VERANSTALTUNGSDOKUMENTATION

Diskussionsveranstaltung "Wege aus der Krise der kommunalen Straßen"

Die Lage der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist prekär. Mehr noch als die Fernstraßen leiden sie wegen jahrelanger Unterfinanzierung an schleichendem Verfall. Wie können Wege aus der Krise der kommunalen Straßen aussehen, zu diesem Thema hatte Pro Mobilität am 24. Mai 2011 Politiker und Vertreter von Wirtschaft und Verbänden eingeladen. Nach der Begrüßung durch ***Dr. Peter Fischer***, Präsident von Pro Mobilität, stellte ***Prof. Dr. Martin Junkernheinrich*** von der Universität Kaiserslautern die kommunale Finanzlage und die kommunale Investitionsfähigkeit dar. Anschließend diskutierten, moderiert von ***Dr. Daniel Delhaes*** (Bildmitte), Redakteur beim Handelsblatt,

- ***Bernd Lange***, Präsident des Deutschen Asphaltverbandes (DAV),
- ***Oliver Mietzsch***, Hauptreferent für Verkehr und Tiefbau des Deutschen Städtetages und des Städtetages Nordrhein-Westfalen,
- ***Patrick Schnieder, MdB***, Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages und Bürgermeister a.D. der Verbandsgemeinde Arzfeld,
- **Kirsten Lühmann, MdB,** Mitglied im Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, sowie im Unterausschuss Kommunales des Deutschen Bundestages,
- ***Roland Werner***, Staatssekretär im sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, und
- ***Ulrich Klaus Becker***, Vizepräsident des ADAC für Verkehr,

über Lösungen für eine bessere Infrastrukturqualität.

„Das Vermögen Infrastruktur, das frühere Generationen geschaffen haben, verfällt", stellte Gastgeber ***Dr. Peter Fischer*** in seiner Begrüßung fest. „Experten schätzen den jährlichen Investitionsbedarf der kommunalen Straßen auf mehr als zehn Milliarden Euro. Tatsächlich wird nur rund die Hälfte des Notwendigen finanziert. Die Abschreibungen sind höher als die Investitionen. Wir leben von der Substanz."

Er verwies auch darauf, dass laut Kommunalpanel 2010 der Kreditanstalt für Wiederaufbau 71 Prozent der Kommunen einen nennenswerten oder gravierenden Investitionsrückstau bei der Verkehrsinfrastruktur einräumen. Über die Hälfte erwarteten eine weitere Verschlechterung der Situation in den nächsten Jahren.

Was können die Städte und Gemeinden selbst zur Verbesserung Ihrer Lage beitragen und wo sind Bund und Länder gefordert, die Investitionsfähigkeit der Kommunen zu verbessern? ***Prof. Martin Junkernheinrich*** verdeutlichte in seinem Vortrag die strukturellen Haushaltsdefizite der Kommunen, die insbesondere in und nach der Wirtschaftskrise stark zugenommen haben. Er zeigte in einem Vergleich der letzten beiden Jahrzehnte, dass nur in wenigen Bundesländern, vor allem in Ostdeutschland, die Kommunen die negativen Finanzierungssalden hinter sich gelassen haben. Die Investitionen seien jedoch generell gesunken. Sie seien dort am geringsten, wo hohe Kassenkredite in Anspruch genommen werden, wie dies im Saarland, in Rheinland-Pfalz oder in Nordrhein-Westfalen der Fall sei. Strenge Haushaltsdisziplin, auch durch Auflagen der Kassenaufsicht, bremse die Verschuldung und bewahre so die Investitionsfähigkeit.

Konjunkturprogramme seien langfristig keine geeignete Maßnahme, um die Investitionslage zu verbessern. Der Inhaber des Lehrstuhls für Stadt-, Regional- und Umweltökonomie der Universität Kaiserslautern stellte dar, dass die zeitlich befristeten Investitionszuschüsse an die Kommunen in den beiden jüngsten Konjunkturpaketen von Kürzungen anderer Zuweisungen begleitet worden seien, die rund 53 Prozent des Investitionsvolumens ausgemacht haben, aber dauerhaft fortbestünden. Langfristig werde die Investitionsfähigkeit auf diese Weise beschnitten.

Die Finanzknappheit der Kommunen werde vor allem vom Anstieg der Sozialausgaben geprägt. Mit ihrem Status als Rechtsverpflichtung seien diese – im Gegensatz zum Straßenbau – in den Budgets gesetzt. Sie werden stark von Vorgaben des Bundes und der Länder geprägt. Zu den gemeinsamen Aufgaben aller Ebenen gehöre deshalb neben einer „aufgabengerechten Finanzausstattung" die Wahrung des Konnexitätsprinzips. Bund und Länder dürften den Kommunen keine zusätzlichen Aufgaben ohne finanziellen Ausgleich auferlegen. Er mahnte auch mehr Ehrlichkeit gegenüber dem Bürger an. Durch eine klare Kommunikation könne ein Konsolidierungskurs Unterstützung beim Wähler finden. Nur durch gemeinsame Anstrengungen von Bund, Ländern und Kommunen ließen sich die lange aufgestauten Probleme der Kommunalfinanzen lösen, so das Fazit des Wissenschaftlers.

In der Podiumsdiskussion bestätigten die Teilnehmer die wissenschaftliche Analyse mit Praxisbeispielen. ***Bernd Lange***, Präsident Deutscher Asphaltverband (DAV), erläuterte, dass die Asphaltproduktion 2010 auf den tiefsten Stand seit der Wiedervereinigung gesunken sei. Dies sei vor allem auf die kommunale Ebene zurückzuführen. Eine Besserung sei nicht in Sicht. Forderungen nach einer stärkeren Beteiligung der ansässigen Unternehmen an Verkehrswegeinvestitionen widersprach er. Es sei eine Frage der staatlichen Ausgabenprioritäten mehr zu investieren,

denn eigentlich stelle der Autofahrer mit Abgaben in Höhe von 53 Milliarden Euro pro Jahr ausreichende Mittel zur Verfügung. Lange verdeutlichte, dass eine Verschiebung notwendiger Erhaltungsmaßnahmen an Straßen eine aufwändige Grundsanierung zur Folge habe, die ein Vielfaches koste. Er empfahl den Kommunen ein professionelles Erhaltungsmanagement.

Ulrich Klaus Becker unterstützte diese Forderung. Der Vizepräsident des ADAC kritisierte die Praxis von Kommunen, die Erhaltung aufzuschieben, bis man über Straßenausbaubeiträge die Bürger bei einer Erneuerung zur Kasse bitten könne. Er forderte rechtzeitiges Handeln, wie dies in einen jüngst erschienenen Leitfaden seines Automobilclubs für Kommunen erläutert sei. Dann würden beitragspflichtige Investitionen erst gar nicht notwendig. Wo diese unumgänglich seien, sei eine solidarische Finanzierung über „Wiederkehrende Beiträge" zu empfehlen: Anstatt direkt von Baumaßnahmen betroffene Bürger einmalig mit fünfstelligen Beträgen zu belasten, würden pro Jahr 70 bis 80 Euro erhoben. In Rheinland-Pfalz und Thüringen sei dies bereits Praxis.

Oliver Mietzsch stellte dar, dass den Kommunen aus dem Abgabenaufkommen des Verkehrs nur wenig zufließe und die Ausgaben für den Verkehr nicht deckten. Bund und Länder hätten hier in der Vergangenheit Überschüsse erzielt. Er plädierte aus der Sicht der Städte dafür, Zuweisungen des Bundes an die Kommunen nach dem Entflechtungsgesetz/ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Verwendung nicht auf Neu- und Ausbau zu beschränken. Ausbaubeiträge für Anlieger sollten auch für die Unterhaltung der Straßen erhoben und Kommunen an den Einnahmen der Lkw-Maut beteiligt werden. Auch die in Frankreich bestehende Arbeitgeberabgabe für den öffentlichen Verkehr sei zu prüfen. Als beispielhaft für die Zusammenarbeit von Bund, Ländern und Kommunen führte er das österreichische Konsultationsprinzip an: keine staatliche Ebene darf hier allein Beschlüsse zu Lasten anderer Gebietskörperschaften treffen.

Auch für ***Kirsten Lühmann***, SPD-Bundestagsabgeordnete, stand fest, die Finanzausstattung der Kommunen müsse verbessert werden. Mittel aus der Lkw-Maut an die Kommunen abzugeben, wertete sie als Ziehen an einer ohnehin zu kurzen staatlichen Finanzdecke. Wichtiger sei, dass die Gemeindefinanzkommission von Bund und Ländern zu Ergebnissen komme und die Einnahmen aus der Gewerbesteuer verstetigt würden.

Das Konnexitätsprinzip gelte nur für die Übertragung neuer Aufgaben, stellte sie fest. Das eigentliche Problem liege in der Veränderung bestehender Aufgaben ohne finanziellen Ausgleich. Sie warnte vor zu hohen Erwartungen an Verwaltungsreformen, da der Personalabbau im öffentlichen Dienst weit, teilweise zu weit, vorangeschritten sei. Das österreichische Konsultationsprinzip fand ihre Zustimmung.

Als ehemaliger Bürgermeister wies ***Patrick Schnieder***, CDU-Bundestagsabgeordneter, zurück, dass die Kommunen Investitionen in Straßen zurückstellten, um Bürger mit Anliegerbeiträgen belasten zu können. Vielmehr sei es die „blanke Not", die dazu führe, das Erhaltungsmanagement zu vernachlässigen. Oft gelte daher die Devise, solange die Straße noch befahrbar sei, werde das Geld eher in die Schule gesteckt. Er unterstützte eine rechtzeitige Erhaltung. Die Abkehr von der Mischfinanzierung durch die Föderalismusreformen eröffne für die Kommunen auch Chancen. Weniger Festlegungen und Zweckbindungen bedeuteten mehr Freiheit bei der Mittelverwendung und damit mehr Eigenverantwortung.

Staatssekretär ***Roland Werner*** (FDP) erläuterte die langfristige Ausrichtung der Kommunalfinanzen in Sachsen am Jahr 2020. Dann laufe der Solidarpakt und auch die EU-Förderung nehme ab. Deshalb sei die jetzige Konsolidierung so wichtig. Es sei notwendig, sich auf Kernaufgaben zu konzentrieren und Sparpotenziale zu suchen. Auch lange geplante, noch nicht realisierte Maßnahmen gehörten mit Blick auf den demografischen Wandel auf den Prüfstand. Eine Zweckbindung der Entflechtungsmittel werde in Sachsen noch geprüft.

Pro Mobilität setzt sich mit Blick auf die Verhandlungen zwischen Bund und Ländern zur Fortführung des Entflechtungsgesetzes nach 2013 für eine stärke Dotierung durch den Bund und eine landesgesetzliche Zweckbindung der Mittel für den Verkehr ein.

Text: Pro Mobilität
Fotos: Bildschön