

Kommunale Straßenbauförderung durch den Bund

Die mit der Föderalismusreform beschlossene Entflechtung der Aufgabenfinanzierung von Bund und Ländern gefährdet die Verkehrsverhältnisse auf kommunaler Ebene.

Ausgangslage

Ein Sprichwort besagt: „Das Geld liegt auf der Straße“, nur dass im Falle des Straßenverkehrs der Bund ein egoistischer Finder ist. Rund 53 Mrd. Euro nimmt er jährlich an direkten Einnahmen aus kraftfahrzeugspezifischen Abgaben ein. Seit der zweiten Föderalismuskommission fließen dabei sowohl Mineralöl- als auch Kfz-Steuer in den Haushalt des Bundes. Die Länder erhalten als Ausgleich nur noch eine jährliche Pauschale. Gemessen an ihren Aufgaben – die Gemeinden und Gemeindeverbände (Kommunen) sind für rund 80 % des deutschen Straßennetzes verantwortlich (Träger der Straßenbaulast) – reicht der Bund von diesen spezifischen Einnahmen aber nur einen Bruchteil in Form von spezifischen Fördermitteln über die Länder an die Gemeinden zur Finanzierung von Aufgaben des Verkehrs weiter.

Qualität nimmt stetig ab

Neben Defiziten bei der Instandhaltung spielt auch das steigende Durchschnittsalter der Infrastruktur – der Modernitätsgrad nimmt sukzessive ab – zunehmend eine Rolle bei der Qualitätsverschlechterung. Die verbreitete Einführung der „Doppik“ mit ihrer Vermögensbewertung offenbart bundesweit einen enormen Substanzverlust.



Kaputte Straßen gefährden dabei nicht nur zunehmend die Verkehrssicherheit, sondern auch den Wirtschaftsstandort Deutschland. Zu geringe öffentliche Investitionen verursachen mittel- bis langfristig erhebliche zusätzliche Kosten für Unterhaltung und Erneuerung. Dabei macht die Förderung durch den Bund zwar nur einen Teil der Fi-

nanzmittel für die kommunale Straßeninfrastruktur aus, aber die Finanzausweisungen des Bundes spielen eine bedeutende Rolle bei der Finanzierung größerer Neubau- und Ausbauprojekten sowie der grundhaften Erneuerung der Straßen. Viele Gemeinden können solche Projekte ohne Fördermittel nicht stemmen.

Gesetzliche Vorgaben

Der im Rahmen der Föderalismusreform I eingefügte Art. 143 GG i. V. m. dem Entflechtungsgesetz bestimmen bis Ende 2013 genau berechenbar die Finanzausweisungen des Bundes an die Länder für kommunale Verkehrszwecke. Für den Zeitraum danach legt Art. 143c Abs. 3 GG die weitere Finanzausweisung an die Länder dagegen nur noch beschreibend fest. Die Länder können über diese Zuweisungen ab 2014 zudem frei verfügen, d.h. die unmittelbare Zweckbindung zu den Politikbereichen entfällt. Hieraus erwächst eine große Unsicherheit, wie künftig die Finanzierung der Verkehrsverhältnisse auf kommunaler Ebene gesichert werden kann.

Forderung des ADAC

Die seit knapp 10 Jahren unveränderte Mittelzuweisung nach dem ehemaligen GVFG des Bundes in Höhe von rd. 1,3 Mrd. Euro darf nicht gesenkt werden. Sie sollte im Gegenteil mindestens an die erfolgte Preissteigerung angepasst, d.h. auf mindestens 1,9 Mrd. Euro erhöht werden. Im Gegenzug müssen die Länder die vom Bund bereitgestellten Mittel auch nach 2013 durch gesetzliche Festlegungen in voller Höhe für den Verkehr sichern.

Der Bund darf sich auch nach 2019 nicht aus seiner Verantwortung für die Verkehrsverhältnisse der Kommunen zurückziehen. Insoweit sind die Ergebnisse der Föderalismuskommission auf ihre Wirkungen hin zu überprüfen. Die Föderalismusreform berücksichtigt zu wenig, dass eine Wechselwirkung zwischen Verschuldungsbegrenzung und notwendiger Finanzautonomie besteht. Entflechtung der Aufgabenerfüllung ist grundsätzlich positiv, aber nicht, wenn die Verantwortlichkeit für die Aufgabe „Bereitstellung von Straßen“ getrennt wird von den Einnahmen aus dem Straßenverkehr.