



BORIS PALMER

Mitglied des Landtags von Baden-Württemberg
Fraktion GRÜNE, umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher

Boris Palmer MdL, Konrad-Adenauer-Str. 12, 70173 Stuttgart

70173 STUTTGART
Konrad-Adenauer-Str. 12
Telefon (0711) 20 63-691
Telefax (0711) 20 63-660
boris.palmer@gruene.de
www.boris-palmer.de

Stuttgart, den 14. Dezember 2004

Straßenbau auf Pump

Wie die Verschuldung den Verkehrsminister handlungsunfähig macht

Der Zustand des Landesstraßennetzes wurde 1993 erstmals und zuletzt 1999 systematisch erfasst. Das Ergebnis nach Auskunft der Landesregierung (DRS: 13/392) „Der Erhaltungszustand des Landesstraßennetzes hat sich zwischen 1993 und 1999 zunehmend verschlechtert.“ Die Landesstraßen verkommen immer mehr zu Schlaglochpisten, würde der ADAC sagen.

Am Beispiel der Landesstraßen wird die ganze Dramatik der Situation im Landeshaushalt 2004 deutlich. Das Land hat sich in eine Schuldenspirale gestürzt und muss Kredite aufnehmen, um auch nur den Bestand des Straßennetzes sicher zu stellen.

Der Generalverkehrsplan von 1995 sieht jährliche Investitionen von 63 Mio. € für den Erhalt von Landesstraßen vor. Tatsächlich wurden in den Jahren 1995 bis 2000 lediglich 20 Mio. € jährlich für den Erhalt investiert. Mit anderen Worten: Nur ein Drittel der notwendigen Erhaltungsinvestitionen wurde getätigt.

Im Doppelhaushalt 2005/06 stellt sich die Situation wie folgt dar: Für die Erhaltung der Landesstraßen sind noch 15 Mio. € im Jahr 2005 und 13 Mio. € im Jahr 2006 aus originären Haushaltsmitteln vorgesehen. Gegenüber 2004 werden bis 2006 rund 10 Mio. € eingespart. Für den Um-, Aus- und Neubau enthält der Haushalt nur noch so genannte Leertitel mit 0 €.

Für Straßenbau im Land ist nicht mehr der Landtag, sondern die Baufinanz zuständig. Diese gewährt seit 2002 einen Zuschuss von 16 Mio. € und einen Kredit von 88 Mio. € pro Haushaltsjahr für den Straßenbau.

Erstmals wurde dieser Schattenhaushalt (damals noch mit einem Volumen von 51 Mio. € jährlich) im Jahr 1997 eingerichtet. Deshalb steigen jetzt die Refinanzierungskosten. Nach dem ursprünglichen Tilgungsplan hätten im Jahr 2004 rund 57 Millionen Euro für Zins und Tilgung aufgewandt werden müssen. Dieser Betrag wäre bis 2006 auf 83 Mio. € gestiegen. Um den Haushalt zu entlasten hat die Landesregierung im Jahr 2004 die Zahlungen dauerhaft um mehr als 25 Mio. € pro Jahr reduziert. Damit werden die Refinanzierungslasten auf spätere Haushaltsjahre verschoben.

Weil im Jahr 2005 die laufenden Projekte und der Erhalt der Straßen auch nicht durch die Sonderprogramme und den kümmerlichen Rest an Haushaltsmitteln gedeckt werden können, zieht die Landesregierung im Jahr 2005 exakt 25 Mio. € aus dem für 2006 geplanten Sonderkredit vor. Damit können im Jahr 2005 rund 129 Mio. € aus den Baufinanzmitteln für den Landesstraßenbau eingesetzt werden.

Die Konsequenzen sind makaber. Im Haushaltsjahr 2005 stehen für Erhalt und Neubau der Landesstraßen 144 Mio. € zur Verfügung. Davon müssen trotz der Tilgungsstreckung 43 Mio. € für die Refinanzierung der Sonderprogramme aufgewandt werden. Es verbleiben also 100 Mio. € für Investitionen bei einer Kreditaufnahmen von 113 Mio. € (plus Zuschuss der Baufinanz von 16 Mio. €).

Im Jahr 2006 bricht der Schattenhaushalt endgültig zusammen. Dann stehen für die Landesstraßen nur noch 92 Mio. € zur Verfügung. Der Aufwand für Tilgungen nach dem alten Tilgungsplan würde auf 83 Mio. € steigen, während die Sonderprogramme nur noch 79 Mio. € neue Mittel schöpfen. Im Klartext: Das Land sitzt im Schuldenturm. Neue Kredite dienen nur noch zur Ablösung der alten. Durch die Tilgungsstreckung muss das Land zwar nur 57 Mio. € bei der Bank abliefern. Dennoch verbleiben für Investitionen nur noch 35 Mio. €. Das ist gerade noch die Hälfte des zur Erhaltung des Straßennetzes notwendigen Betrags.

Diese Zahlen zeigen: Das kreditfinanzierte Straßenbaufest der Jahre seit 1997 ist bereits verrauscht. Das Land verhält sich wie ein Alkoholiker, der den drohenden Kater durch ein Konterbier hinauszögert: Noch mehr Schulden für die bereits aufgelaufenen Schulden.

Besonders pikant ist eine technische Umbuchung im Einzelplan des Verkehrsministers. Der Aufwand für die Finanzierung der Sonderprogramme wird erstmals zu den Investitionen gerechnet. Damit steigt die zulässige Verschuldung für einen verfassungskonformen Haushalt im Jahr 2006 um 57 Mio. € an. Das Land erreicht den verfassungskonformen Haushalt also nur noch mit Buchungstricks.

Die fehlenden Mittel für den Erhalt und Ausbau des Straßennetzes schlagen im aktuellen Haushalt erstmals auf die Unterhaltung der Straßen durch. Im Rahmen der Verwaltung wurde diese Aufgabe den Landkreisen übertragen. Dafür erhalten sie Zuweisungen vom Land. Während das Land für diesen Zweck im Jahr 2004 noch 53 Millionen Euro ausgeben wollte, erhalten die Kreise im Jahr 2005 nur noch 30 Millionen Euro zugewiesen. Als Grund für die Verminderung wird „Einsparung zum Ausgleich des Haushalts“ angegeben. Konsequenz: Entweder reduzieren die Landkreise die Unterhaltung des Straßennetzes massiv oder sie zahlen die Differenz aus eigener Tasche.

Der Haushalt 2005/06 ist im Bereich des Landesstraßenbaus eine gut verschleierte Bankrotterklärung. Das Land kann den Erhalt der Infrastruktur nicht mehr bezahlen, flüchtet sich in immer neue Schulden, baut immer noch neue Straßen auf Pump, bricht das Finanzierungsversprechen an die Kreise schon im ersten Jahr und verschleierte diesen Zustand in einem Haushaltsplanwerk, das faktisch nicht mehr lesbar ist. Ein bitterer Vorgeschmack auf die Entwicklung des ganzen Landeshaushalts, falls nicht endlich die Reißleine gezogen wird.

Günther Oettinger muss sich fragen lassen, ob er sein Amt als Ministerpräsident wirklich mit einem solchen Haushalt antreten will. 2006 ist es für Korrekturen im Etat des Verkehrsministers bereits zu spät.