallasten

d.h. weniger Ausgaben – mehr Einnahmen, was sich hier nach oben potenzierte, potenzierte sich danach nach unten

2001 Aktienblase platzte / Beginn Bankenkrise / wirtschaftlicher Rückgang, weniger Gewerbesteuer
Anstieg der Arbeitslosen ⇒ höhere Soziallasten
Demographische Entwicklung schlägt immer mehr durch ⇒ höhere Soziallasten

2002 1 x Effekt durch Veräußerung von bis zu 70 % des Aktienvermögens der Kommunen an der EnBw Nicht alle Kommunen Schritt vollzogen, d.h. ohne diesen Effekt Saldo bei – 1.578 Mrd. EURO
⇒ durch Steuersenkung mehr Aufschub erwartet ⇒ nicht eingetreten

2003 Weitere Verschlechterung in 2004 und 2005 bis ggf. Gemeindefinanzierungsreform

FOLIE 2 b

Entwicklung des kommunalen Finanzsaldos BW im Vergleich zur gesamten BRD

Im Vergleich mit der BRD ist zu sehen, daß Baden Württemberg noch die höchste Wirtschaftskraft besitzt

⇒ z.B. 1999 betrug der positiv-Anteil Baden Württemberg über 50 % vom Gesamtsaldo der Republik.

2003 der dramatische Absturz.

FOLIE 2 c

Folie 2 c zeigt, daß die Schere zwischen Einnahmen und Ausgaben immer weiter auseinander geht.

1. Reaktion: Kürzen der Investitionen.

Die Kommunen flüchten sich in die „graue“ Verschuldung, d.h. Verschiebung der Erhaltungs-Investitionen in die Zukunft.

FOLIE 2 d

Wie haben sich

„die Ausgaben der Gemeinden + Kreise in Baden Württemberg im Straßenbaubereich entwickelt“?

- Schwarze Linie:

Bedarfsermittlung des Deutschen Institutes für
Urbanistik

- Rote Linie:

Tatsächliche Ausgaben
dabei ab 2003 eine kontinuierliche Abnahme um
– 5 % angenommen

- Blaue Linie:

Ergebnis einer direkten Umfrage bei den
Kommunen des Landes im Jahre 2003.
Das Ergebnis ist dramatisch:

⇒ s. FOLIE 2 e

FOLIE 2 e

Danach sinken die Investitionsausgaben im Vergleich zum bereits gesunkenen Wert 2001 2002 bis zum Jahre 2006 bei den

Baumaßnahmen insgesamt um 47 %

davon anteilig

Straßen / Wasser / Abwasser um 33 %

Die gesamten kommunalen Investitionen über alle Bereiche erreichen heute nur noch 30% des Niveaus vor 10 Jahren:

Einige Kommunen haben derzeit bereits 0-Investitionen und es sind freiwillige, zinslose Bürgeranleihen im Gespräch zur Deckung des Nötigsten.

Wir stehen am Beginn von Ersatzvornahmen von Landkreisen für Kommunen, da das Land für Kommunen haftet, d.h. Kommunen sind zahlungsunfähig, aber nicht konkursfähig.

Das Bauvolumen der Gemeinden ist seit 1980 von 6,4 Mrd. EUR auf 4,1 Mrd. EUR = in 2002 gesunken.

FOLIE 2 f

Was sind die Auswirkungen auf die Tief- und Straßenbauwirtschaft und die Infrastruktur in den Kommunen

- als Beispiel: geleistete Arbeitsstunden
 - dafür exakte Daten vorhanden
 - entsprechend den Prognosen bedeutet dies für den Gesamtbau etwa eine Halbierung (- 47 %), für den Tief- und Straßenbau etwa eine Verringerung um 1/3
- viele Betriebe arbeiten zu 80 % für Kreis und Kommune, d.h. sie tragen die Straßenbauwirtschaft in der Region
- im Jahr 2003 hatte die Bauwirtschaft bis Nov. 2003 ca. 280 Insolvenzen.
- sollten die derzeitigen Haushaltsvorschläge tatsächlich realisiert werden, führt dies bei 50 % weniger Bauinvestitionen im Kommunalbereich zu einer Flut von Insolvenzen und damit Verlust von zig-tausenden Arbeitsplätzen
 - ⇒ höheren Soziallasten
 - ⇒ noch weniger Mittel für Investitionen

Positiv Beispiel:

Dieser Tage Kreis Tuttlingen bekanntgegeben
1200 Arbeitsplätze konnten geschaffen werden,
dadurch 10 Mio. EUR eingespart.

Dies ist die eine Seite.

Die andere Seite des Investitionsrückgangs ist, daß

- Reparaturen und Erneuerungen im Infrastruktur-bereich nicht stattfinden, d.h. in die Zukunft verlagert werden – Thema „Graue Verschuldung“
- Dabei Fahrzeugbestand seit 1980 + 60 % bis 2010 weitere 16 %
- der Investitionsboom der 70er Jahre im Straßenbau fordert jetzt seinen Tribut. Bei ca. 15 Jahren Lebensdauer des Asphalts sind dringend Erneuerungen erforderlich (heute nur noch ca. 7 – 10 Jahre durch höhere Belastung)
- Die Beläge brechen
- Hinsichtlich der Qualität findet ein ständiger Substanzverzehr statt
- fehlende laufende Wartung „rächt“ sich in der Zukunft mit Faktor 3
 - aus Wartungskosten werden Neubaukosten (grundhafte Erneuerung)
- die Sicherheit auf den Straßen infolge Fahrbahnschäden wird zum immer größeren Risiko für Benutzer und Kommunen
- dieser Investitionssturz ist bei nüchterner Bewertung gar nicht mehr abzubauen, d.h. die Qualität der Straßen, Wege und Plätze und der Infrastruktur wird sich weiter verschlechtern. „Die Straßen verkommen“ so der ADAC. „Straßenkaries“.
- die Standortqualität einiger Kommunen und Kreise wird sich wesentlich verschlechtern

wir alle wissen, daß die wirtschaftliche Attraktivität eines Standortes in erster Linie aus der Attraktivität seiner Infrastruktur sich ableitet. Sinkt diese, so sinkt die Wirtschaftskraft, dann wieder als Folge die Finanzierungskraft – ein Teufelskreis

- die Städte und Kommunen „veraltern“

Beispiele aus Abfragen bei Gemeinden

- keine Maßnahme in 04 geplant
- Planungskosten für Straßenmaßnahmen 04 gestrichen
- selbst dringendste Projekte ausgesetzt
- 5 Jahre nur fallende Investitionen
- nur wenig Geld für Unterhaltung
Neubau = 0
- Neugestaltung kommunaler Verbindungs-systeme aus finanziellen Gründen nicht mehr möglich
- bei uns wird das Straßenbauamt zum Mängelverwaltungsamt
- Beispiel Stadt Stuttgart:
Sie benötigt für die Straßenerhaltung incl. Modernisierung ca. 10 – 12 Mio. EURO / tatsächlich stehen nur 7 Mio. zur Verfügung, d.h. – 30 – 40 %

- Aufstellen von „30er“ Schildern erlebt Inflation
- Kunstgriffe: Bundesstraßen zu Landstraßen zu Kreisstraßen
Verlagerung der Kosten nach unten

Nochmals kurz zusammengefasst:

Löcher im Haushalt haben Löcher in der Straße zur Folge.

Wird die Gemeindefinanzreform weiter verschleppt, hat dies zum Einen dramatische Folgen für die Bauwirtschaft und hier insbesondere der Straßenbauwirtschaft, da sie zu 70 – 80 % von den Kommunen abhängig ist

zum Anderen was die Attraktivität und Wirtschaftskraft der Kommunen betrifft, so kann die Politik ihren eigentlichen, öffentlichen Auftrag – die Infrastruktur zu gewährleisten – schon heute nicht mehr erfüllen.

FOLIE 2 g

„ Zitat „

„Wir Deutschen haben in der Vergangenheit immer bewiesen, daß wir Krisen bewältigen können“!

-„ Schröder“

Wir müssen derzeit so fest im Glauben an unsere Reformfähigkeit sein, also glauben wir diese Aussage auch noch!