



DSTGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Mittwoch, 07. Juni 2017 | www.dstgb.de | position@dstgb.de

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

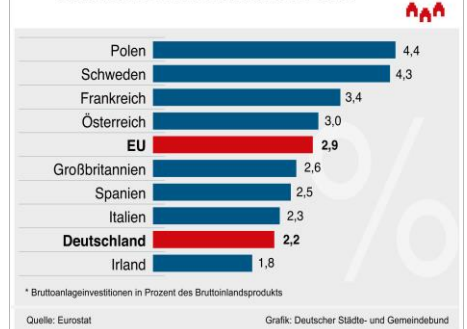
Deutschland ist die größte und erfolgreichste Volkswirtschaft in Europa. Diese Führungsposition werden wir nur erhalten können, wenn wir auch eine leistungsfähige Infrastruktur sichern. Gute Schulen, Straßen, Wege, Plätze, ein leistungsfähiges, flächendeckendes Breitbandnetz, belastbare Brücken, eine 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 schon seit Jahren nicht ausreichend gerecht. 2015 betrugen die staatlichen Investitionen nur rund 2,2 Prozent des Bruttoinlandsproduktes während es in Frankreich 3,4 Prozent waren und der EU-Schnitt bei 2,9 Prozent lag.

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:

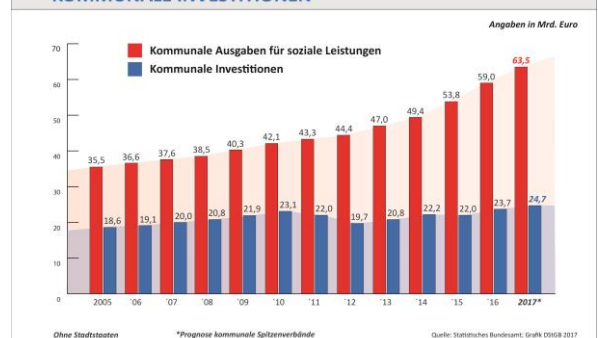
Deutschland lebt immer mehr von seiner Substanz.

Staatliche Investitionen 2015*



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.

KOMMUNALE AUSGABEN FÜR SOZIALE LEISTUNGEN & KOMMUNALE INVESTITIONEN





DSTGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Mittwoch, 07. Juni 2017 | www.dstgb.de | position@dstgb.de

Position

Gleichzeitig schieben die Kommunen einen immensen Investitionsstau vor sich her, der sich nach Berechnungen der KfW-Bankengruppe mittlerweile auf insgesamt rund 126 Milliarden Euro beläuft.

Vor allem in den Bereichen Straßen- und Verkehrsinfrastruktur besteht weiterhin ein hoher Investitionsrückstand in Höhe von 34,4 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 32,8 Milliarden Euro ebenfalls dramatisch. Im Bereich Sportstätten und Bäder hat der Investitionsstau zwar abgenommen, ist mit 9,7 Milliarden Euro aber weiter enorm.

Hinzu kommt, dass der demografische Wandel zusätzlichen Rück- und Umbaubedarf 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, ver-

fallende 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.

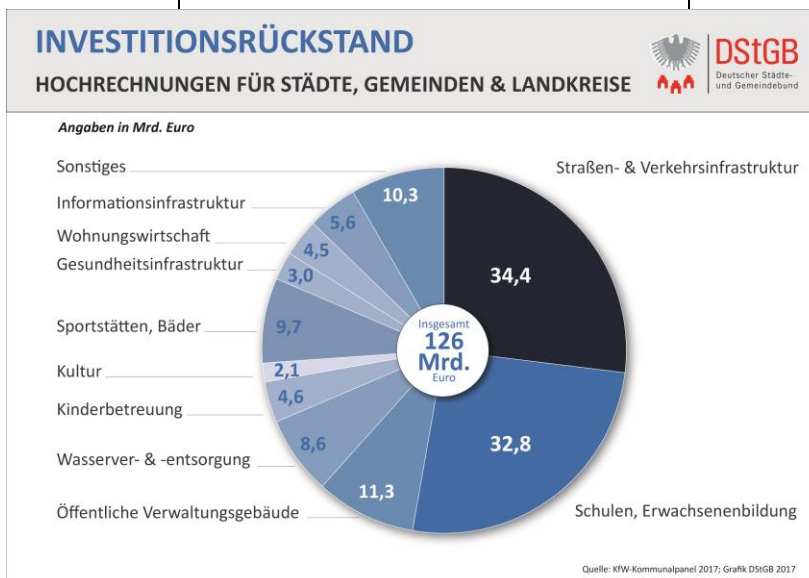
Wir müssen sicherstellen, dass die Politik neben der sozialen Gerechtigkeit auch eine Infrastrukturoffensive in ihre Zielsetzung aufnimmt und nachhaltig umsetzt. **Viel zu sehr ist auch die öffentliche Diskussion vornehmlich auf die richtige Justierung der sozialen Sicherungssysteme konzentriert.** Das spiegelt sich auch auf der Ausgabenseite wider. So belaufen sich die Ausgaben für die soziale Sicherung, Familie/ Jugend und Arbeitsmarktpolitik im Bundeshaushalt 2017 auf über 170 Milliarden Euro, was mehr als 50 Prozent des Gesamthaushalts ausmacht. Im Vergleich dazu sind die

Bundeszusammenfassung an Länder und Kommunen mit 7 Milliarden Euro und die eigenen Bundesausgaben in Höhe von ebenfalls 7 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 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.





DStGB
Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Mittwoch, 07. Juni 2017 | www.dstgb.de | position@dstgb.de

Position

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 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 2016 bei nahezu 17 Milliarden Euro und werden sich bis 2019 voraussichtlich auf 19 Milliarden Euro steigern. 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

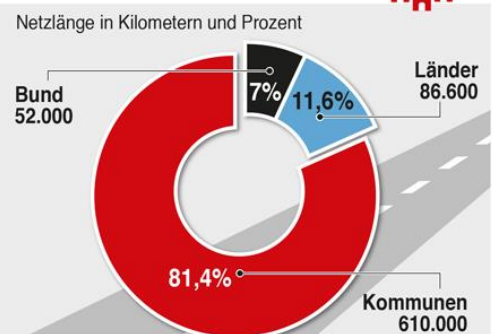
(ÖPP) ist bei Weitem noch nicht ausgeschöpft. Beim Bau und der Sanierung wichtiger Infrastruktureinrichtungen wie z.B. Schulen können sich die jeweiligen Aufgabenträger und Betreiber verstärkt die Kosten teilen. Wichtig ist eine flexible und mittelstandsfreundliche Ausgestaltung der Modelle.

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 Verkehrsinfarktes wäre als erster Schritt eine flächendeckende Lkw-

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

Mittwoch, 07. Juni 2017 | www.dstgb.de | position@dstgb.de

Position

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 Lenkungsfunction verbunden wäre. Wenn bestimmte stark belastete Straßen in der Rush-Hour höher bemaute werden, 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 (ge-

rade 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 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 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, 07. Juni 2017