



Städteverband Schleswig-Holstein · Reventlouallee 6 · 24105 Kiel

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 19/1813

Wirtschaftsausschuss
Landeshaus
Frau Dörte Schönfelder
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Ansprechpartner/in:

Peter Krey

E-Mail:

Peter.Krey@staedteverband-sh.de

Aktenzeichen:

66.00.05 kr-st

Per Mail an:

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Datum: 13.12.2018

Entwurf eines Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143 c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – SH) – Drucksache 19/1005

Sehr geehrte Frau Schönfelder,

wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu o.g. Gesetzesentwurf.

Die Fortführung der GVFG-Förderung ist aus finanzwirtschaftlicher Sicht ausdrücklich zu begrüßen.

Wie dem vorliegenden Entwurf entnommen werden kann, ist es vorgesehen, die Eckpunkte der bisherigen Förderung zu übernehmen. Vor allem in Bezug auf die erhöhte Förderquote sollte daran im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens festgehalten werden, da es sich um eine wichtige Finanzierungssäule der kommunalen Haushalte handelt.

Auch ist zu begrüßen, dass die eingesetzten Mittel dynamisiert werden sollen.

In § 3 Abs. 1b des Entwurfes wäre es zu begrüßen, wenn der von den Kreisen und kreisfreien Städten aufzustellende Regionale Nahverkehrsplan als ein Beispiel genannt wird, zumal das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV künftig gemäß Vorgaben im PBefG ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsplanes sein wird.

Bei der in § 5 geregelten Aufteilung der Mittel auf den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV gehen wir davon aus, dass die Festlegungen im Koalitionsvertrag (65% Straßenbau und 35 % ÖPNV) grundsätzlich beibehalten werden. Auch hierzu wird auf das Thema Barrierefreiheit im ÖPNV verwiesen, für deren Herstellung erheblich Mittel insbesondere bei den Haltestellen erforderlich sein werden.

Verbesserungswürdig ist hingegen das Antragsverfahren selbst. Im Kern bezieht sich unsere Kritik auf die aus Sicht der kommunalen Aufgabenträger unbefriedigend lange Dauer des zweistufigen Antragsverfahrens und auf die fehlende Planungssicherheit für die kommunale Ebene. Die mangelnde Planungssicherheit führte und führt in den Kommunen häufig dazu,

dass notwendige Investitionen unterbleiben, für die zum Teil in erheblichem Maße nutzlose Aufwendungen in Form personeller Ressourcen und Planungskosten entstanden sind.

Der Ablauf des zweistufigen Antragsverfahrens sieht vor, dass zunächst bis spätestens Ende Juli eines Jahres ein Bauentwurf inkl. Erläuterungsbericht für die geplante Maßnahme fertiggestellt werden muss. Für viele Kommunen übernimmt dies der LBV gegen Entgelt, andere Kommunen beauftragen Dritte. In jedem Fall entstehen zu diesem Zeitpunkt bereits zum Teil nicht unerhebliche Kosten – für Planungs- bzw. Ingenieursleistungen und weitere Maßnahmen wie Probebohrungen etc.. Außerdem wird in nicht unerheblichem Maße Personal gebunden.

Nach Fertigstellung des Entwurfs und des Berichtes ist im nächsten Schritt zunächst die grundsätzliche Förderfähigkeit zu beantragen. Parallel müssen die Kommunen im Rahmen der Haushaltsaufstellungen eine Prognose über das Ergebnis des Antragsverfahrens treffen. Dabei werden oftmals positive Förderentscheidungen unterstellt. Es werden dementsprechend (nur) Mittel in Höhe des Eigenanteils eingeplant. Für Maßnahmen, die im Ergebnis nicht ins Förderprogramm aufgenommen werden, ist die Finanzierung dementsprechend nicht sichergestellt. Sie können entweder gar nicht oder erst später durchgeführt werden.

Nach Beantragung der grundsätzlichen Förderfähigkeit vergehen weitere rund acht Monate bis zu einer möglichen Aufnahme in das Förderprogramm. Falls es zu einer Aufnahme in das Programm kommt, liegen die Förderbescheide aber noch nicht vor, so dass zunächst der vorzeitige Maßnahmenbeginn beantragt werden muss, um förderunschädlich und in den warmen Monaten mit den Maßnahmen beginnen zu können.

Dabei gibt es aus unserer Sicht Alternativen, die zu einer erhebliche Verbesserung der Situation führen könnten.

Danach wäre das Verfahren aus unserer Sicht so zu gestalten, dass eine deutlich frühere Planungssicherheit erreicht wird. Diesbezüglich hat es jedoch bereits ein Gespräch der kommunalen Landesverbände mit Minister Buchholz gegeben. Im Rahmen dieses Gespräches wurde vereinbart, eine pragmatische Lösung mit Hilfe einer zu bildenden Arbeitsgruppe zu erarbeiten. Wir sind guter Hoffnung, dass dieses gelingen wird.

Ein weiterer zentraler Kritikpunkt sind die starren und sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht zum Teil kontraproduktiven Vorgaben, die das Land in Bezug auf die Fördertatbestände macht. Die Beschränkung der Förderung im Bereich der Erhaltungsmaßnahmen auf wenig nachhaltige Deckenerneuerungsmaßnahmen hat in den Kommunen dazu geführt, dass Maßnahmen entweder ausgeblieben sind oder technisch und wirtschaftlich weniger sinnvolle Lösungen gewählt wurden, obwohl fachlich und ökonomisch deutlich bessere (aber nicht von den eingeschränkten Fördertatbeständen umfasste) Lösungen, insbesondere die grundhafte Sanierung auch der unteren Deckschichten zur Verfügung gestanden hätten. Das Ministerium hat in Bezug auf den Straßenbau eine großzügige Auslegung angekündigt, so dass künftig auch die Sanierung der unteren Schichten förderfähig sein soll. Nach unserem Verständnis wäre es aus Gründen der Rechtssicherheit und -klarheit konsequent, dies in den Katalog der Fördertatbestände einzubeziehen.

Nach dem Gesetzentwurf wird die Sanierung der unteren Deckschichten bei Fahrradwegen auch künftig nicht förderfähig sein. Eine entsprechend großzügige Auslegung wie bei Straßen ist seitens des Ministeriums nicht vorgesehen. Dies wird dazu führen, dass ein erheblicher Teil der Radwege nicht mit GVFG Mitteln saniert werden kann, denn viele der Radwege sind durch Baumwurzeln derart beschädigt, dass nur die (nichtförderfähige) Sanierung aller Deckschichten Abhilfe schaffen kann. Förderfähig sollen diese Maßnahmen nach Auskunft des Ministeriums nur dann sein, wenn die Radwege im Zuge der Maßnahme eine Ausbaubreite von 2,5 Meter erreichen. Angesichts der gewachsenen örtlichen Gegebenheiten ist eine Erweiterung der Radwege auf diese Ausbaubreite nur in wenigen

Ausnahmefällen möglich. Die Folge ist, dass Radwege kaum von den GVFG Mittel profitieren, obwohl hier ein erheblicher Sanierungsstau besteht.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a series of loops and a final upward stroke.

Peter Krey
Dezernent