



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 Mitglieds-
verbände 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

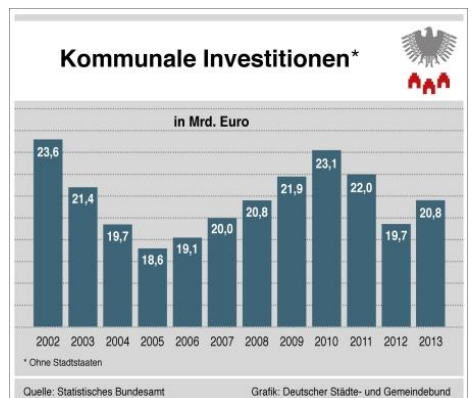
Investitionsrückstand mit dramatischem Ausmaß

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 zurzeit nicht ausreichend gerecht. Der Gesamtstaat investiert (Stand 2012) nur 1,5 Prozent des Bruttoinlandsproduktes, in Schweden sind es 3,5 Prozent, in Frankreich 3,1 Prozent und selbst das wirtschaftlich angeschlagene Spanien erreicht noch 1,7 Prozent.

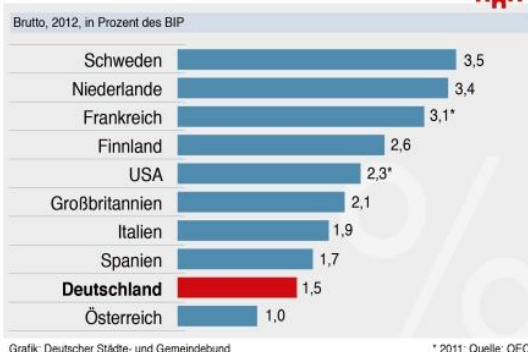
Seit 2003 ist die Investitionsquote in Deutschland sogar negativ. Der Staat investiert also weniger als der Werteverzehr voranschreitet. Kurzum: Deutschland lebt immer mehr von seiner Substanz.

Besonders dramatisch ist der rapide Verfall der kommunalen Infrastruktur.



Nur aufgrund des Konjunkturpaketes konnten die kommunalen Investitionen in den Jahren 2009 bis 2011 trotz Wirtschaftskrise noch erhöht werden. Mit dem Auslaufen des Konjunkturpaketes setzte wieder der gegenläufige Trend ein. Auch der leichte Anstieg 2013 bedeutet noch keine Entwarnung, sondern stellt lediglich eine Zunahme auf das Niveau vor Auflage des Konjunkturpaketes dar. In den nächsten drei Jahren wird zudem nur mit einem geringen durchschnittlichen Wachstum des Investitionsvolumens von 2 Prozent gerechnet. **Gleichzeitig schieben die Kommunen einen immensen Investitionsstau vor sich her, der sich nach Berechnungen der KfW-Bankengruppe auf insgesamt 118 Milliarden Euro beläuft.**

Staatliche Investitionen 2012



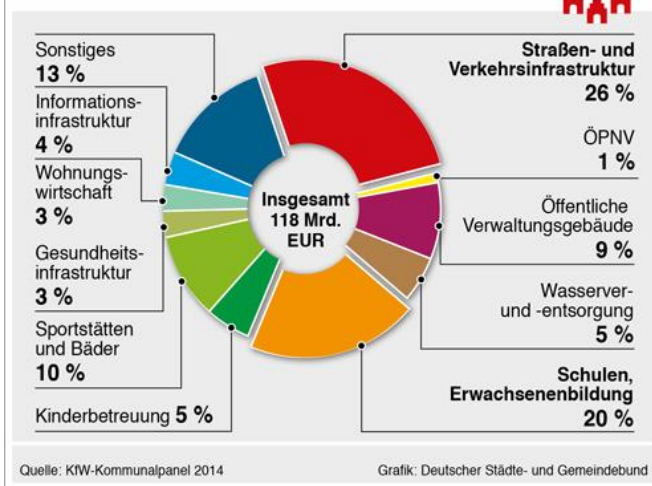

DStGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Investitionsrückstand in Mrd. EUR

Hochrechnungen für Städte, Gemeinden und Landkreise



Vor allem in den Bereichen Straßen- und Verkehrsinfrastruktur besteht weiterhin ein hoher Investitionsrückstand in Höhe von 31 Milliarden Euro (26 Prozent). Die in diesem Bereich getätigten Investitionen fließen aufgrund fehlender Finanzmittel zum größten Teil in Erhaltungsmaßnahmen, nicht aber in Zukunftsprojekte.

Auch bei den Schulen und Bildungseinrichtungen, in welche die Kommunen in den letzten Jahren prioritär investiert haben, ist der Rückstand mit 20 Prozent bzw. 24 Milliarden Euro nach wie vor hoch. Gerade im Bereich Sportstätten/Bäder hat der Investitionsstau weiter zugenommen. Die Kommunen sehen hier erheblichen Investitionsbedarf, der nach dem KfW-Kommunalpanel 2014 auf 12 Milliarden Euro (10 Prozent) beziffert wird (8 Prozent 2013).

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

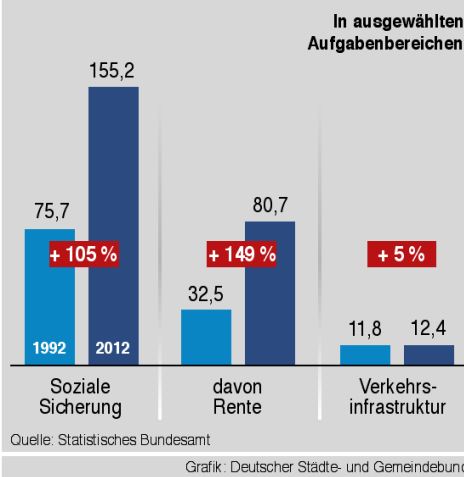
Bürgerinnen und Bürgern als Beeinträchtigung der Lebensqualität empfunden. Zusätzliche Staus durch gesperrte Brücken, Geschwindigkeitsbeschränkungen wegen Straßenschäden, verfallende Schwimmbäder und sanierungsbedürftige Schulen sind nur einige Beispiele.

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 konzentriert.**

Ausgaben des Bundes

in Milliarden Euro



Das spiegelt sich auch auf der Ausgabenseite wider. So haben sich die Ausgaben des Bundes für die soziale Sicherung (ohne Rente) seit 1992 bis 2012 um 105 Prozent erhöht (von 75,7 auf 155,2 Milliarden Euro), während die Ausgaben für die Verkehrsinfrastruktur nur um 5 Prozent von 11,8 auf 12,4 Milliarden Euro gestiegen sind.

Zwar sieht der Koalitionsvertrag im Verkehrsbereich für die laufende Legislaturperiode 5 Milliarden Euro zusätzliche Mittel vor, allerdings sollen diese nur für die Bundesverkehrswege zur Verfügung gestellt werden. 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 Verkehrsinvestitionen absichern

Bei vielen kommunalen Verkehrsinvestitionen 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.

Kommunale Investitionskraft stärken

Die Kommunen brauchen zusätzliche Mittel, um die notwendige Infrastrukturoffensive vor Ort einzuleiten. Das werden auch die Länder, die ab 2020 aufgrund der


DStGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

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 2013 bei ca. 14 Milliarden Euro und werden sich bis 2018 voraussichtlich auf 17 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, insbeson-

dere 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.

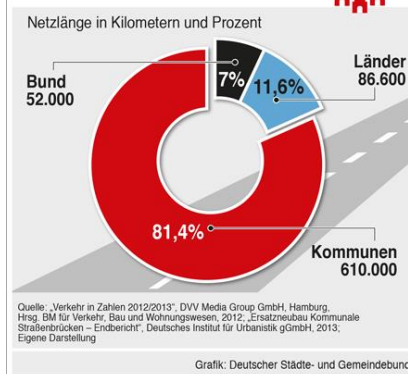
Auch die Sanierung wichtiger Autobahnteilstrecken könnte in größerem Umfang über öffentlich-private Partnerschaften erfolgen. Denkbar wäre, den beteiligten Privaten im Gegenzug einen entsprechenden Teil der bereits eingeführten Lkw-Maut zuzubilligen. In Frankreich sind solche Modelle bereits Alltag. Das setzt allerdings voraus, dass die Politik die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur neu aufsetzt.

Verursacher stärker mit einbeziehen

Vor dem Hintergrund unserer Klimaschutzziele und des drohenden Verkehrsfalles 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.

Anteile am deutschen Straßennetz



Mit einer strecken- und zeitabhängigen Maut auf allen Straßen würden den Kommunen die dringend benötigten Investitionsmittel zweckgebunden zufließen. Sie hätte zudem den Vorteil, dass damit auch eine Lenkungsfunction 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 zu erschließen.

Interkommunale Kooperationen nutzen

Auch Städte und Gemeinden sollten Infrastrukturmaßnahmen (gerade vor dem Hintergrund des



DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

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 Universaldienstverpflichtung 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 In-

stanzenzug 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, 19. Juni 2014