



DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

DER AUTOR

Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes Präsidialmitglied des Deutschen Städte- und Gemeindebundes. Der Deutsche Städte- und Gemeindebund vertritt die Interessen der Kommunalen Selbstverwaltung der Städte und Gemeinden in Deutschland und Europa. Über seine Mitgliedsverbände repräsentiert er rund 11.000 Kommunen in Deutschland.

Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Sachsen-Anhalt
- Städte- und Gemeindetag Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

STATEMENT ZUR WIRTSCHAFTS- UND FINANZPOLITIK

Infrastrukturoffensive notwendig

- Kommunale Investitionskraft stärken
- Neue Finanzierungsmodelle schaffen

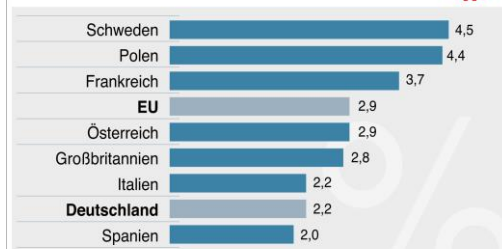
Investitionsrückstand mit dramatischem Ausmaß

Deutschland ist die größte und erfolgreichste Volkswirtschaft in Europa. Diese Führungsposition werden wir nur erhalten können, wenn wir auch eine leistungsfähige Infrastruktur sichern. Gute Schulen, Straßen, Wege, Plätze, ein leistungsfähiges, flächendeckendes Breitbandnetz, belastbare Brücken, eine zuverlässige und effiziente Bahn, energieeffiziente öffentliche Gebäude und ein Stromnetz, das den Herausforderungen der Energiewende gerecht wird, sind unverzichtbare Bausteine für eine erfolgreiche Wirtschaft und die Grundlage für Lebensqualität, Sicherheit und Wohlstand.

Diesen Herausforderungen wird Deutschland schon seit Jahren nicht ausreichend gerecht. 2014 betragen die staatlichen Investitionen nur rund 2,2 Prozent des Bruttoinlandsproduktes, in Schweden sind es 4,5 Prozent, in Frankreich 3,7 Prozent, der EU-Schnitt liegt bei 2,9 Prozent.

Seit 2003 ist die Investitionsquote in Deutschland zumeist negativ. Im Bereich der Infrastruktur ist die Nettoinvestitionsquote sogar durchweg negativ. Der Staat investiert also weniger als der Werteverzehr voranschreitet. Kurzum: Deutschland lebt immer mehr von seiner Substanz.

Staatliche Investitionen 2014*



* Bruttoanlageinvestitionen in Prozent des Bruttoinlandsprodukts

Quelle: Europäische Kommission, eigene Berechnung Grafik: Deutscher Städte- und Gemeindebund

Besonders dramatisch ist der rapide Verfall der kommunalen Infrastruktur. In den letzten zehn Jahren lagen die kommunalen Investitionen zumeist bei rund 20 Milliarden Euro und nur aufgrund der Konjunkturpakete zwischenzeitlich merklich darüber. Die kommunalen Ausgaben für soziale Leistungen stiegen in diesem Zeitraum hingegen kontinuierlich von über 30 auf knapp über 50 Milliarden Euro.

Kommunale Ausgaben für soziale Leistungen und kommunale Investitionen



Quelle: Statistisches Bundesamt

Grafik: Deutscher Städte- und Gemeindebund



DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

Gleichzeitig schieben die Kommunen einen immensen Investitionsstau vor sich her, der sich nach Berechnungen der KfW-Bankengruppe mittlerweile auf insgesamt 132 Milliarden Euro beläuft.

Vor allem in den Bereichen Straßen- und Verkehrsinfrastruktur besteht weiterhin ein hoher Investitionsrückstand in Höhe von 34,3 Milliarden Euro (26 Prozent). Die in diesem Bereich getätigten Investitionen reichen wegen fehlender Finanzmittel weder für die Erhaltungsmaßnahmen, noch für die Zukunftsprojekte.

Bei den Schulen und Bildungseinrichtungen, in welche die Kommunen in den letzten Jahren prioritär investiert haben, ist der Rückstand mit 24 Prozent bzw. ca. 31,7 Milliarden Euro sogar gestiegen. Im Bereich Sportstätten/Bäder hat der Investitionsstau hingegen abgenommen. Die Kommunen sehen dennoch auch hier erheblichen Investitionsbedarf, den das KfW Kommunalpanel 2015 auf 10,6 Milliarden Euro (8 Prozent) beziffert (10 Prozent 2014).

Hinzu kommt, dass der demografische Wandel zusätzlichen Rück- und Umbauebedarf in der kommunalen Infrastruktur erfordert. Längst werden die Defizite in der Inf-

rastruktur nicht nur als Belastung für die Wirtschaft wahrgenommen, sondern auch von den Bürgerinnen und Bürgern als Beeinträchtigung der Lebensqualität empfunden. Zusätzliche Staus durch gesperrte Brücken, verfallende Schwimmbäder, Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Straßenschäden, und sanierungsbedürftige Schulen sind nur einige Beispiele.

Umso weiter dringend notwendige Investitionen nach hinten verschoben werden, umso größer und damit teurer fällt der Nachholbedarf letztlich aus.

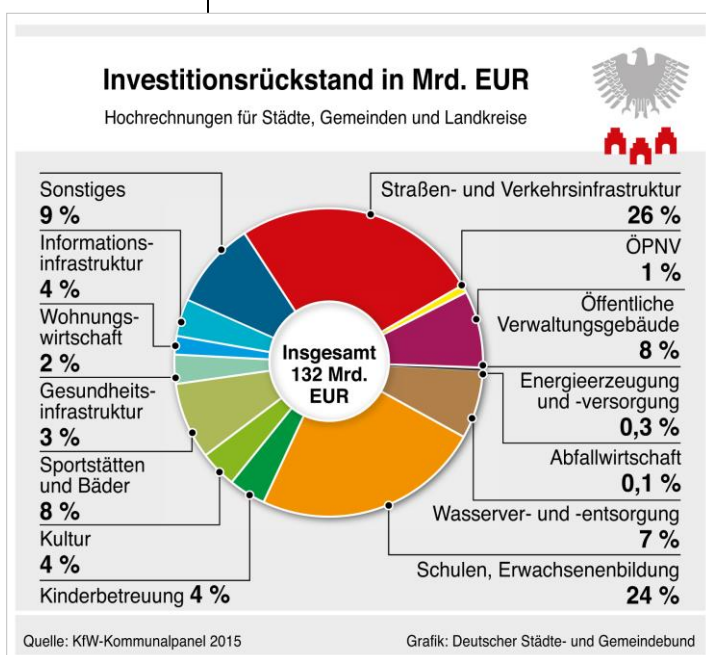
Wir müssen sicherstellen, dass die Politik neben der sozialen Gerechtigkeit auch eine Infrastrukturoffensive in ihre Zielsetzung aufnimmt und nachhaltig umsetzt. **Viel zu sehr ist auch die öffentliche Diskussion ausschließlich auf die richtige Justierung der sozialen Sicherungssysteme kon-**

zentriert. Das spiegelt sich auch auf der Ausgabenseite wider. So belaufen sich die Ausgaben für die soziale Sicherung, Familie/ Jugend und Arbeitsmarktpolitik im Bundeshaushalt 2015 auf über 153 Milliarden Euro, was mehr als 50 Prozent des Gesamthaushalts ausmacht. Im Vergleich dazu sind die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur mit rund 14,5 Milliarden Euro marginal.

Zwar sind für den Verkehrsbereich für die laufende Legislaturperiode 5 Milliarden Euro zusätzliche Mittel vorgesehen, allerdings kommen diese nur den Bundesverkehrsweegen zu Gute. Sie sind keinesfalls ausreichend, um den jährlichen Investitionsbedarf von Bund, Ländern und Kommunen von 7,2 Milliarden Euro gerecht zu werden, den die Daehre-Kommission ermittelt hat.

Kommunale Verkehrs- investitionen absichern

Bei vielen kommunalen Verkehrs- investitionen gibt es keine langfristige Planungssicherheit. Investitionshilfen des Bundes (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, „Entflechtungsgesetz“) sind wegen der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen bis zum Jahr 2019 beschränkt. Kommunale Investitionen, die bis 2019 nicht vollständig ausfinanziert sind, unterbleiben wegen der unklaren Perspektiven. Der Bund muss daher zusagen, dass begonnene Projekte auch unter gleichen Bedingungen abgeschlossen werden können, unter denen sie gestartet wurden.





DSTGB

Deutscher Städte- und Gemeindebund

Position

Kommunale Investitionskraft stärken

Die Kommunen brauchen zusätzliche Mittel, um die notwendige Infrastrukturoffensive vor Ort einzuleiten. Das Sondervermögen für Investitionen in strukturschwachen Gemeinden ist ein erster Schritt, aber keine dauerhafte Lösung. Das werden auch die Länder, die ab 2020 aufgrund der Schuldenbremse so gut wie keine neuen Schulden mehr aufnehmen dürfen, aus eigener Kraft kaum organisieren können. Notwendig ist eine grundlegende Reform der Finanzbeziehungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden.

Ein Baustein dabei sollte die **Weiterentwicklung des Solidaritätszuschlages zu einem Investitionsfonds für alle benachteiligten Städte und Gemeinden in ganz Deutschland** sein. Die Einnahmen aus dem Solidaritätszuschlag lagen im Jahr 2014 bei ca. 15 Milliarden Euro und werden sich bis 2019 voraussichtlich auf 18 Milliarden Euro steigern. Der Solidaritätszuschlag könnte somit eine wichtige Grundlage zur Finanzierung eines kommunalen Investitionsfonds sein.

Zusätzlich sollte auch der Bund-Länder-Finanzausgleich reformiert und dabei ein Schwerpunkt auf die Ermöglichung von Investitionen gelegt werden. Die Dimension des Investitionsrückstandes auf allen staatlichen Ebenen macht zugleich deutlich, dass kein Spielraum für Steuerentlastungen besteht, sondern es unser Ziel sein muss, die staatlichen Einnahmen zu stabilisieren und einen größeren Anteil in Investitionen zu lenken.

Neue Finanzierungsmodelle schaffen

Die Überwindung des Investitionsstaus ist ein Prozess, der Jahrzehnte dauern wird. Der Staat allein wird dies nicht leisten können. Notwendig sind deshalb auch neue Finanzierungsmodelle.

Genossenschaftsmodelle weiterentwickeln

Dazu gehört z.B. eine Weiterentwicklung und Förderung des Genossenschaftsmodells, insbesondere bei Investitionen in Wohngebäude, aber auch bei der Schaffung von neuen Wohnstrukturen wie z.B. Mehr-Generationen-Häuser. Auch im Bereich der Energiewende sind Bürgerinnen und Bürger schon heute bereit, privates Kapital z.B. in Energiegenossenschaften bereitzustellen.

Öffentlich-Private-Partnerschaften nicht verteufeln

Auch das Potential von Modellen Öffentlich-Privater-Partnerschaften (ÖPP) ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Beim Bau und der Sanierung wichtiger Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Schulen können sich die jeweiligen Aufgabenträger und Betreiber verstärkt die Kosten teilen. Wichtig ist eine flexible und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung der Modelle.

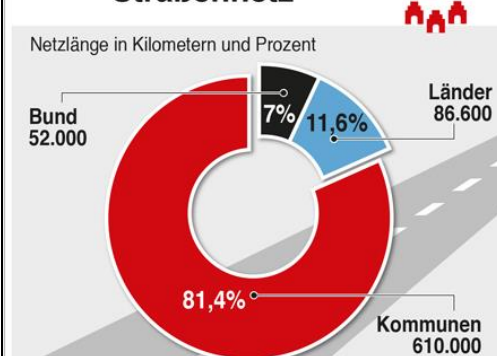
Auch die Sanierung wichtiger Autobahnstrecken könnte in größerem Umfang über öffentlich-private Partnerschaften erfolgen. Denkbar wäre, den beteiligten Privaten im Gegenzug einen entsprechenden Teil der bereits ein-

geführten Lkw-Maut zuzubilligen. In Frankreich sind solche Modelle bereits Alltag. Das setzt allerdings voraus, dass die Politik die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu aufsetzt.

Verursacher stärker mit einbeziehen

Vor dem Hintergrund unserer Klimaschutzziele und des drohenden Verkehrsinfarktes wäre als erster Schritt eine flächendeckende Lkw-Maut richtig. Bisher profitiert nur der Bund von der Lkw-Maut auf Autobahnen und Bundesfernstraßen (ca. 16.000 km), während das kommunale Straßennetz mit einer Gesamtlänge von über 600.000 km davon nicht profitiert. Mit einer strecken- und zeitabhängigen Maut auf allen Bundesstraßen und einer Vignette für das nachgeordnete Straßennetz würden den Kommunen die dringend benötigten Investitionsmittel zweckgebunden zufließen. Sie hätte zudem den Vorteil, dass damit auch eine Lenkungsfunktion verbunden wäre.

Anteile am deutschen Straßennetz



Quelle: „Verkehr in Zahlen 2012/2013“, DVV Media Group GmbH, Hamburg, Hrsg. BM für Verkehr, Bau und Wohnungswesen, 2012; „Ersatzneubau Kommunale Straßenbrücken – Endbericht“, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH, 2013; Eigene Darstellung

Grafik: Deutscher Städte- und Gemeindebund



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Wenn bestimmte stark belastete Straßen in der Rush-Hour höher bemautet würden, hätte dieses sicherlich auch einen entlastenden Effekt. Die Orientierung zusätzlich an den bewährten Schadstoffklassen könnte die Feinstaubbelastung in den Städten reduzieren.

Beleihungsmodelle als Chance

In der Abwasserentsorgung haben sich zudem sogenannte „Betreibermodelle“ bewährt, die auch dazu geführt haben, dass privates Vermögen in die Infrastruktur der Daseinsvorsorge fließt. Diese Ansätze lassen sich weiter ausbauen. Die Gesetzgeber auf Bundes- und Landesebene sollten hier die Voraussetzungen schaffen und z.B. durch die Ermöglichung der sogenannten **Beleihung** von Privatpersonen oder privaten Unternehmen weiteres Potential zu erschließen.

Interkommunale Kooperationen nutzen

Auch Städte und Gemeinden sollten Infrastrukturmaßnahmen (gerade vor dem Hintergrund des demografischen Wandels) durch Kooperationen verstärkt angehen. So kann es durchaus Sinn ergeben, dass zwei sanierungsbedürftige Schwimmbäder durch eins ersetzt werden, dafür aber ein Pendelbus unentgeltlich die Bürger in das sanierte Schwimmbad der Nachbargemeinde fährt. (Ein Ansatz, den beispielsweise die Gemeinde Raesfeld in NRW seit Jahren praktiziert.)

Breitbandausbau voranbringen

Bei der dringend notwendigen weiteren Erschließung des Landes mit einem leistungsfähigen Breitbandnetz sollte sowohl auf die Kooperation zwischen Kommunen und privaten Unternehmen, als auch die öffentliche Förderung des Breitbandausbaus gesetzt werden. Wenn diese Maßnahmen nicht binnen kurzer Zeit eine deutlich verbesserte Versorgungslage im ländlichen Raum bewirken, muss der flächendeckende Ausbau des Breitbandnetzes über eine Unversaldienstverpflichtung realisiert werden.

Investitionsoffensive mit den Bürgern zum Erfolg führen

Große Investitionen, aber auch kleinere Vorhaben verzögern sich, weil Bürger Widerstand organisieren. Eine große Mehrheit ist z.B. für Windenergie und für einen Ausbau der Leitungsnetze, aber möchte davon möglichst nicht selbst betroffen sein. Hier brauchen wir neue Kommunikationsstrukturen. Dazu gehört Transparenz, Aufklärungs- und Informationsarbeit, sowie Mitwirkungsmöglichkeiten und zwar bevor die Bagger zum Einsatz kommen. Dem trägt unser Planungsrecht bisher noch nicht ausreichend Rechnung. So müssen beispielsweise die Informations- und Aufklärungskosten umfassend und von vornherein in die Planungskosten einkalkuliert werden. Gleichzeitig müssen die Planungs- und Umsetzungsvorschriften gestrafft werden. Dazu könnte etwa gehören, bei wichtigen Infrastrukturmaßnahmen die

Zuständigkeiten bei besonders spezialisierten Verwaltungsgerichten zu konzentrieren und den Instanzenzug zu verkürzen. Das ist auch deshalb notwendig, weil im internationalen Vergleich Deutschland bei der Planung und Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen zu viel Zeit braucht.

Individuelle Lösungen statt Masterplan

Wir warnen allerdings davor, die notwendige Infrastrukturoffensive mit einem Ruf nach einem Masterplan zu verbinden. Ein großer Standortvorteil in Deutschland ist gerade die Vielfalt, die den örtlichen Besonderheiten Rechnung trägt. Deswegen müssen wir uns darauf konzentrieren, die politischen und finanziellen Voraussetzungen für eine Infrastrukturoffensive zu schaffen, sollten aber die Umsetzung den Akteuren vor Ort überlassen.

Berlin, 15. September 2015