



**Dr. Peter Fischer
Präsident**

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur

**„Benchmarking Infrastruktur
– Zur Qualität der deutschen Verkehrswege“**

**Rede bei der IAA-Veranstaltung
„Kommunale Straßen – Investitionen
unter den Rädern“
am 15. September 2003 in Frankfurt/Main**

Es gilt das gesprochene Wort!

Pro Mobilität
Initiative für Verkehrsinfrastruktur
Friedrichstraße 154
10117 Berlin
Tel.: 030 /22 48 84 12
Fax: 030 / 22 48 84 14
www.promobilitaet.de
info@promobilitaet.de

Verehrte Frau Roth,
lieber Herr Professor Gottschalk,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

die Internationale Automobilausstellung ist ein geeigneter Anlass, um über den beklagenswerten Zustand unserer Infrastruktur zu sprechen. Das gilt insbesondere für den Zustand der Straßen. Was nützen uns die hervorragenden Leistungen unserer Automobilindustrie, wenn deren Produkte im Stau stehen bleiben. Deshalb gehört eine solche Diskussion hierher.

Zunächst zu den Fakten:

Kommunale Straßen Fundament der Mobilität

Jeden Tag legen die Menschen in Deutschland durchschnittlich 3,9 Wege pro Tag zurück. Mobil zu sein, ist für die Menschen mehr als eine Voraussetzung zum Broterwerb, Mobilität bestimmt wesentlich unsere Lebensqualität. Das haben die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ des Bundesverkehrsministeriums erneut gezeigt, die vor zwei Wochen in Berlin veröffentlicht wurde.

Den kommunalen Straßen und den verbundenen Rad- und Fußwegen kommen dabei zwei wichtige Aufgaben zu:

1. Wir brauchen sie für viele Wege, die wir ausschließlich im Nahbereich und damit auf kommunalen Verkehrswegen zurücklegen.
2. Kommunale Straßen dienen zugleich auch als Anfangs- und Endpunkt aller übrigen Wege. Sie erschließen die

Räume und sorgen für die Anbindung an die Fernverkehrssysteme, nämlich die Autobahn, den Flughafen, die Schiene oder die Wasserstraße.

Das heißt: Kommunale Straßen sind ein wesentliches Element unserer Mobilität. Die Fähigkeit der Kommunen, die Qualität des Straßennetzes zu sichern, prägt unsere Lebensqualität im Alltag.

Pkw und Lkw unverändert hohe Bedeutung für Mobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,
die Verkehrsplanung hat lange Zeit Verlagerungskonzepten eine hohe Priorität gegeben. Wir erkennen aber heute immer mehr die Grenzen dieser Politik sowohl bei der Schiene, die nur eine begrenzte Verlagerungskapazität hat, wie auch bei der totalen Sperrung von Innenstädten, die sich nicht bewährt hat. So werte ich jedenfalls das ablehnende Votum des Deutschen Städtetages gegen eine Stadt-Maut, wie sie etwa in London praktiziert wird.

Grund dafür ist, dass sich über die Jahre die Aufgabenteilung der Verkehrsträger nur wenig gewandelt hat. Der Pkw ist mit 60 Prozent das Hauptverkehrsmittel und hat im vergangenen Jahrzehnt noch an Bedeutung gewonnen.

Ein bewusster Umgang mit der Bedeutung der Straße steht für mich nicht im Gegensatz zu einer sinnvollen Vernetzung der Verkehrsträger. Umgekehrt darf Verkehrspolitik aber nicht zu Lasten des Erhalts der Straße oder notwendiger Aus- und Neubaumaßnahmen gehen. Genau das geschieht aber gegenwärtig.

Qualitätskriterien der Bürger: Stau und Verkehrssicherheit

Deshalb muss deutlich gesagt werden: Eine Verkehrspolitik zu Lasten der Straße mindert nicht nur die Attraktivität unserer Wirtschaftsstandorte, sie ist auch gesamtwirtschaftlich nicht akzeptabel.

Staus verursachen in Deutschland jährlich einen Schaden von rund 100 Milliarden Euro. Diese Zeitverluste fallen nicht nur auf Autobahnen an. Der alltägliche Stau betrifft uns durch seine Häufung auf einer Vielzahl unserer Wege auch in den Städten. Durchschnittlich (!) eineinviertel Stunden pro Tag ist jeder Bundesbürger unterwegs. Jeder hat ein Interesse daran, diese Zeit besser zu nutzen, als im Stau zu stehen.

Es geht aber auch um die Sicherheit auf unseren Straßen. Schlaglöcher und schlechte Fahrbahnbeläge gefährden alle Verkehrsteilnehmer. Rund 50 Prozent der Verkehrsunfälle ereignen sich auf Gemeindestraßen. Es häufen sich die Fälle, dass Städte sich vor Gericht mit Klagen von Bürgern konfrontiert sehen, die die Baulastträger für unterlassene Erhaltung in die Verantwortung nehmen wollen.

Und schließlich belasten Staus auch die Umwelt: Denn Staus verursachen auch einen erheblichen Mehrverbrauch an Sprit. Soweit der Befund.

Investitionsstau im Straßennetz auf allen Ebenen

Wie ist diese kritische Situation entstanden? Im vergangenen Jahr wurden vom Bund für seine Verkehrswege rund 4,5 Milliarden Euro investiert. Die Länder gaben für ihre Straßen 1,2 Milliarden aus. Das reicht aber nicht für einen bedarfsgerechten Erhalt und Ausbau. Allein bei den Autobahnen und Fernstraßen schieben wir jedes Jahr einen Investitionsstau von rund 2,5 Milliarden EURO vor uns her. Die Größenordnung kennen wir schon seit 1998, als die Verkehrsministerkonferenz der Länder dazu eine Analyse vorgelegt hat.

Auf der kommunalen Ebene sieht es nicht besser aus.

Gemeinden, Stadt- und Landkreise sowie die Stadtstaaten sind für ein Straßennetz von rund 525.000 km zuständig. Sie sind Baulastträger für Gemeinde- und Kreisstraßen. In größeren Städten (30.000 bzw. 80.000 Einwohner) tragen sie diese Funktion auch für Ortsdurchfahrten der Landes- und Bundesstraßen. Im letzten Jahr investierten die Kommunen einschließlich der Zuweisungen von Bund und Ländern rund 5 Milliarden Euro. Auch das ist viel zu wenig, um die Funktionsfähigkeit des kommunalen Straßennetzes sicherzustellen.

Diese Zahlen kennzeichnen also einen Tiefpunkt bei den Investitionen. Ein langfristiger Vergleich zeigt das deutlich. In den alten Bundesländern sind die Straßenbaumaßnahmen der Gemeinden (ohne Stadtstaaten) von rund 12,5 Milliarden DM im Jahr 1980 auf knapp 8 Milliarden DM gesunken. Besonders

betroffen waren die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, bei denen die Zuweisungen an die Gemeinden gekürzt wurden.

Allein der Ersatzbedarf der Jahre 2001 bis 2009 für Straßen in der Baulast der Gemeinden in Ost und West soll sich nach Berechnungen des Deutschen Institut für Urbanistik für den Zeitraum 2001 bis 2009 auf 42 Milliarden Euro belaufen. Für den eher restriktiv geschätzten Bedarf an Aus- und Neubau in Höhe von zusätzlich 22 Milliarden EURO bliebe bei Fortschreibung der letztjährigen Ansätze kaum etwas übrig. Es fehlen also auch hier mindestens 2,5 Milliarden EURO pro Jahr.

Welche Wege gibt es aus dem Investitionsengpass?

Meist ist es ja kein Erkenntnisdefizit, vielmehr fehlt uns die Bereitschaft, zu neuen Strukturen aufzubrechen. Dies spüren wir an allen Ecken und Enden. Auch in der Verkehrspolitik.

Ganz aktuell ist das Beispiel der streckenbezogenen Lkw-Maut. Hier sollte ein neuer Weg beschritten werden. Da muss man besonders um Akzeptanz werben. Was passiert statt dessen: Es fehlt der politische Mut zu einer Gesamtlösung, die die Menschen überzeugt, nämlich

- die volle Zweckbindung der Einnahmen für die Autobahnen
- die Zusätzlichkeit der daraus erfolgenden Investitionen und
- die Harmonisierung der Abgaben der betroffenen Nutzer.

Nichts von alledem wurde erreicht.

Statt dessen:

- Querfinanzierung
- Streichung von Investitionen
- Scheitern des finanziellen Ausgleichs für die Transportunternehmen und
- peinliche Pannen.

Das schafft kein Vertrauen! So wurde die Chance vertan, die Akzeptanz für einen ersten Schritt in Richtung Gebührenfinanzierung zu gewinnen.

Dabei wäre mit dieser konsequenten Ausgestaltung der Gebührenfinanzierung ein Grundstein für das gelegt, was die Infrastruktur am dringlichsten braucht:

- eine Stetigkeit der Investitionen und
- die Abdeckung des vorhandenen Bedarfs für Erhaltung, Aus- und Neubau.

Für die kommunalen Verkehrswege gelten die gleichen Anforderungen. Allerdings kommt der Lösungsansatz über Infrastrukturbenutzungsgebühren auf absehbare Zeit in den Kommunen nur in Einzelfällen in Betracht. Durch ein allein aus dem Haushalt nicht zu finanzierendes Projekt muss ein erheblicher Zeitvorteil entstehen, um attraktiv zu sein. Das hatte auch die Bürgerschaften von Rostock und Lübeck dazu bewogen, sich vor Jahren für gebührenfinanzierte Lösungen bei zwei kommunalen Tunnelprojekten zu entscheiden. Die Travequerung in Lübeck soll in zwei Jahren fertig gestellt sein, die Warnowquerung in Rostock wurde als erstes Betreibermodell im deutschen Straßenbau am vergangenen Freitag dem Verkehr übergeben. Nun muss sich zeigen, ob dieser Weg auf

kommunaler Ebene Erfolg haben kann. Hierbei kann es sich – ich betone dies noch einmal – aber nur um Einzelfälle handeln.

Entscheidend wird also weiterhin die Finanzierung der Investitionen aus öffentlichen Haushalten bleiben. Die Kommunen müssen ihre Investitionsfähigkeit wieder erlangen. Die Einnahmen der Kommunen müssen verstetigt werden.

Ebenso wichtig ist eine klare Zuordnung der Einnahmen und Ausgaben auf die jeweiligen politischen Ebenen. Wir haben es schon von Frau Roth gehört, Bund und Länder legen fest, welche sozialen Aufgaben die Kommunen zu übernehmen haben. Ebenso gibt es ein hin und her bei den Finanzströmen. Die Länder erhalten die Kfz-Steuer und der Bund die Mineralölsteuer. Außerdem führen die Kommunen aus der Gewerbesteuer eine Umlage an Bund und Länder ab. Über das aus der Mineralölsteuer finanzierte Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und andere Zuweisungen fließen wiederum Mittel für Verkehrswegeinvestitionen an die Gemeinden zurück. Diese Verflechtungen zahlen sich für die Kommunen nicht aus. Allein von 1997 bis zum Jahr 2000 sind die Zuweisungen der Länder an die Gemeinden für den Straßenbau um 400 Millionen DM auf 3,7 Milliarden DM gesunken.

Wer ist da bei diesem Wirrwarr noch gegenüber dem Bürger zur Rechenschaft fähig? Die Kommunen sollten selbst darüber entscheiden können, welches Infrastruktur- und welches Abgabenniveau sie sich leisten möchten. Klarheit und Transparenz statt Umverteilung ohne Zuordnungsmöglichkeit,

dahin müsste die Reise gehen. Das Weltwirtschaftsinstitut Kiel stellt dazu fest: „Der Verkehr finanziert andere Fachpolitiken mit, während es gleichzeitig an Mitteln für die Infrastruktur fehlt“. Während Bund und Länder unter Einschluss des gesamten Verkehrssystems Überschüsse aus dem Verkehr (Bund 20 Mrd. DM, Länder 10 Mrd. DM im Jahr 2000) zögen, seien allein auf kommunaler Ebene die Ausgaben für den Verkehr höher als die Einnahmen (-16 Mrd. DM).

Nun gibt es seit kurzem das Infrastrukturprogramm der Bundesregierung mit Zinsverbilligungen für Darlehen an Kommunen. Das ist aber trotz erster Erfolgsmeldungen des Bundesverkehrsministeriums nicht dazu geeignet, die Investitionskraft zu stärken. Die meisten Kommunen sind bereits an Verschuldungsgrenzen gestoßen, deren Überschreiten die Kommunalaufsicht unterbindet, ja im Hinblick auf den Stabilitätspakt unterbinden muss. Deshalb bringt eine Zinsverbilligung nur geringe Impulse für zusätzliche Investitionen. Das ist also keine bedarfsgerechte Maßnahme!

Meine Damen und Herren,
zum Abschluss möchte ich noch einmal ein politisch brisantes Thema ansprechen: die Verteilung der Mittel auf die Verkehrsträger. Eine Untersuchung des Weltwirtschaftsinstituts in Kiel aus dem Jahr 2001 legt offen, dass im Jahr 2000 von den Gesamtausgaben (Investitionen, Zuschüsse und Subventionen) der Gebietskörperschaften für Verkehrszwecke in Höhe von 92 Milliarden DM allein fast 42 Prozent (38 Mrd. DM) auf die Schiene entfielen. Für das gesamte Straßenwesen wurden hingegen nur

38 Prozent (35 Mrd. DM) aufgewendet – mit sinkender Tendenz!
Ein krasser Gegensatz zur Aufgabenteilung im Verkehr!

Denn der spielt sich zu mehr als drei Viertel auf der Straße ab.
Wenn sich an der gegenwärtig praktizierten Mittelverteilung bald nichts ändert, dann ersticken wir angesichts der begrenzten Verlagerungsmöglichkeiten auf die Schiene im Stau.

Meine Damen und Herren,
ich komme zum Schluss und fasse zusammen:

1. Der Zustand des kommunalen Straßennetzes ist schlecht.
2. Angesichts der herausragenden Bedeutung des Automobils als Verkehrsmittel ist damit unsere Lebensqualität beeinträchtigt.
3. Auf allen Ebenen des Straßennetzes gibt es einen erheblichen Investitionsstau. Die öffentlichen Haushalte bleiben auf Dauer gefordert, kommunale Straßen zu finanzieren
4. Privatwirtschaftliche Lösungen treffen hier nur in Einzelfällen für Großvorhaben geeignete Rahmenbedingungen an.