

Räade

Kiel, 13.02.2019

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: landtag@ssw.de

Finanzierungssicherheit für die kommunale Ebene schaffen

Flemming Meyer zu TOP 13 - Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Drs. 19/1218)

„Klar ist, dass diese Bundes-Mittel für die kommunale Ebene von enormer Bedeutung sind. Aus Sicht des SSW sind diese Mittel aber nicht als generöser Beitrag des Bundes zu sehen.“

(Nr. 042-2019) Seit Jahrzehnten tragen die Mittel aus dem Bundes-GVFG dazu bei, die kommunale Verkehrs-Infrastruktur der Länder zu verbessern. Das gilt für den kommunalen Straßenbau ebenso wie für den öffentlichen Personennahverkehr. Mit der Föderalismusreform hat sich dann auch das Bundesprogramm geändert und seitdem erhalten die Länder nach dem Entflechtungsgesetz einen jährlichen Betrag von rund 1,34 Milliarden Euro. Seit 2007 entfällt auf Schleswig-Holstein ein Anteil von rund 43,3 Millionen Euro, die den Gemeinden für Investitionen im kommunalen Straßenbau und dem ÖPNV zur Verfügung stehen. Seit dem, hat es keine Anpassung oder Erhöhung dieser Mittel gegeben.

Klar ist, dass diese Bundes-Mittel für die kommunale Ebene von enormer Bedeutung sind. Aus Sicht des SSW sind diese Mittel aber nicht als generöser Beitrag des Bundes zu sehen. Vielmehr ist es eine Beteiligung der kommunalen Ebene am Aufkommen aus der Mineralölsteuer. Daher ist es aus unserer Sicht nur gerecht, wenn der Bund den Gemeinden etwas vom



Kuchen abgibt. Schließlich verdient der Bund auch daran, wenn auf kommunalen Straßen gefahren wird.

Zum Ende dieses Jahres fällt nun diese wichtige Finanzierungsquelle weg. Straßen und ÖPNV sind Teile der Daseinsvorsorge und Grundvoraussetzung für die Mobilität. Eine ersatzlose Streichung hätte aus Sicht des SSW katastrophale Folgen für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV. Wir wissen nur zu gut, wie es um die Infrastruktur bei uns im Land bestellt ist. Wir wissen auch, dass der ÖPNV keine schwarzen Zahlen einfahren kann. Es muss uns aber etwas Wert sein, die Grundvoraussetzungen für Mobilität auf kommunaler Ebene zu unterstützen damit sie aufrechterhalten werden kann. Daher begrüßen wir als SSW auch den vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung, der darauf abzielt die Förderung in gleicher Höhe mit Landesmitteln nach 2019 fortzuführen und sie jährlich mit 2% zu dynamisieren.

Vom Wegfall der Entflechtungsmittel sind künftig alle Bundesländer betroffen. Aus diesem Grund haben Bund und Länder bereits 2016 auf eine Neuverteilung und Erhöhung des Länderanteils am Umsatzsteuereinkommen verständigt. Damit stehen den Ländern ab 2020 neue Mittel zur Verfügung mit denen sie den Wegfall der Entflechtungsmittel kompensieren können. Soll heißen, aus diesen zusätzlichen Mitteln finanzieren die Bundesländer demnächst den kommunalen Straßenbau sowie den ÖPNV, so auch Schleswig-Holstein. Und das ist gut so. Dass dies nun auch bei uns auf eine gesetzliche Grundlage gestellt wird, ist ganz im Sinne der Kommunen und der Verkehrsunternehmen. Damit wird die Finanzierungsgrundlage langfristig gesichert und schafft Finanzierungssicherheit für die kommunale Ebene.

Auch der SSW hat dem schlanken parlamentarischen Verfahren mit einem verkürzten Anhörungsverfahren im Ausschuss zugestimmt. Die kommunalen Spitzenverbände haben in ihrer Stellungnahme die Fortführung der Förderung ausdrücklich begrüßt. Kritisch sehen sie jedoch das zweistufige Antragsverfahren und die fehlende Planungssicherheit. Ich denke, dass wir in ein paar Jahren eine Evaluierung des Gesetzes vornehmen sollten, vornehmlich um zu sehen, wie das Gesetz von der kommunalen Ebene angenommen wurde und inwieweit bürokratischen Formalitäten abgebaut werden können.

Was wir dabei auf jeden Fall in Angriff nehmen müssen ist die Förderfähigkeit der Sanierung von Fahrradwegen. Die rechtlichen Vorgaben hierzu – unter anderem auch die 2,5 Meter-Regelung – werden dazu führen, dass die Kommunen einen erheblichen Teil ihre Radwege nicht sanieren werden. Das halten wir für einen grundsätzlichen Fehler, denn damit schaffen wir nur einen zusätzlichen kommunalen Sanierungsstau. Das kann nicht gewollt sein. Wir werden dem vorliegenden Gesetzentwurf zustimmen, weil es für die kommunale Ebene keine Alternative gibt. Wir weisen gleichzeitig darauf hin, dass wir eine Evaluierung des Gesetzes absolut für angebracht halten.

