

Stellungnahme

zum Gesetzentwurf der Fraktion der CDU im Landtag Schleswig-Holstein, Beschleunigung der Sanierung von Kreisstraßen in Schleswig-Holstein (Drucksache 18/4486)

Schriftliche Anhörung des Wirtschaftsausschusses des Landtages Schleswig-Holstein

Pro Mobilität – Initiative für Verkehrsinfrastruktur e.V.

Berlin, den 11. November 2016

- (1) Pro Mobilität¹ bewertet eine **höhere Mittelbereitstellung für eine beschleunigte Sanierung der Kreisstraßen in Schleswig-Holstein grundsätzlich sehr positiv.**
- (2) Kreisstraßen haben eine **wichtige verkehrliche Erschließungsfunktion** insbesondere für den ländlichen Raum, indem sie eine vielfältige Nutzung durch Pkw, Lkw, Busse und Zweiräder ermöglichen. Sie sind darüber hinaus mit Blick auf die Verkehrssicherheit in einem guten Zustand zu halten. Außerdem stellen sie ein erhebliches gesellschaftliches Vermögen dar, das überwiegend von früheren Generationen geschaffen wurde, die auf andere Ausgaben verzichtet haben, um langfristige infrastrukturelle Voraussetzungen für Mobilität zu schaffen. Nachhaltige Politik sollte kommenden Generationen die Kreisstraßen in einen guten Zustand übergeben, ihre Funktionsfähigkeit gewährleisten und deren Wert bewahren.
- (3) Dass von 72 Förderanträgen für Deckenerneuerungsmaßnahmen an Kreisstraßen in 2016 nur 41 in das Landesförderprogramm aufgenommen wurden², zeigt sowohl den **großen Sanierungsbedarf** wie auch den **hohen finanziellen Unterstützungsbedarf** auf Seiten der Kreise.
- (4) Bundesweit hat das KfW-Kommunalpanel verdeutlicht, dass bei kommunalen Straßen und Verkehrswegen ein **Investitionsrückstand** von 31 Milliarden Euro besteht und dies der kommunale Infrastrukturbereich mit dem größten Rückstau ist. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass die Verschiebung von Sanierungsinvestitionen zu höheren Folgekosten für die öffentliche Hand führt, weil durch die weitere Nutzung der vorschädigten Fahrbahnen und Brücken die

¹ Pro Mobilität setzt sich als branchenübergreifendes Bündnis für leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, insbesondere im Bereich der Straßen ein. Träger sind Automobilclubs, Verbände und Unternehmen des Güterkraftverkehrs, der Automobil- und Bauwirtschaft, der Dienstleistungswirtschaft, sowie Infrastrukturbetreiber und Mautdienstleister.

² Siehe „Mittel für Kreisstraßenerhaltung 2015/2016 aus GVFG und FAG“, Drucksache 18/4082 des Schleswig-Holsteinischen Landtages vom 29. April 2016.

Schäden überproportional zunehmen. Eine Vernachlässigung der Straßen zu Gunsten anderer Bereiche ist nicht gerechtfertigt. Dies gilt umso mehr, da die Kreisstraßen insbesondere für Mobilität im ländlichen Raum eine wichtige Funktion behalten werden.

- (5) Kommunale Straßen und die Infrastruktur des ÖPNV brauchen eine angemessene, bedarfsorientierte Finanzierung. Die Umkehrung der 70:30-Mittelverteilung der Kompensationsmittel im Rahmen des Entflechtungsgesetzes zu Lasten der kommunalen Straßen war angesichts des hohen Förderbedarfs nicht sachgerecht. Dies würde umgekehrt auch für die im Gesetzentwurf vorgesehene Rückkehr zur früheren Mittelverteilung zu Lasten des ÖPNV gelten, sofern im ÖPNV ausreichend förderfähige wirtschaftliche Förderanträge vorliegen. Generell wäre eine **Aufstockung aus Landesmitteln in der Summe für beide Investitionsbereiche** geeigneter.
- (6) Im Zuge der Verhandlungen zu den föderalen Finanzbeziehungen ab 2020 haben die Länder die bisherigen Entflechtungsmittel Verkehr in ihr Finanztableau als zusätzliche Umsatzsteueranteile umgerechnet und diese Position gegenüber dem Bund durchgesetzt. Die Finanzzuweisungen des Bundes für Entflechtungsmittel Verkehr laufen daher 2019 aus. Da den Ländern dann entsprechende Mittel ohne Zweckbindung zufließen und der Bund aus diesem Investitionsbereich hinausgedrängt wurde, steht Schleswig-Holstein ab 2020 wie auch alle anderen Bundesländer ab 2020 in der Pflicht, die **Förderung der Gemeindeverkehrsfinanzierung im Bereich kommunaler Straßen und des ÖPNV aus Landesmitteln eigenständig mindestens in gleicher Höhe ab 2020 weiterzuführen**. Am besten wäre eine Aufstockung und jährliche Dynamisierung, wie sie die Länder bei den Regionalisierungsmitteln für Schienenpersonennahverkehr beim Bund durchgesetzt haben.

* * *