



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

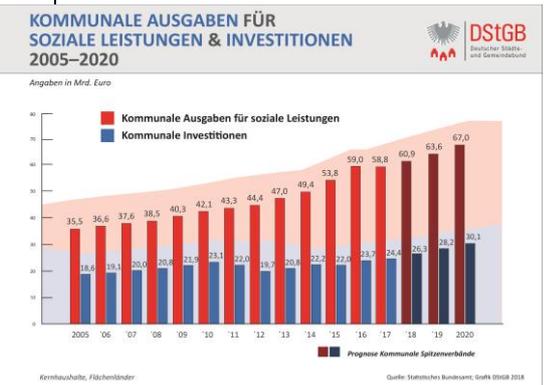
Deutschland ist die größte und erfolgreichste Volkswirtschaft in Europa. Diese Führungsposition werden wir nur erhalten können, wenn wir auch eine leistungsfähige Infrastruktur sichern. Gute Schulen, Straßen, Wege, Plätze, ein leistungsfähiges, flächendeckendes Breitbandnetz, belastbare Brücken, eine 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. 2016 betragen die staatlichen Investitionen nur rund 2,1 Prozent des Bruttoinlandsproduktes während es in Frankreich 3,4 Prozent waren und der EU-Schnitt bei 2,7 Prozent lag.

Seit 2003 ist die Nettoinvestitionsquote in Deutschland zumeist negativ. Im Bereich der Infrastruktur ist diese sogar durchweg negativ. Der Staat investiert also weniger als der Werteverzehr voranschreitet. Kurzum: Deutsch-

land lebt immer mehr von seiner Substanz.

Besonders dramatisch ist der rapide Verfall der kommunalen Infrastruktur. Auch wenn die kommunalen Investitionen zuletzt anzogen, bleiben sie deutlich hinter der Entwicklung der Ausgaben für soziale Leistungen zurück, die sich in den letzten 15 Jahren mehr als verdoppelt haben und sich auf nunmehr 59 Milliarden Euro belaufen.





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 rund 159 Milliarden Euro beläuft.

Vor allem in den Bereichen Straßen- und Verkehrsinfrastruktur besteht weiterhin ein hoher Investitionsrückstand in Höhe von 38,6 Milliarden Euro. Die in diesem Bereich getätigten Investitionen reichen wegen fehlender Finanzmittel weder für Erhaltungsmaßnahmen, noch für Zukunftsprojekte.

Bei den Schulen und Bildungseinrichtungen ist der wahrgenommene investive Rückstand mit 47,7 Milliarden Euro noch dramatischer. Im Bereich Sportstätten und Bäder hat der Investitionsstau zwar abgenommen, ist mit 8,3 Milliarden Euro aber weiter enorm.

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

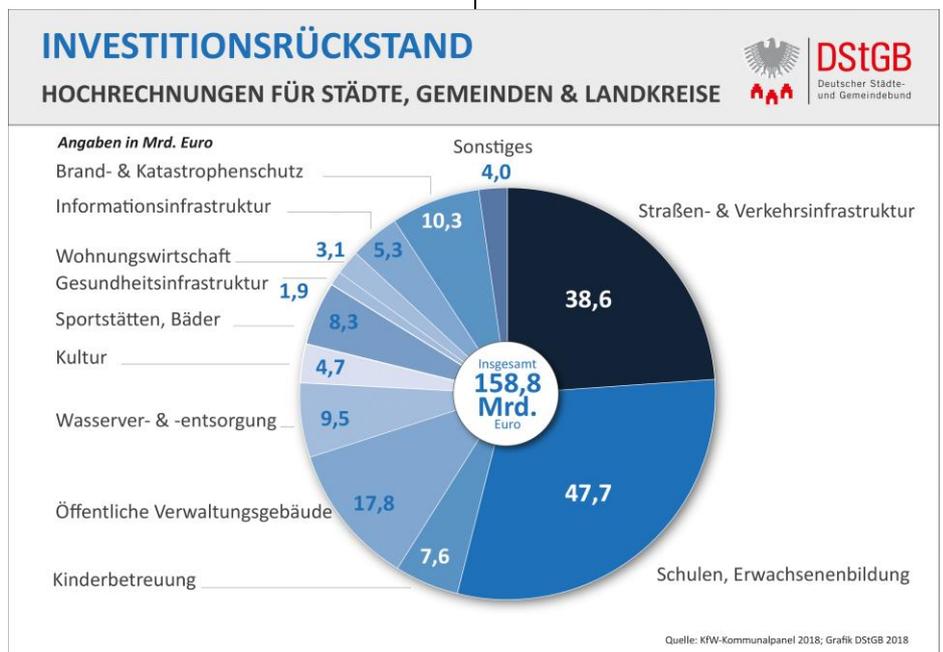
Umso weiter dringend notwendige Investitionen nach hinten verschoben werden, desto größer und damit teurer fällt der Nachholbedarf letztlich aus.

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 vornehmlich auf die richtige Justierung der sozialen Sicherungssysteme konzentriert.** Das spiegelt sich auch auf der Ausgabenseite wider. So belaufen sich die Ausgaben für die soziale Sicherung, Familie/Jugend und Arbeitsmarktpolitik im Bundeshaushalt 2018 auf 173 Milliarden Euro, das entspricht der Hälfte des Gesamthaushalts. Im Vergleich dazu sind die Bundeszuweisungen an Länder und Kommunen mit gut 9 Milliarden Euro und die eigenen Bundesausgaben in Höhe von knapp 8 Milliarden Euro für Baumaßnahmen nur marginal.

Die letztlich im Verkehrsbereich bereitgestellten Mittel sind keinesfalls ausreichend, um den schon 2012 von der Daehre-Kommission ermittelten jährlichen Investitionsbedarf von Bund, Ländern und Kommunen in Höhe von 7,2 Milliarden Euro gerecht zu werden.

Kommunale Verkehrs- investitionen dynamisieren

Die Fortführung und Verstärkung der aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) resultierenden Bundesprogramme ist zu begrüßen, wobei angesichts des immensen Sanierungsstaus bei den kommunalen Straßen und ÖPNV-Infrastrukturen eine Dynamisierung der GVFG-Mittel sachgerecht wäre. Im Interesse des Wirtschaftsstandortes Deutschland sind eine stärkere Entlastung der Kommunen bei Eisenbahnkreuzungen und ein Sonderprogramm für die Sanierung von kommunalen Straßenbrücken erforderlich. Die





DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Länder haben sicherzustellen, dass die Entflechtungsmittel, die ab dem Jahr 2020 über die Umsatzsteuer an die Länder fließen, auch künftig primär für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur verausgabt werden.

Kommunale Investitionskraft stärken

Die Kommunen brauchen zusätzliche Mittel, um die notwendige Infrastrukturoffensive vor Ort einzuleiten. Die Aufstockung des Sondervermögens für Investitionen finanzschwacher Kommunen ist ein erster wichtiger Schritt, aber keine dauerhafte Lösung. Mit der Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern ab 2020 werden letztere vom Bund um fast 10 Milliarden Euro entlastet. Die Länder erhalten somit nun nochmals nachdrücklich die Chance, endlich für eine nachhaltig aufgabengerechte Finanzausstattung der Städte und Gemeinden Sorge zu tragen.

Ab 2020 wird es Bundesergänzungszuweisungen für leistungsschwache Länder geben, deren Gemeinden eine besonders geringe Steuerkraft aufweisen. Da der tatbestandliche Anknüpfungspunkt für diese Ergänzungszuweisung die schwache Steuerkraft der Gemeindeebene ist, sind die Länder aufgefordert, diese Mittel vollumfänglich den Gemeinden zu Gute kommen zu lassen.

Die Dimension des Investitionsrückstandes auf allen staatlichen Ebenen macht 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.

Ein Baustein dabei kann 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 2017 bei nahezu 18 Milliarden Euro und werden bis 2020 voraussichtlich auf fast 21 Milliarden Euro steigen. Der Solidaritätszuschlag könnte somit eine wichtige Grundlage zur Finanzierung eines kommunalen Investitionsfonds sein.

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 Autobahnteilstrecken könnte in größerem Umfang über Öffentlich-Private-Partnerschaften erfolgen. Denkbar wäre, den beteiligten Privaten im Gegenzug einen entsprechenden Teil der bereits eingeführten 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 miteinbeziehen

Vor dem Hintergrund unserer Klimaschutzziele und des drohenden Verkehrsfarktes 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

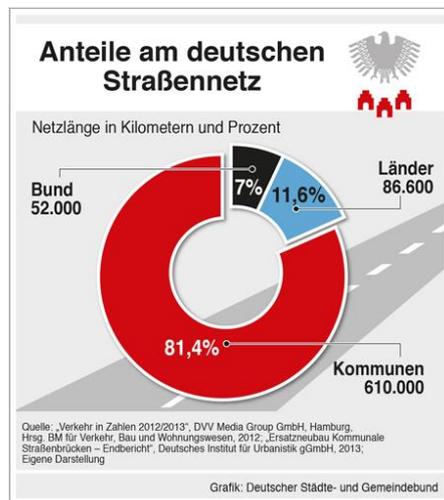


DStGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

den Vorteil, dass damit auch eine Lenkungsfunktion verbunden wäre. 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 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.

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 Universalienstverpflichtung 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 Kommunikations-

strukturen. 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

Der Abbau des Investitionsstaus und die Anpassung der öffentlichen Infrastruktur an neue technische und demografische Herausforderungen ist eine gesamtgesellschaftliche Herausforderung, die aber individueller Lösungen bedarf. 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, 21.08.2018