

Schriftliche Stellungnahme des ADAC zur Öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr im Landtag Nordrhein-Westfalen am 22. Januar 2013

Allgemein

Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Nordrhein die Interessen von rund 4,2 Millionen Mitgliedern und bundesweit über 18,4 Millionen Mitgliedern. Dabei setzt der ADAC sich für eine bezahlbare, umweltfreundliche, leistungsfähige und sichere Mobilität ein - denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen.

Diese Stellungnahme fasst die wichtigsten Standpunkte des ADAC zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Drucksache 16/748) zusammen.

Frage 1:

Wie bewerten Sie das Gesetzesvorhaben der Landesregierung, bundesseitige Entflechtungsmittel landesseitig mit einer Zweckbindung zu versehen?

Der ADAC begrüßt ausdrücklich die Absicht des Landesgesetzgebers, die bisherige Zweckbindung der Mittel für die unterschiedlichen Politikbereiche auch nach 2013 in gleicher Form und vor allem Höhe fortzusetzen.

Da Art. 143c Abs. 3 GG die Finanzaufweisung an die Länder ab dem Jahr 2014 bis zum Jahr 2019 lediglich beschreibend festlegt, können die Länder grundsätzlich über die Zuweisungen frei verfügen, d.h. die unmittelbare Zweckbindung zu den Politikbereichen entfällt. Hieraus erwächst vielerorts eine große Unsicherheit, wie künftig die Finanzierung der Verkehrsverhältnisse auf kommunaler Ebene gesichert werden kann. Mit der beabsichtigten Zweckbindung geht NRW als positives Beispiel voran und wird seiner Verantwortung – u. a. für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse – gerecht.

Frage 2:

Welche Bedeutung haben die Entflechtungsmittel des Bundes für die Länder und insbesondere für Nordrhein-Westfalen?

Ein Sprichwort besagt: „Das Geld liegt auf der Straße“, nur dass im Falle des Verkehrs der Bund ein egoistischer Finder ist. Rund 53 Mrd. Euro bekommt er jährlich an direkten Einnahmen aus kraftfahrzeugspezifischen Abgaben des Straßenverkehrs ein. Seit der zweiten Föderalismuskommission fließen dabei sowohl Mineralöl- als auch Kfz-Steuer in den Haushalt des Bundes. Die Länder erhalten als Ausgleich nur noch eine jährliche Pauschale.

Gemessen an ihren Aufgaben – die Gemeinden und Gemeindeverbände (Kommunen) sind für rund 80 % des deutschen Straßennetzes verantwortlich (Träger der Straßenbaulast) – reicht der Bund von diesen Einnahmen aber nur einen Bruchteil in Form von spezifischen Förder-, Regionalisierungs- und ehemaligen GVFG-Mitteln über die Länder an die Gemeinden zur Finanzierung von Aufgaben des Verkehrs weiter.

Den Wegfall der für die Verkehrsverhältnisse der Kommunen vorgesehenen Mittel müssten die Länder kompensieren, da viele Kommunen auf diese Mittel zwingend angewiesen sind. Angesichts der auch für die Länder künftig greifenden Schuldenbremse besteht die Gefahr, dass eine Kompensation der entfallenden Mittel vielfach zu Lasten der Kommunen nicht gelingen wird.

Frage 3:

Welche Folgen sind zu erwarten, wenn die Entflechtungsmittel nach dem 31.12.2013 gemäß den Überlegungen der Bundesregierung bis 2019 auf 0,- € zurückgeführt würden?
und Frage 4:

Ist eine Verlängerung der Gewährung von Entflechtungsmitteln durch den Bund nach Ihrer Meinung notwendig?

Die Entflechtungsmittel machen insgesamt nur einen Teil der Finanzmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur aus; den weitaus größten Anteil müssen die Kommunen in ihren Haushalten selbst aufbringen bzw. wird dieser aus den Mitteln bestritten, die den Kommunen von den Ländern zur Verfügung gestellt werden. Aber: Die Finanzausweisungen des Bundes spielen eine bedeutende Rolle bei der Finanzierung größerer Neubau-, Aus- und Umbauvorhaben bei Straße und ÖPNV. Gemeinden können solche Großprojekte ohne planbare Fördermittel vielfach nicht stemmen.

Der Bund darf sich auch in den Jahren nach 2014 nicht aus seiner Verantwortung für die Verkehrsverhältnisse der Kommunen zurückziehen. Insoweit sind die Ergebnisse der Föderalismuskommission auf ihre Wirkungen hin zu überprüfen. Die Föderalismusreform berücksichtigt zu wenig, dass eine Wechselwirkung zwischen Verschuldungsbegrenzung und notwendiger Finanzautonomie besteht. Entflechtung der Aufgabenerfüllung ist grundsätzlich positiv, aber nicht, wenn die Verantwortlichkeit für die Aufgabe „Bereitstellung von Straßen“ getrennt wird von den Einnahmen aus dem Straßenverkehr.

Frage 5:

Wenn ja, in welchem Umfang ist ein solcher Finanzbedarf auch über den 31.12.2013 hinaus erforderlich und welches Verfahren würden Sie empfehlen?

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung beinhaltet nur vage Aussagen über die künftige Höhe der Finanzausstattung für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung (GVFG). Eine Entscheidung über die nach Entflechtungsgesetz gewährte Höhe der Förderung ist auf Bundesebene noch nicht erfolgt. Es gibt aber Vorschläge, wonach der Beitrag des Bundes nach 2013 sogar bis auf „Höhe Null“ abgesenkt werden könnte. Der ADAC spricht sich dagegen für eine ungekürzte Fortsetzung der Förderung durch den Bund aus. Die seit knapp 10 Jahren unveränderte Mittelzuweisung nach dem ehemaligen GVFG des Bundes in Höhe von rd. 1,336 Mrd. Euro darf nicht gesenkt werden. Sie sollte im Gegenteil mindestens an die erfolgte Preissteigerung angepasst, d.h. auf mindestens 1,9 Mrd. Euro erhöht werden. Im Gegenzug müssen die Länder die vom Bund bereitgestellten Mittel auch nach 2013 durch gesetzliche Festlegungen in voller Höhe für den Verkehr sichern.

Frage 6:

Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie zum vorgelegten Gesetzentwurf des EMZG?

Es werden keine Verbesserungsvorschläge zum Gesetzentwurf gemacht.