

Volkswirtschaft Kompakt



Nr. 28, 6. November 2013

Verkehrsinfrastruktur – der Bedarf ist in den Kommunen!

Autor: Dr. Mareike Köller, Telefon 069 7431-3567, research@KfW.de

Die gesperrte Rhein-Brücke in Köln, aufgeplatzte Autobahnen oder Schlagloch-Patenschaften: prominente Beispiele des Verfalls der Verkehrsinfrastruktur gibt es genug. Für die Koalitionsverhandlungen scheint die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur inzwischen auch auf der Agenda zu stehen.

Bei genauer Betrachtung des Datenschungels sieht es insbesondere im kommunalen Bereich schlecht aus:

- Gemeindestraßen machen mit ca. 450.000 km fast zwei Drittel der Straßenkilometer in Deutschland aus.
- Von den über 60.000 kommunalen Brücken ist fast die Hälfte laut einer Difu-Studie in einem sehr schlechten Zustand.
- Der Investitionsrückstand im Bereich Verkehr ist in den letzten Jahren laut KfW-Kommunalpanel immer weiter angestiegen (siehe Grafik) – trotz Mittel aus dem Konjunkturpaket II. Er liegt inzwischen bei 33 Mrd. EUR. Das ist ein Viertel des gesamten kommunalen Investitionsrückstands und rund 8 Mrd. EUR mehr, als die Kommunen 2013 insgesamt investieren wollen.

Im Auftrag der Verkehrsministerkonferenz bescheinigt die Daehre-Kommission daher einen zusätzlichen Finanzierungsbedarf für die Erhaltung und den Nachholbedarf von 2,65 Mrd. EUR pro Jahr für Gemeinde- und Kreisstraßen (ohne Brücken) in den nächsten 15 Jahren.

Woran hakt's?

In diesem Jahr erwarten die Kommunen einen Überschuss von 4 Mrd. EUR. Im kommunalen System ist somit durchaus Geld vorhanden, jedoch ist es nicht

gleich verteilt. In vielen Gebieten Deutschlands sind daher keine eigenen Mittel zum Substanzerhalt vorhanden.

Aufgrund der engen finanziellen Spielräume setzen viele Kommunen auf die Fördermittel von Bund und Ländern. Im bestehenden System sind die zweckgebundenen Fördermittel jedoch auf Neu- und Ausbaumaßnahmen beschränkt – Sanierung und Ersatz gelten nicht als Fördertatbestand. Ökonomisch macht das für den Erhalt Sinn: laufende Instandhaltungsausgaben sollten aus laufenden Einnahmen gedeckt werden. Das geht aber nur, wenn die laufenden Einnahmen auch vorhanden sind. Das ist in vielen Kommunen nicht mehr der Fall.

Diese Situation kann sich noch verschärfen. Ab 2014 entfällt die Zweckbindung von Bundesmitteln an die Länder für den Verkehr – die Mittel können für andere investive Zwecke verwendet werden. Ab 2019 entfallen die Bundesmittel in Höhe von 1,3 Mrd. EUR ganz.

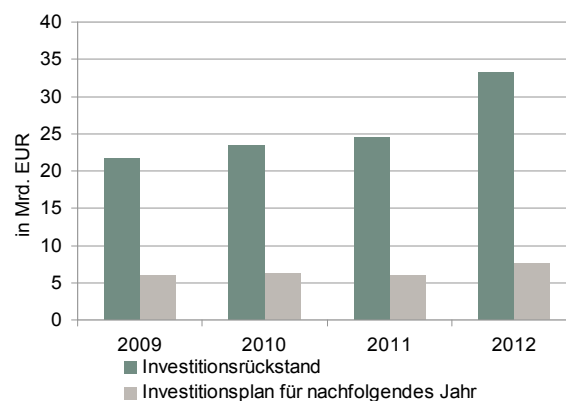
Maßgabe „Erhalt vor Neubau“ konsequent umsetzen ...

Es wäre daher wichtig, neue Anreize für den Erhalt zu setzen und den Ausbau auf die Engpässe zu beschränken, um begrenzte Mittel möglichst produktiv einzusetzen. Der Bund könnte mit klaren Regeln zu Gunsten des Substanzerhalts im neuen Bundesverkehrswegeplan als Vorbild vorangehen. Die Länder könnten den Förderzugang für Sanierungsmaßnahmen öffnen. Die Kommunen sollten sehr diszipliniert die Folgekosten neuer Infrastrukturen in eine mittelfristige Finanzplanung einbeziehen.

... aber auch Erhaltungsbedarf reduzieren!

Gleichzeitig könnte der Erhaltungsbedarf reduziert werden. Hierfür lohnt sich ein Blick ins Ausland: Statt einer Sanierung hoch regulierter Kreuzungen setzen die Niederlande auf so genannte Gemeinschaftsstraßen ohne Verkehrszeichen und Signalanlagen. Eine Verlagerung von mehr (Güter-)Verkehr von der Straße hin zur Schiene erhöht gleichzeitig die Lebensdauer von Straßen und Brücken. Schließlich bleibt im Zuge des demografischen Wandels zu überlegen, ob alle Kommunalstraßen erhalten bleiben müssen oder nicht eher der Rückbau von der Kommune in Betracht gezogen werden sollte. ■

Grafik : Straßen und Verkehrsinfrastruktur: Investitionsrückstand und Investitionstätigkeit der Kommunen



Quelle: KfW-Kommunalpanel, verschiedene Jahrgänge