

Straßenbau auf Pump

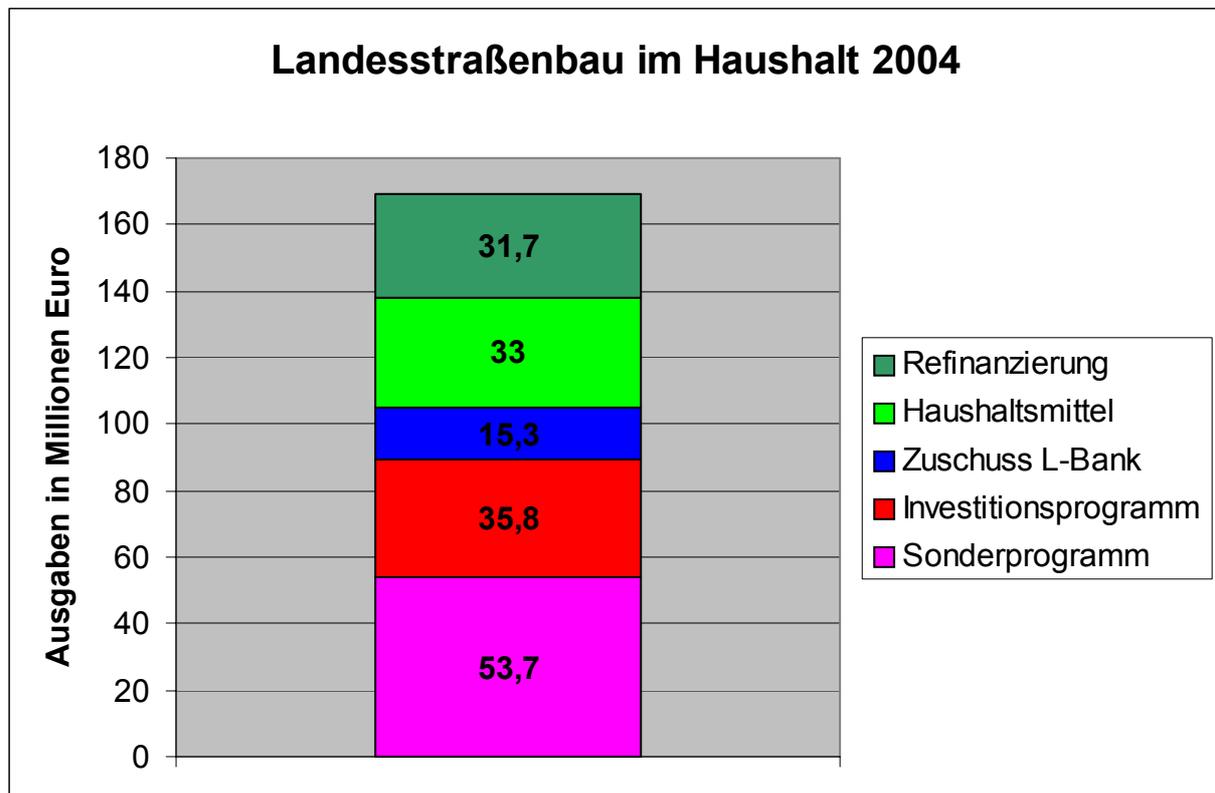
Betonharte Haushaltstricks des Verkehrsministers

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 Dramatik der Situation im Landeshaushalt 2004 deutlich. Obwohl dem Land das Geld zum Erhalt der bestehenden Straßen fehlt, finanziert die Regierung neue Straßen durch Schattenhaushalte und Schuldenverschiebung in die Zukunft.

Der Generalverkehrsplan von 1995 sieht jährliche Investitionen von 63 Mio. € für den Erhalt sowie 130 Mio. € für den Aus- und Neubau von Landesstraßen vor. Tatsächlich wurden in den Jahren 1995 bis 2000 lediglich 20 Mio. € für den Erhalt sowie 40 Mio. € für den Neu- und Ausbau eingesetzt. Mit anderen Worten: Nur ein Drittel der notwendigen Erhaltungs- und geplanten Neubauinvestitionen wurde getätigt.

Im Haushaltsjahr 2004 stellt sich die Situation wie folgt dar: Für den Erhalt des Landesstraßennetzes sind 48 Mio. € eingestellt, für den Aus- und Neubau rund 85 Mio. €. Auf den ersten Blick ist dies eine deutliche Steigerung der Investitionen gegenüber dem Durchschnitt der Jahre 1995 bis 2000. Der zweite Blick zeigt jedoch: Während das Land 1995 alle Straßenbauinvestitionen direkt aus dem Haushalt finanzierte, kann im Jahr 2004 nur noch ein Viertel der Investitionen aus Haushaltsmitteln gedeckt werden: 33 Mio. € von 133 Mio. €. Das ist ein historischer Tiefstand (siehe Grafik).



Im Haushalt selbst finden sich gerade noch 23 Mio. € für den Erhalt und 10 Mio. € für den Neubau von Landesstraßen. Das ist in der Summe gerade noch die Hälfte des Betrags, der für den Substanzerhalt notwendig wäre.

Dafür macht das Land ordentlich neue Schulden. Für das Sonderprogramm zum Aus- und Neubau von Landesstraßen und das Investitionsprogramm Landesstraßenbau stellt die Baufinanz dem Land im Jahr 2004 Kredite in Höhe von 89 Mio. € zur Verfügung. Zusätzlich wurde die L-Bank dazu verpflichtet, den Landesstraßenbau mit 15,3 Mio. € pro Jahr zu bezuschussen.

Da das Sonderprogramm bereits seit 1997 und das Investitionsprogramm seit 2002 mit denselben Beträgen laufen, zeigen sich die negativen Effekte auf künftige Haushalte schon heute. Im Jahr 2003 mussten für Zins und Tilgung der Darlehen 49 Mio. € aufgewendet werden. Im Jahr 2004 hätte dieser Wert bei Einhaltung des Tilgungsplans auf 59 Mio. € anwachsen müssen.

Weil der Geldgeber sich nicht wehren kann, hat die Landesregierung den Tilgungszeitraum gestreckt. Im Jahr 2004 sind deswegen statt der notwendigen 59 Mio. € nur noch 32 Mio. € Tilgungsleistung vorgesehen. Begründung: „Weniger durch Tilgungstreckung zum Ausgleich von Steuermindereinnahmen.“

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.

Die originären Haushaltsmittel für den Landesstraßenbau von 65 Mio. € würden bei Erfüllung des Zahlungsplans noch ausreichen, um die Tilgung für die Straßenbaukredite der letzten Jahre zu leisten. Gäbe es die Schulden nicht, wäre eben noch genug für den Erhalt der Landesstraßen da, aber kein Cent für Neubau.

Obwohl das Land die bestehenden Straßen nicht mehr bezahlen kann, hält die Regierung aber an ihrem Neubauprogramm eisern fest. Jeder einzelne Euro für den Neubau wird mit Krediten finanziert. Straßenbau auf Pump, der künftige Haushalt durch die Darlehenslasten und die notwendigen Erhaltungskosten der neuen Straßen belasten wird.

Der Wahnsinn im Verkehrshaushalt hat leider Methode. Zur Finanzierung der Investitionen in den völlig überflüssigen und unwirtschaftlichen Flughafen Söllingen bei Karlsruhe belastet das Land die Haushalte bis 2015 jährlich mit Verpflichtungen von 6. Mio. €. Diese Mittel wurden ebenfalls durch eine Tilgungstreckung „erwirtschaftet“: Die Schuldendiensthilfe für die Neue Messe in Stuttgart wird jährlich um den entsprechenden Betrag verringert und folglich noch weiter in die Zukunft verlängert.

Fazit: Die Landesregierung baut heute bereits Straßen und Flughäfen mit den Haushaltsmitteln der Jahre nach 2010!

Boris Palmer, 14.01.2003