



Dr. Peter Fischer

Präsident

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Begrüßung

zur Veranstaltung

„Wege aus der Krise der kommunalen Straßen“

am 24. Mai 2011

in Berlin

Es gilt das gesprochene Wort!

Verehrte Abgeordnete, sehr geehrter Herr Staatssekretär,
meine Damen und Herren,

herzlichen Dank, dass Sie zahlreich unserer Einladung gefolgt sind. Es geht heute Abend um die prekäre Situation der kommunalen Straßeninfrastruktur. Wo liegen hier die Probleme? Welche Wege gibt es aus dieser Krise? Im Namen von Pro Mobilität heiße ich Sie zu unserer Veranstaltung herzlich willkommen.

Kommunale Straßen gehören zu unserem Alltag. Hier sind wir alle täglich unterwegs. Mit dem Auto, dem Bus, dem Rad oder zu Fuß. Doch wir sind nicht nur Nutzer der Straßen, wir sind auch Anwohner, mit der Erwartung vor Lärm geschützt zu werden. Und auch Steuerzahler, die zur Finanzierung der Infrastruktur beitragen. Wir sind auf Erreichbarkeit über das Straßennetz angewiesen, sei es privat für Freunde oder die Post, sei es beruflich in Unternehmen oder öffentlichen Einrichtungen für Kunden und Bürger. Straßen verbinden die Menschen in Dörfern und Städten.

Doch um die Qualität dieser Lebensadern unserer Gesellschaft ist es schlecht bestellt. Egal, ob wir über kleine Gemeinden oder Großstädte wie Berlin reden, der schlechte Zustand von Straßen und Brücken ist fast überall im Land unübersehbar. Wenn Sie mit dem Auto nach Berlin angereist sind, haben Sie einen lebhaften Eindruck davon bekommen: Der Asphalt in dieser Stadt ist über weite Strecken ein Flickenteppich mit zahlreichen Schlaglöchern. Berlin ist damit kein Einzelfall, aber ein sehr plastisches Beispiel für den Verfall kommunaler Verkehrswege.

Auch wenn die vielen Schlaglöcher unsere Wahrnehmung prägen, so wäre es zu wenig, die Herausforderung allein auf die Erhaltung des Straßennetzes zu reduzieren. Wir treffen uns hier unweit des Potsdamer Platzes. Ein historischer Verkehrsknotenpunkt, der das ganze Spektrum urbanen Verkehrsgeschehens spiegelt: Busse, U- und S-Bahn, Auto- und Lieferverkehr, Radfahrer und Fußgänger, alle treffen dort aufeinander. Um den wachsenden Verkehr zu regeln, wurde auf diesem Platz 1924 der so genannte Verkehrsturm errichtet, die erste Ampelanlage Deutschlands. Später folgten Veränderungen der Verkehrsführung

zum Beispiel durch den Mauerbau und deren späteren Fall. Bis heute wurde der Potsdamer Platz mehrfach umgestaltet und an neue Anforderungen, wie zum Beispiel des urbanen Umfelds und der Vernetzung der Verkehrsträger angepasst. Der Straßenraum ist ein Spiegel der Veränderungsprozesse in den Kommunen und unserer Gesellschaft. Diesen Wandel zu gestalten, ist ein stetiger finanzieller Kraftakt.

Deshalb überrascht es nicht, dass der kommunale Infrastrukturbereich mit dem größten Investitionsbedarf die Straßen sind. Experten des Deutschen Instituts für Urbanistik schätzen den jährlichen Investitionsbedarf bei den kommunalen Straßen auf mehr als 10 Milliarden Euro. Doch die Kassen vieler Kommunen sind leer. Tatsächlich wird nur rund die Hälfte des Notwendigen finanziert. Das heißt, wir leben von der Substanz. Die Abschreibungen sind höher als die Investitionen. Das Vermögen Infrastruktur, das frühere Generationen geschaffen haben, verfällt. Für kommende Generationen, die durch den demografischen Wandel ohnehin schon vor großen Herausforderungen stehen, ist der Sanierungs- und Modernisierungstau der kommunalen Verkehrswege eine schwere Hypothek.

Dieses Bild wird durch eine kürzlich durchgeführte Befragung bestätigt. Im Kommunalpanel der Kreditanstalt für Wiederaufbau konstatierten 71 Prozent der befragten Gemeinden im letzten Sommer einen nennenswerten oder gravierenden Investitionsrückstand im Verkehr. Kein anderer Infrastrukturbereich schnitt so schlecht ab. In großen Gemeinden stuften sogar 92 Prozent der Befragten den Rückstand als nennenswert oder gravierend ein.

Die Einsicht ist da. Doch welche Konsequenzen werden daraus gezogen? Die aktuellen Meldungen aus der Bauwirtschaft sind ernüchternd: Die Absatzmengen der Asphaltbranche sind stark rückläufig. Und das in einer Zeit, in der auf Bundesebene, dank der Reste aus den Konjunkturpaketen, die Mittel noch relativ gut fließen. Es ist also vor allem die kommunale Ebene, die spart. Sie trägt normalerweise knapp die Hälfte der Straßenbauinvestitionen in Deutschland. Und der Ausblick auf die nächsten Jahre stellt keine Besserung in Aussicht: Rund die Hälfte der Kommunen erwarten, dass sich der Investitionsrückstand in den nächsten Jahren noch vergrößern wird.

Täuscht der Eindruck oder findet sich unsere Gesellschaft tatsächlich mit dem Verfall der Infrastruktur ab? Fatalismus ist aber keine Antwort, meine ich. Dafür geht es um zu viel: Mobilität, Verkehrssicherheit, gesellschaftliches Vermögen, letztendlich um sehr viel Lebensqualität. Deshalb wendet sich Pro Mobilität ebenso wie einige unserer Mitglieder verstärkt diesem Thema zu.

Es geht also um die Frage, wie lassen sich die kommunalen Straßen, das Rückgrat unserer Mobilität, in ihrer Qualität sichern? Wo müssen wir nach Lösungen suchen?

- Da sind zunächst einmal Städte und Gemeinden selbst. Was können sie selbst tun, um dauerhaft ein intaktes Straßennetz bereithalten zu können? Welche Potenziale bietet ein systematisches Infrastrukturmanagement, wie wirken sich die neue Formen des Haushalts- und Rechnungswesens aus und wie sollte mit Anliegerbeiträgen verfahren werden?
- Desweiteren ist die Wirtschaft gefragt, den Kommunen Lösungen durch innovative Bauweisen und Produkte zu bieten.
- Ein drittes Feld ist die Frage, inwieweit Bund und Länder gefordert sind, die Investitionsfähigkeit der Kommunen im Allgemeinen zu verbessern? Wie lässt sich deren Fremdbestimmung bei Ausgaben und Einnahmen verringern? Da denke ich zum Beispiel an die Arbeit der Kommission zur Reform der Gemeindefinanzen.
- Schließlich gibt es noch den Bereich der Mischfinanzierung. Bisher unterstützt der Bund große Vorhaben nach dem Entflechtungsgesetz, vielen noch bekannt als Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Über dessen Dotierung nach 2014 wollen Bund und Länder ab Juni verhandeln. Nach 2019 will der Bund aus der Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben ganz aussteigen. Schon ab 2014 entfällt die bisher gültige Zweckbindung der Mittelverwendung für öffentlichen Nahverkehr und Straßenbau im Bundesgesetz weg. Sie kann bestenfalls landesgesetzlich bis 2019 fortgeschrieben werden. Das führt zu der Frage, ob die mit den Föderalismusreformen und der Schuldenbremse angestrebte Trennung von Aufgabenbereichen zwischen Bund, Ländern und

Kommunen der richtige Weg ist oder ob der die Kommunen überfordert?
Auch das wird zu diskutieren sein.

Meine Damen und Herren,
ich meine, die Kommunen müssen wieder in die Lage versetzt werden, ihrer Infrastrukturverantwortung nachzukommen, weil wir gute und sichere Straßen für alle Formen der Mobilität in der Zukunft brauchen. Dazu gehört auch, steigenden Qualitätsanforderungen z.B. beim Lärmschutz, die sich aus der Umgebungslärmrichtlinie der EU ergeben, gerecht zu werden.

Später werden in der Podiumsdiskussion Abgeordnete des Deutschen Bundestages, aber auch die Länder, die Städte, die Autofahrer und die Wirtschaft zu Wort kommen. Ich freue mich, dass Herr Dr. Daniel Delhaes, Redakteur beim Handelsblatt, die Moderation übernimmt. Er wird Ihnen auch die Podiumsteilnehmer vorstellen. Vielen Dank, Herr Dr. Delhaes!

Zum besseren Verständnis unseres heutigen Diskussionsgegenstandes werden wir uns jedoch zuvor näher mit der allgemeinen Finanzlage der Kommunen befassen. Denn unser Thema lässt sich nicht allein sektoral betrachten, wir brauchen einen Blick auf das Gesamtbild der Einnahmen und Ausgaben. Mit Herrn Professor Martin Junkernheinrich wird uns ein sehr erfahrener Experte dieses Bild erläutern. Willkommen in unserer Runde!

Herr Professor Junkernheinrich ist Inhaber des Lehrstuhls für Stadt-, Regional- und Umweltökonomie an der Universität Kaiserslautern. Zuvor war er u.a. am Institut für Wirtschaftsforschung Halle und den Universitäten Trier und Münster tätig. Schon lange befasst er sich mit dem Thema der Kommunal Finanzen und arbeitet dazu auch mit der Bertelsmannstiftung zusammen. Erst kürzlich hat er ein umfassendes Gutachten für die Landesregierung Nordrhein-Westfalen erarbeitet.

Herr Professor Junkernheinrich, wir freuen uns jetzt auf Ihren Vortrag „Kommunale Finanzlage und kommunale Investitionsfähigkeit“.