

Zukünftig Chaos unvermeidlich?

Sachsen-Anhalt gerät in Dauerstress – Kurzanalyse

Der nächste Landeshaushalt von Sachsen-Anhalt macht Schlagzeilen. Die vernachlässigte Instandhaltung im Bereich der vorhandenen Landes- und Kreisstraßen in Sachsen-Anhalt, aber auch bei im Lande vorhandenen 237 Brücken, wird immer bedrohlicher, da ab 2013 die Konsolidierung des Landeshaushalts mit Nachdruck eingeleitet sowie die Bau-Drittmittel-Zuführung über Landesmitteln dafür absehbar reduziert werden.

Am 24. Januar schreckte die „Mitteldeutsche Zeitung“ („MZ“) ihre Leser mit der Hiobsbotschaft auf, dass *Landesverkehrsminister Webel* (CDU) „450 Millionen Euro Reparatur-Stau bei Straßen und Brücken“ beklagt und „40 Prozent der Brücken und Straßen wegen Schäden nur eingeschränkt nutzbar“ seien. „Allein bei den 2.255 Brücken des Landes schätzt das Verkehrsministerium den Erhaltungsbedarf auf 250 bis 300 Millionen Euro. 191 der Brücken haben die Note 3,0 bekommen und damit einen nicht ausreichenden Zustand. 46 Brücken sind sogar in ungenügendem Zustand, 36 davon im Landessüden ... Die maroden Brücken müssen meist umfangreich saniert oder erneuert werden. Und es gelten teilweise Einschränkungen wie eine Tonnen-Begrenzung für LKW oder die Sperrung einer Fahrspur.“ („MZ“-Bericht)

Es mag für manche Leute aus der Ex-DDR eine Ironie der Geschichte sein, dass die Infrastruktur des Landes *bei Landstraßen* gegenwärtig, also *20 Jahre* nach der Vereinigung, kaum besser erscheint als nach *40 Jahren* DDR-„Misswirtschaft“. ¹ Der „MZ“-Kommentar warnt vor den negativen Folgen der Misere der Landesverkehrswege: „Komische Sitten haben sich in dieser Regierung herausgebildet“, kommentiert die „MZ“.

Das Verkehrsministerium habe in den vergangenen Jahren mit den vorhandenen Mitteln neue Straßen gebaut statt die Gelder in den Erhalt zu stecken, versucht die „MZ“ zu begründen. Offenbar hat es zurückliegend für beides gleichzeitig nicht gereicht.

Nach der vorhandenen Statistik-Aussage zum derzeitigen Verkehrswegeplan von Sachsen-Anhalt wurden im Jahrzehnt von 1990-1999 immerhin 135 „Brücken von Landstraßen“ gebaut, im folgenden Jahrzehnt von 2000-2009 weitere 152. Wenn gegenwärtig noch 237 Brücken (nach Webel) erneuerungs-

¹ Zu DDR-Zeiten wurden insgesamt (1945-1989) 182 „Brücken von Landstraßen“ in Sachsen-Anhalt gebaut. Insgesamt existieren 707 „Brücken zu Landesstraßen“ und weitere 1530 Brücken zu Bundesstraßen und -autobahnen. (Lt. Internetportal des Landes, www.sachsen-anhalt.de/index.php?d=29247)

bedürftig sind und Baumaßnahmen erfordern, widerspiegelt dies den weiterhin zunehmenden haushaltsfinanzierten Baubedarf des Landes. Und diese Brücken sind nicht alles, wenn auch besonders wichtig: 8.500 km Landes- und Kreisstraßen wollen auch laufend instand gehalten werden.

Die letzte, noch gültige Mittelfristige Finanzplanung des Landes (2011-2015) sieht bereits einen Rückgang der Investitionsquote des Landeshaushalts von 15,6 Prozent (Ist 2010) auf 10,6 Prozent (2015) vor, was einen Rückgang absolut um 550 Mio. Euro bedeutet. Dabei werden auch die Drittmittel von 849 Mio. Euro (2011) auf 452 Mio. Euro (2015) sinken.² „Mit fortschreitendem Rückgang der SoBEZ³ sowie des unsicheren Niveaus der investiven Zuweisungen der EU ab 2014 müssen die Investitionsausgaben vermehrt aus eigenen Einnahmen erwirtschaftet werden.“ (ebda.)

Die zuvor geplanten Gesamteinnahmen des Landes (einschließlich besonderer Finanzierungsvorgänge⁴) gehen trotzdem aus mehreren Gründen von 2011 bis 2015 um etwa 160 Mio. Euro⁵ zurück. Dadurch erhöht sich letztlich auch der Druck auf die Senkung der konsumtiven Ausgaben einerseits und der Zwang zur Erhöhung der „außerordentlichen Landeseinnahmen“ (z.B. durch Finanzmanipulationen) andererseits.

Dieser Rückgang der Gesamteinnahmen wird bei einer zuletzt landesweiten jährlichen Inflationsrate von 2,1 Prozent durch die *intern* veranschlagte Zunahme des Wirtschaftswachstums im mittelfristigen Planungszeitraum (zu laufenden Preisen) nicht ausgeglichen.

Eine spürbare Entlastung wäre auch durch zurückgehende Zinsausgaben gegenüber 2012 nicht zu erwarten, wie die gültige „Mittelfristige Planung“ (2011-2015) ausweist (S. 53).

Am 26. Januar gab der Finanzminister des Landes Sachsen-Anhalt, *Jens Bullerjahn*, der „MZ“ ein Interview zu anstehenden Haushaltsproblemen, veranlasst u.a. durch den *Hilfeschrei* von Verkehrsminister *Webel*. Bullerjahn verwies darin auf den nunmehr dringlichen Schuldenabbau, da z.Z. ein Schuldenstand in Sachsen-Anhalt von ca. 20 Milliarden (!) Euro erreicht ist. „Wir fangen erstmals an, unsere Schulden abzubauen ... Aber wir sparen noch nicht wirklich, das kommt erst in den nächsten Jahren. Wir müssen jedes Jahr mindestens 300 Millionen Euro tilgen, damit die Pro-Kopf-Verschuldung spürbar sinkt.“ (Bullerjahn, „MZ“, 26.1.2013, S. 2)

Diese mindestens 300 Mio. Euro jährlich geplante Schuldentilgung, kumuliert mit den rückläufigen Drittmitteln des Landes im Planungszeitraum (Bundes- und EU-Zuweisungen) und eintretenden weiteren finanziellen Mehrbelastungen, verschärfen die Zwangslage des Landeshaushalts bei der Fortschreibung

2 Siehe: MIPLA S-A 2011-2015.pdf, S. 42

3 SoBEZ = Sonderbedarfszuweisungen

4 ebda. S. 52

5 ebda. S. 28

des gegenwärtigen Mittelfristigen Finanzplanes über 2015 hinaus, vor allem in der Projektion bis 2025. Daher wurde dort konsequenterweise ein zusätzlicher „Handlungsbedarf“ in den Jahren ab 2021 bis 2025 von kumulativ 3.757 Mio. Euro prognostiziert (S. 49) , der die *künftig* fehlende Haushaltsdeckung ausdrückt.

Vor dem Hintergrund dieser Prognose-Daten klingt es zunächst zynisch, wenn der Finanzminister *Bullerjahn* dem Verkehrsminister *Webel* unumwunden erklärt, für die Freisetzung der benötigten Instandsetzungsmittel in seinem Bereich durch *Umstrukturierungen* einfach „selbst zu sorgen“.

Die angespannte Gesamtfinanzlage in Sachsen-Anhalt ist künftig nicht zu leugnen, selbst wenn auch künftig konjunkturelle Mehreinnahmen durch Steuern hier zeitweilige „Entspannung“ verschaffen sollten. Der *zusätzliche* „Handlungsbedarf“ in den Jahren 2021 bis 2025 in Höhe von prognostizierten 3,7 Mrd. Euro spricht eine klare Sprache.

Tritt das hierbei intern prognostizierte, „günstige“ Jahreswachstum von >2,0 Prozent des Landes nicht ein, wird der Endzustand des Landeshaushalts 2025 noch negativer⁶ als in der letzten mittelfristigen Prognose ausfallen. Es zeichnet sich bereits deutlich ab, dass die jetzt unmittelbar folgenden Haushaltsjahre für die Neuen Bundesländer weniger Wachstum erwarten lassen, wie das IWH neuerdings bereits erkannt hat. „In Ostdeutschland wird die gesamtwirtschaftliche Entwicklung wohl erheblich verhaltener als in Deutschland insgesamt verlaufen. Dämpfend wirken weiterhin die rückläufige Einwohnerzahl und die Ausrichtung der Produktion in Ostdeutschland auf Standardprodukte und Regionen im Euroraum.“ (IWH-Halle, „Wirtschaft im Wandel“, Heft 1/2013, S. 16)

Am 2. Februar 2013 meldete die „Mitteldeutsche Zeitung“ unter der Schlagzeile „Ramsauer streicht Geld für den Osten“, dass der künftige „Verkehrswegeplan 2015“ des Bundes die Haushaltsmittel für den Osten „bei Straßen, Schienen und Wasserwegen“ deutlich kürzen wird, wie der dem Bundeskabinett zugeleitete Entwurf aussagt. Tritt diese Umschichtung zu Lasten der ostdeutschen Länder künftig ein, dann wird die Drittmittel-Zuführung gegenüber der jetzigen „Mittelfristigen Planung“ (bis 2015) nochmals weiter reduziert. Der Stress in der zukünftigen Haushaltsplanung wird noch stärker.

Finanzminister *Bullerjahn* sollte zugeben, dass – statt inhaltlicher Reden – wirksame weitere Handlungsoptionen zur finanziellen Absicherung der elementaren Bedürfnisse der Landesbewohner im zukünftigen Haushalt durchaus geboten sind. Dazu gehören u. a. höhere Anteile an den Bundessteuern, weitere Anteile im künftigen Länderfinanzausgleich, weitere Sonderbedarfszuweisungen für die zurückbleibenden Ostregionen sowie Angleichung der Durchschnitts-Einkommen der Wohnbevölkerung im Lande an den West-

6 Siehe: MIPLA S-A 2011-2025,pdf, S. 49

Durchschnitt der Flächenländer. Unter neoliberalen Vorzeichen fehlen allerdings dazu alle realistischen Voraussetzungen.

Gleichzeitig wird aber auch erkennbar, dass die jetzigen Landesschulden bei einer Tilgungssumme (ohne Zinsen) von jährlich 300 Mio. Euro erst nach ca. 67 Jahren restlos abgebaut sein dürften. Eine Erhöhung der Rückzahlungen oder deren zeitliche Verkürzung erscheint wenig wahrscheinlich.

Die *reinen Zinslasten* in diesem langen 67-jährigen Zeitraum (in Höhe von weiteren ca. 26,8 Milliarden (!) Euro Zinsen⁷) dürften die derzeitige „Ursprungsschuld“ mehr als verdoppeln, selbst wenn sich künftig die Zinsrate nicht erhöhen würde, was nicht absehbar ist.

Diese prognostizierte Tilgung der Landesschulden (einschließlich) der Zinslasten in Höhe von insgesamt ca. 57 Milliarden Euro in 67 Jahren wirft ein Schlaglicht auf die zu erwartende „Absaugung“ von Zinsen aus dem „Mehrwert“ des Landes zugunsten der dominanten Finanzoligarchie. Dies wird für absehbar lange Zeit zum ökonomischen Zentralproblem: Die Verminderung der öffentlichen Schulden mündet gemäß den Regeln der „volkswirtschaftlichen Saldenmechanik“ zwangsläufig im nationalen Exportüberschuss, solange es keine anderen *neuen* Schuldner für die freigesetzten Geldvermögen (Unternehmen oder private Haushalte) gibt. Daher ist daran zu erinnern, dass dieser Exportüberschuss als eine wesentliche Ursache der chronischen Finanzkrise gilt, worauf zahlreiche Makroökonomien verweisen.

5. Februar 2013

⁷ Diese Abschätzung erfolgt aus: Ausgangshöhe der Zinsen x $\frac{1}{2}$ x 67 bei kontinuierlichem Schuldenabbau.