

Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände NRW



Herrn Staatssekretär
Michael von der Mühlen
Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr des Landes NRW
Jürgensplatz 1
40219 Düsseldorf

Herrn Staatssekretär
Dr. Rüdiger Messal
Finanzministerium des Landes NRW
Jägerhofstraße 6
40479 Düsseldorf

Ansprechpartner/innen:

Städtetag NRW:
Hilmar von Lojewski
Tel.-Durchwahl: 030.33771.520
E-Mail: Hilmar.Lojewski@staedtetag.de
Harald Lwowski
Tel.-Durchwahl: 0221.3771.129
E-Mail: Harald.Lwowski@staedtetag.de

LKT NRW:
Dr. Marco Kuhn
Tel.-Durchwahl: 0211.300491.300
E-Mail: m.kuhn@lkt-nrw.de
Dr. Markus Faber
Tel.-Durchwahl: 0211.300491.310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de

Städte- und Gemeindebund NRW
Horst-Heinrich Gerbrand
Tel.-Durchwahl: 0211.4587.241
E-Mail:
Horst-Heinrich.Gerbrand@kommunen-in-nrw.de
Cora Eink
Tel.-Durchwahl: 0211.4587.233
E-Mail: Cora.Eink@kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: 32.2.001/001 Ei/Da
66.22.00 N StNRW

Datum: 06. Dezember 2016

Förderung kommunaler Straßen und ÖPNV

Sehr geehrter Herr Staatssekretär von der Mühlen,
sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Messal,

als Ergebnis der lang andauernden Verhandlungen zur künftigen Ausgestaltung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen konnte im Oktober eine Einigung erzielt werden. Der gefundene Kompromiss ist ein positives Signal vor allem vor dem Hintergrund, dass Bund, Länder und grundsätzlich auch Kommunen nunmehr finanzpolitische Planungssicherheit für die Zeit nach 2019 haben.

Die von den Ländern erzielten Mehreinnahmen sind aus unserer Sicht eine Chance, insbesondere auch der kommunalen strukturellen Unterfinanzierung in NRW entgegen zu wirken. Der von der Verständigung ausgehende Impuls muss genutzt werden, dringend notwendige Zukunftsinvestitionen anzugehen.

Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände ist es aber wichtig, dass die Weichen für eine nachhaltig aufgabengerechte Finanzausstattung der Städte, Kreise und Gemeinden bereits jetzt umgehend gestellt werden. Dies gilt in ganz besonderem Maße für den Bereich des kommunalen Straßenbaus und ÖPNV:

Die Verkehrsinfrastruktur in den Städten, Kreisen und Gemeinden ist an vielen Stellen notleidend. Schon heute fehlen allein zur Instandhaltung von kommunalen Verkehrswegen

einschließlich der Nachholbedarfe in Nordrhein-Westfalen näherungsweise mindestens (heruntergerechnet für NRW aus den Ergebnissen der Daehre-Kommission) 800 bis 1.000 Mio. Euro jährlich.

Dabei sind funktionierende Verkehrswege die Grundlage für Mobilität und damit von entscheidender Bedeutung für Wachstum in NRW. Eine Studie des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahr 2013 stellt außerdem fest, dass rund die Hälfte der kommunalen Straßenbrücken sanierungsbedürftig ist.

Die dringend erforderliche Sanierung von Brücken, Straßen und der Infrastruktur des ÖPNV ist für viele Kommunen jedoch ohne staatliche Förderung finanziell nicht leistbar. Vor dem Hintergrund, dass sich der Bund durch die Einführung der LKW-Maut im Jahr 2005 eine zusätzliche Einnahmequelle verschafft hat und auch die Mineralölsteuer und Kfz-Steuer dem Bund zustehen, ist es aus Sicht der kommunalen Straßenbaulastträger umso unverständlicher, dass sich Bund und Land mit einer Förderung des kommunalen Straßenbaus schwer tun.

Die sog. Entflechtungsmittel, die der Bund bis 2019 gemäß § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz (EntflechtG) in Höhe von insgesamt 1,336 Milliarden Euro jährlich an die Länder für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen zahlt, sind deshalb für die Kommunen stets von besonders großer Bedeutung gewesen. Der Anteil NRWs an den Mitteln beträgt 19,43 Prozent (260 Millionen Euro), wobei hervorzuheben ist, dass die Nachfrage der NRW-Kommunen nach den Fördermitteln die zur Verfügung stehende Förder-summe in der Regel stets erheblich überstiegen hat.

Es ist aus kommunaler Sicht bedauerlich, dass keine Regelung für die Fortsetzung der Kompensationszahlungen des Bundes nach dem Auslaufen des Entflechtungsgesetzes Ende 2019 vorgesehen ist, denn die Entflechtungsmittel und die darauf aufbauende „Förder-richtlinie kommunaler Straßenbau“ (Föri-kom-Stra) waren und sind ein elementarer, unverzichtbarer Baustein im Bereich der Finanzierung des kommunalen Straßenbaus und ÖPNV.

Schon heute können in NRW aufgrund von Mittelbindungen aus alten Maßnahmen allenfalls noch Erhaltungsmaßnahmen gefördert werden. Vor dem Hintergrund der im Jahr 2019 auslaufenden Bundeszuweisungen standen schon von 2014 bis 2016 lediglich 60 Millionen Euro jährlich für die Förderung des kommunalen Straßenbaus in NRW zur Verfügung. Klassische Förderprojekte, wie zum Beispiel Ortsumgehungen, können gar nicht mehr gefördert werden. Im kommenden Jahr wird sich die Situation voraussichtlich noch weiter zuspitzen und allenfalls ein geringes Notprogramm aufgelegt werden.

Angesichts dieser prekären Lage fordern wir vom Land kurzfristig die erforderlichen Weichenstellungen für die Verkehrsfinanzierung des kommunalen Raums vorzunehmen und damit die dringend notwendige Planungssicherheit für die Städte, Kreise und Gemeinden zu schaffen.

Primär gilt es, das Entflechtungsgesetz des Bundes auf Landesebene auskömmlich und unbefristet fortzuführen und den Betrag von 260 Mio. Euro aus den Bundesentflechtungsmitteln deutlich aufzustocken („Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz NRW“). Dies sollte auch ausdrücklich auf der Ebene eines formellen Landesgesetzes erfolgen. Vor dem Hintergrund, dass die Förderung in den vergangenen drei Jahren bereits erheblich zurückgefahren wurde und in den kommenden Jahren bis 2019 allenfalls noch ein Sofortprogramm aufgelegt werden wird, wäre eine deutliche Erhöhung des Betrages angebracht. Für die

Zukunft ist zudem eine jährliche Dynamisierung mindestens in Höhe der Preissteigerung erforderlich.

Ein Förderschwerpunkt sollte dabei - neben den klassischen Neubaumaßnahmen - auf der Erhaltung und dem Ausbau von vorhandenen Straßen liegen. Vor allem der Tatbestand der Erhaltung spielt angesichts des Investitionsstaus in der Verkehrsinfrastruktur eine wichtige Rolle: Daher sollten zumindest auch grundlegende Erneuerungen in Zukunft förderfähig sein.

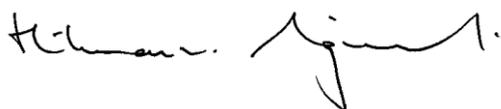
Außerdem muss sichergestellt sein, dass die Nahmobilität weiterhin – unabhängig von der Förderung des klassischen kommunalen Straßenbaus und des ÖPNV – gesondert gefördert wird.

Eine Vermischung der Fördertöpfe und Förderziele wäre hier unangebracht, da die Förderung der Nahmobilität, also die Förderung der nichtmotorisierten Mobilität im räumlichen Nahbereich darauf ausgerichtet ist, politische Leitentscheidungen - wie etwa die Schaffung einer fahrradfreundlichen Infrastruktur - zu unterstützen. Diese Ziele werden auch von uns ganz ausdrücklich begrüßt und aktiv – etwa durch eine intensive und kooperative Zusammenarbeit mit der AGFS NRW - gefördert. Der kommunale Straßenbau und ÖPNV bilden jedoch die erforderliche Basis für jegliche Form der Mobilität, sei es in Form der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, des Kfz aber auch des Rad- und Fußverkehrs. Erst wenn die Basisinfrastruktur zufriedenstellend für Bürger und Kommune gewährleistet ist, können auch weitergehende Ziele, wie etwa Ziele der Nahmobilität, realisiert werden.

Nicht zuletzt sollte sich das Land nicht davor verschließen, bis 2019 eigene Haushaltsmittel für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung zu stellen, um wenigstens eine Förderung drängender Projekte zu ermöglichen.

Für eine vertiefte Erörterung stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Horst-Heinrich Gerbrand
Geschäftsführer
des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen