

## Hamburger Senat: Sanierung der Infrastruktur auf gutem Weg?



Die rot-grüne Koalition hatte sich im Regierungsvertrag 2015 auf eine Beseitigung des Sanierungsstaus verpflichtet. Es geht um öffentliche Gebäude, Brücken, Straßen etc. Besonders verärgert war die Bevölkerung durch den Zustand der Straßen.

**Der Straßenzustand** wird in Hamburg alle zwei Jahre erhoben. 2016 wurden erstmals auch die Bezirksstraßen (2.561 Kilometer) erfasst. Die Arbeiten zogen sich bis in den Oktober 2017 hin. Der Bericht – immerhin ein Fortschritt – wurde im Mai 2018 vorgelegt.

**Das Resultat** war jetzt präzise, aber gleichwohl desaströs: 40% der Hauptstraßen sind in einem schlechten Zustand. Bei den »Bezirksstraßen mit gesamtstädtischer Bedeutung« sind es sogar 46,5%. Noch negativer ist der Wert bei den normalen Bezirksstraßen. Dort sind es 62,3%. Und die positive Botschaft des Senats: »Nach Jahren der steten deutlichen Verschlechterung ist der Trend gebrochen.«

**Die Zahlen** über die Investitionen sprechen eine andere Sprache: 2016 hatte die Stadt noch 49,6 Mio. Euro in den Erhalt der Straßen gesteckt und 65,5 sogenannte Fahrstreifen-Kilometer erneuert. 2017 wurden nur 14,8 Mio. Euro verbaut (16,6 Kilometer). In diesem Jahr werden es 17,8 Mio. Euro sein, damit werden 21,3 Kilometer saniert. Hinzu kommen weitere 44 Kilometer aus anderen Programmen sowie 80 Kilometer auf Bezirksstraßen.

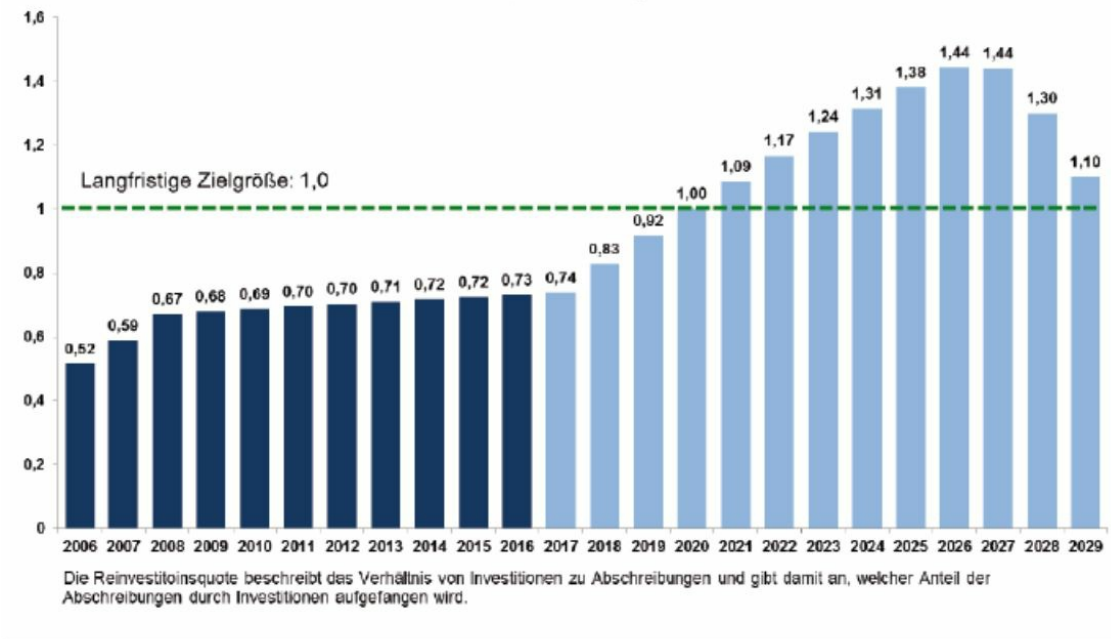
**Ende Juni** wurde der Öffentlichkeit ein weiteres Papier <sup>1</sup> der rot-grünen Regierung präsentiert. »Über Jahrzehnte hat sich in Hamburgs Infrastruktur ein Sanierungsstau aufgebaut. Der Rechnungshof hat in den vergangenen Jahren an verschiedenen Stellen die Erhaltung der öffentlichen Infrastruktur als unzureichend kritisiert und Vorschläge für ein systematischeres Vorgehen gemacht: ... Der Rechnungshof stellte zudem heraus, dass es auf Grund ausbleibender Unterhaltung und Investitionen im Bereich der konstruktiven Ingenieurbauwerke zu einem bilanziellen Werteverzehr komme. ... Im Bericht »Monitoring Schuldenbremse 2016« hat der Rechnungshof darüber hinaus angemerkt, dass ein Substanzverzehr in Bezug auf die öffentliche Infrastruktur auch in einer rückläufigen Investitionsquote ablesbar sei. Dieser ergebe sich aus dem Verhältnis der Investitionen zu den Abschreibungen.«

**Man sieht:** Die Fakten sind seit langem bekannt. Rückläufige Investitionen haben dazu geführt, dass die städtische Infrastruktur – nicht nur die Straßen – beständig an Wert verliert und ihre Nutzung immer problematischer wird.

**Und jetzt** kommt wiederum die Botschaft der Trendwende: Hamburgs Infrastruktur muss sicher und dauerhaft funktionsfähig sein. Es wird »erstmal eine systematische Verschränkung der technischen Erhaltungsplanung mit der staatlichen Doppik eingeführt«.

Es ist zwar weiterhin beträchtlicher Substanzverlust zu verzeichnen, aber Dank der Zustandsermittlung und Verschränkung mit der Doppik wissen wir jetzt mehr über das Ausmaß: Beispiel Brücken.

### Reinvestitionsquote Brücke, inkl. Prognose



**Abbildung 3: Reinvestitionsquote, beispielhaft**

**Dabei gibt** die Reinvestitionsquote bei den Brücken an, in welchem Verhältnis die Investitionen in diesen Bereich der öffentlichen Infrastruktur zu den Abschreibungen (dem Verschleiß) stehen. Bei einer Quote von unter 1,0 sind die Investitionen niedriger als die Abschreibungen, schrumpft also das Vermögen der Stadt. Nach den Planungen des Senats sollen bei Brücken ab 2020 Investitionen und Abschreibungen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen, das Vermögen also erhalten bleiben.

**Was folgt** aus der systemischen Betrachtung? Drei Ziele sollen angestrebt werden: Der Wert der Straßen, Brücken, Spielplätze, Ufer- und Hochwasserschutzanlagen soll durch ausreichende Investitionen erhalten werden. Das öffentliche Vermögen sollte sich stets in gutem Zustand befinden – auch, damit es wie vorgesehen genutzt werden kann. Außerdem müsse entsprechendes Geld im Haushalt eingeplant werden.

**Immerhin** soll nicht nur der Zustand ermittelt und dokumentiert werden, es gibt – dank der guten Steuereinnahmen und der Korrektur des Finanzrahmengesetzes – mehr Finanzmittel. So sollen, wie die Verkehrsbehörde mitteilte, in diesem Jahr rund 140 Mio. Euro für Straßen-Reparaturen ausgegeben werden, um damit 150 Kilometer Fahrbahnen auszubessern. Zuvor war erneut festgestellt worden, dass nach einer Analyse des Senats zahlreiche Straßen in den Bezirken marode sind.

**Ein kleiner Trost:** Hamburg wurde und wird gut regiert. Dieser Rückstau bzw. unzureichende Ersatz und Ausbau bei der Modernisierung der Infrastruktur ist in den Kommunen der Berliner Republik kein Ausnahmefall.

**Denn: Die größte, regelmäßige Befragung** von Kämmerern in kreisfreien Städten, Landkreisen und kreisangehörigen Gemeinden mit mehr als 2.000 Einwohnern in Deutschland hat ergeben dass der Rückstand beim Erhalt der kommunalen Infrastruktur einen neuen Höchststand erreicht hat. Das KfW-Kommunalpanel 2018 beziffert diesen Rückstand auf knapp 159 Mrd. Euro. Fast zwei Drittel der Kommunen in Deutschland haben insgesamt einen nennenswerten oder sogar gravierenden Investitionsrückstand. Auch in einem internationalen Vergleich melden mit 36% überdurchschnittlich viele deutsche Kommunen einen signifikanten Investitionsrückstand. Gleichzeitig wachsen die Investitionsbedarfe in die Infrastruktur, wie das KfW-Kommunalpanel 2018 zeigt.

**Die Versäumnisse** der Vergangenheit machen sich also bemerkbar: Deutschlands Position im globalen Wettbewerbsvergleich nimmt laut aktueller Rankings kontinuierlich ab. Das ist auch das Ergebnis einer Studie des ifo-Instituts im Auftrag der arbeitgebernahen Initiative für Soziale Marktwirtschaft (INSM). Danach sind die Ausgaben von Bund, Länder und Gemeinden für Investitionen gemessen an der der Wirtschaftsleistung in den vergangenen beiden Jahrzehnten zurückgegangen – von 2,5% des BIP in 1996 auf nur noch 2,12% in 2016. Insgesamt müsste Deutschland danach seine Investitionen um mindestens 40% erhöhen, um den Durchschnittswert der Mitgliedsländer der Industriestaatenorganisation OECD zu erreichen, die im Durchschnitt mehr als 3% des BIP investieren.

**Hamburg** müsste alles in allem jedes Jahr rund 270 Mio. Euro investieren, um seine Infrastruktur in einen guten

Zustand zu versetzen und dauerhaft zu erhalten. Dabei ist der Erhalt der städtischen Gebäude nicht einmal berücksichtigt, der fast ausschließlich über Mieter-Vermieter-Modelle gewährleistet werden soll, in dem städtische Immobilienfirmen Gebäude errichten und unterhalten und die Nutzer – etwa die Schulbehörde – sie nur mieten. Ob der rot-grüne Senat die löbliche Absicht, den Verfall der städtischen Infrastruktur tatsächlich zu stoppen, dann auch in die Tat umsetzt, werden die Haushaltsberatungen für den Etat 2019/2020 zeigen. Auf Dauer wird die aber nur zu haben sein, wenn die bisherige Politik der Haushaltskonsolidierung korrigiert wird – vor allem auch dann, wenn die Konjunktur schwächelt mit den entsprechenden Folgen für die Steuereinnahmen..

1) Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft, Grundsätze des Erhaltungsmanagements der Freien und Hansestadt Hamburg, 26.6.2018; DKS 21/13592.

Quelle: [https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen\\_ansichten/detail/artikel/hamburger-senat-sanierung-der-infrastruktur-auf-gutem-weg/](https://www.vorort-links.de/nc/archiv/analysen_ansichten/detail/artikel/hamburger-senat-sanierung-der-infrastruktur-auf-gutem-weg/)