

Ausschuss für Bauen Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
des Landtages Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

per E-Mail Ausschusssekretariat: anhoerung@landtag.nrw.de
harald.holler@landtag.nrw.de

Stichwort: EMZG NRW – Anhörung A02 – 01.10.2012

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/347

Alle Abg

Ansprechpartner
Städtetag NRW: Thomas Kiel
Tel.-Durchwahl: 030.37711-520
Fax-Durchwahl: 030.37711-509
E-Mail: thomas.kiel@staedtetag.de

Landkreistag NRW: Dr. Markus Faber
Tel.-Durchwahl: 0211.300491.310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de

Städte- und Gemeindebund NRW:
Horst-Heinrich Gerbrand
Tel.-Durchwahl: 0211.4587.242
Fax-Durchwahl: 0211.4587.211
E-Mail: horst-heinrich.gerbrand@kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: 80.31.00
66.73.41N

Datum: 15.01.2013 / kie

Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz – EMZG NRW)

Hier: Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/748

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 22. Januar 2013

Sehr geehrter Herr Hilser,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

vielen Dank für die Gelegenheit, zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz – EMZG NRW), Stellung nehmen zu dürfen, der wir gerne nachkommen.

Allgemeines

Eine gruppenspezifische Zweckbindung der bis zum 31.12.2013 bundesrechtlich zweckgebundenen Entflechtungsmittel auch für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2019 ist grundsätzlich im kommunalen Interesse und wird daher von uns ausdrücklich begrüßt. Die spezifische Regelung ist für die betroffenen Fachbereiche (Verkehrsinfrastrukturförderung, Wohnungsbauförderung, Hochschulförderung und Schulentwicklungsplanung) zwingend notwendig. Wir möchten jedoch zugleich betonen, dass diese Zweckbindung den spezifischen finanziellen Gegebenheiten in den betroffenen Fachbereichen geschuldet ist,

wir darüber hinaus im Allgemeinen Zuweisungen mit lenkendem Charakter im Interesse einer Stärkung der kommunalen Selbstverwaltung zurückhaltend gegenüber stehen.

Die beabsichtigte Zweckbindung auf Landesebene stellt eine verlässliche rechtliche Vorgabe für die betroffenen kommunalen Aufgabenträger im Zeitraum von 2014 bis 2019 dar. Der Nachweis der zweckgebundenen Mittelverwendung ist ferner ein Signal an den Bund, die Kompensationszahlungen nach 2014 im angemessenen und erforderlichen Maß fortzuführen. Insofern sehen wir die Regelung als wichtige Voraussetzung für einen positiven Verlauf der weiterhin nicht abgeschlossenen Verhandlungen mit dem Bund an. Sie unterstreicht zugleich die Notwendigkeit, für die zukünftige Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung für den Zeitraum nach 2019 bereits heute die Weichen zu stellen. Dies gilt nicht nur, aber insbesondere für die kommunal wichtigen Felder der *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden* und der *Wohnraumförderung*.

Der Fragenkatalog im Einzelnen:

1. Wie bewerten Sie das Gesetzesvorhaben der Landesregierung?

Der Gesetzentwurf entspricht den Forderungen der kommunalen Spitzenverbände. Er trägt dazu bei, die finanzielle Ist-Situation zu gewährleisten und die Planungssicherheit für Gemeinden, Gemeindeverbände und öffentliche Unternehmen im Hinblick auf die gruppenspezifischen Förderungen zu erhöhen. Dem Gesetzentwurf wird zugestimmt.

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

Die Entflechtungsmittel als Ersatz für die von der Föderalismusreform I abgeschafften Mischfinanzierungstatbestände (Verkehrsinfrastrukturförderung, Wohnungsbauförderung, Hochschulförderung und Schulentwicklungsplanung) sind weiterhin unverzichtbar und stellen den Großteil des für die entsprechenden Investitionen aufzubringenden Mittelvolumens. Für den Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung werden die Entflechtungsmittel in Höhe von 259,521 Mio. Euro, im Landeshaushalt je zur Hälfte (jeweils 129,7605 Mio. Euro) für Schiene und für Straße aufgeteilt. Im Bereich der Schiene decken diese Einnahmen ca. 60 % der im Landeshaushalt 2013 vorgesehenen Investitionshilfen bei der Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs (die übrigen 40 % stammen aus dem GVFG-Bundesprogramm) sowie im Bereich Straße ca. 94 % der im Landeshaushalt 2013 vorgesehenen Investitionshilfen für den kommunalen Straßenbau.

3. Welche Folgen sind zu erwarten, wenn die Entflechtungsmittel nach dem 31.12.2013 gemäß den Überlegungen der Bundesregierung bis 2019 auf 0 € zurückgeführt werden?

In den Verhandlungen zwischen Bund und Ländern zur Fortsetzung der Entflechtungsmittel hatten sich die Parteien dem Vernehmen nach bereits dergestalt angenähert, dass im Zeitraum 2014 bis 2019 mindestens 85% des bisherigen Gesamtmittelvolumens vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Rückführung auf 0 Euro würde die jährlich zur sachgerechten Aufgabenerfüllung notwendige Summe den Landeshaushalt zusätzlich belasten. Eine schrittweise jährliche Rückführung hätte darüber hinaus den Nachteil, dass im Verhältnis zwischen Bund und Ländern für das Aufkommen eines jeweils jährlich wachsenden Finanzierungsanteils keine Finanzierungsinstrumente zur Verfügung stehen oder eingerichtet sind, welche die Mehraufwendungen kompensieren können. Eine solche

Rückführung hätte im Ergebnis gravierende negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Nordrhein-Westfalen und seiner Arbeitsplätze.

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

Ja, insbesondere um bis 2019 eine mögliche Lücke zwischen Bundes- und Länderfinanzierung in den jeweiligen gruppenspezifischen Bereichen zu schließen und eine finanzielle Neuordnung im Bund-Länderverhältnis sowie der kommunalen Finanzen zu ermöglichen.

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

In einem gemeinsamen Gutachten des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und des Deutschen Städtetags zusammen mit einer Mehrzahl der Bundesländer wurde ein Bedarf für den Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung von rund 1,960 Mrd. jährlich nachgewiesen. Wir regen daher an, vom Bund die bedarfsgerechte Erhöhung der Entflechtungsmittel (Gemeindeverkehrsfinanzierung) einzufordern und die Ergänzung der Entflechtungsmittel durch zusätzliche Landesmittel zu prüfen.

Grundsätzlich merken wir an, dass sichergestellt sein muss, dass auch finanzschwache Kommunen die Fördermittel in Anspruch nehmen können. Ansonsten wäre zu befürchten, dass gerade die besonders notleidenden Kommunen mit einem hohen Finanzbedarf von der Förderung ausgeschlossen würden.

Einer Anregung bei der Aufstellung des Referentenentwurfes, die Prozentsätze für die Verteilung der Finanzmittel in § 2 des Entwurfs eines EMZG NRW nicht nur auf zwei, sondern auf vier Stellen hinter dem Komma genau auszuweisen, wurde im vorliegenden Gesetzentwurf der Landesregierung gefolgt. Durch eine Rundung auf zwei Stellen hinter dem Komma hätten sich für einzelne Aufgabenfelder Differenzen zum Status-quo von etwa 20.000 Euro ergeben.

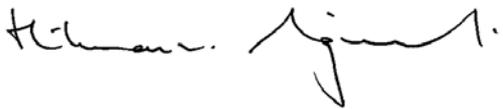
6. Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie zum vorgelegten Gesetzentwurf des EMZG?

Eine der zentralen Forderungen zur Neuordnung der Gemeindeverkehrsfinanzierung ist die Flexibilisierung der Einsatzmöglichkeiten der GVFG- bzw. Entflechtungsmittel auch für Investitionen in die Instandhaltung von kommunalen Verkehrsanlagen. Im Regelungsbereich *Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden* hatten wir daher darüber hinaus angeregt, eine Mittelverwendung gesetzlich neben Bau oder Ausbau auch auf Grunderneuerung und Erhaltung von Verkehrswegen und Verkehrsinfrastruktur zu erstrecken und hatten diesbezüglich beispielhaft auf § 3 des Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz des Landes Brandenburg vom 21. Juni 2012 (GVBl. Bbg. I Nr. 26) verwiesen, wo dies für kommunale Straßen und Brücken generell und für andere Vorhaben im Rahmen von Richtlinien als Ausnahme vorgesehen ist. Eine solche Einsatzmöglichkeit wird für die GVFG-Landesmittel auf der Ebene der Förderrichtlinie bereits ermöglicht, ist landesgesetzlich aber nicht abgesichert. In Nordrhein-Westfalen stehen Grunderneuerungsmaßnahmen und Ersatzinvestitionen nicht nur im Bereich von Brücken und Straßen, sondern auch im Bereich des ÖPNV in einem Umfang an, der allein von den Kommunen nicht getragen werden kann.

Wir haben grundsätzlich Verständnis dafür, wenn das EMZG, das vier unterschiedliche gruppenspezifische Finanzierungsbereiche umfasst, nicht mit Einzelfragen der Fachfinanzierung überfrachtet werden soll. Allerdings gilt dies nur, wenn diese Fragen bei einer landesweiten GVFG-Nachfolgeregelung beachtet werden.

Für Nachfragen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung.

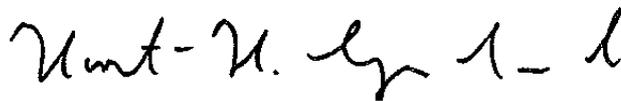
Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



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