



Bezirksregierung Münster Regionalplanungsbehörde

Geschäftsstelle des Regionalrates

Tel.: 0251/411-1755

Fax: 0251/411-81755

E-Mail: geschaeftsstelle@brms.nrw.de

Sitzungsvorlage 41/2013

Aktueller Sachstand bei den zur Förderung des kommunalen Straßenbaus benötigten Kompensationsmitteln des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Berichterstatter: Abteilungsdirektor Gerhard Hösel

Bearbeiter: Leitender Regierungsdirektor Dieter Kleinpaß
Tel.: 0251 / 411 – 1430

Dipl.-Ing. Michael Storp
Tel.: 0251 / 411 – 2359

Diese Vorlage ist Beratungsgrundlage zu

- TOP 3** der Sitzung der Verkehrskommission am 09.09.2013
- TOP der Sitzung der Strukturkommission am
- TOP 7** der Sitzung des Regionalrates am 23.09.2013

Beschlussvorschlag

für die Verkehrskommission:

- Zustimmung **Kenntnisnahme**

für die Strukturkommission:

- Zustimmung Kenntnisnahme

für den Regionalrat:

- Zustimmung **Kenntnisnahme**

Sachdarstellung

Die Jahresförderprogramme der Länder zum kommunalen Straßenbau werden bekanntlich weitestgehend, in NRW seit 2012 ausschließlich aus Finanzhilfen des Bundes gespeist. Rechtsgrundlage hierfür ist das im Zuge der Föderalismusreform entstandene Entflechtungsgesetz (EntflechtG) vom 05.09.2006, welches an die Stelle des für die sogen. "Stadtverkehrsförderung" entfallenen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) getreten ist.

Dazu wurde bereits in den Sitzungsvorlagen 58/2012 und 6/2013 des Dezernats 25 (Verkehr) u.a. ausgeführt, dass die Höhe der entsprechenden Kompensationsmittel des Bundes für den Zeitraum 2014 bis 2019 bis dahin - trotz einer im EntflechtG für 2013 verankerten Revisionsklausel - noch nicht festgelegt waren. Der Bund wurde daher in Beschlüssen der Bundesländer sowie durch die kommunalen Spitzenverbände aufgefordert, EntflechtG-Mittel mindestens in der bisherigen Höhe bis 2019 bereitzustellen - und dabei möglichst auch für den Zeitraum 2020 ff. eine für die Länder akzeptable Anschlussregelung in Aussicht zu stellen.

Ein Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 21.12.2012 zur Änderung des Entflechtungsgesetzes, in dem lediglich eine gleichbleibende Bereitstellung der Kompensationsmittel für das Jahr 2014 vorgesehen war, ohne Aussage über den Zeitraum bis 2019, wurde vom Bundesrat abgelehnt, da hierdurch keine hinreichende Planungssicherheit für anstehende Investitionen gegeben war.

Die sich in der Regel über mehrere Haushaltsjahre erstreckende bauliche Umsetzung samt bedarfsgerechter Ausfinanzierung erfordert nämlich bereits einen zum Baubeginn vorliegenden Zuwendungsbescheid, der neben Ausgabemitteln für das Beginnjahr auch die in den folgenden Haushaltsjahren sukzessive benötigten Förderraten in Form von Verpflichtungsermächtigungen (VE) zu Lasten späterer Haushaltsjahre rechtverbindlich zusagt. Später auftretende Finanzierungslücken (infolge ausbleibender Bundesmittel) wären bei laufenden Projekten ggf. nur durch außerplanmäßige Ausgabeermächtigungen im Landeshaushalt zu schließen.

Hinsichtlich der für die Förderung der Maßnahmen des kommunalen Straßen- und Radwegebaus (im "großen" Programm) benötigten Kompensationsmittel des Bundes gem. EntflechtG hat es inzwischen - überraschend doch noch vor der Bundestags-

wahl - eine Einigung zwischen Bund und Ländern für die Jahre 2014 bis 2019 gegeben, und zwar im Zuge des gemeinsamen Maßnahmenpakets zur Hochwasser-Aufbauhilfe. Artikel 4 des vom Bundeskabinett zügig beschlossenen Referentenentwurfs zum "Aufbauhilfegesetz" sieht vor, dass der Bund den Ländern bis 2019 weiterhin jährlich 1,335 Mrd. € zur Verfügung stellt. Es wird also nicht, wie bislang vom Bundesfinanzminister gefordert, um jährlich zwischen 5 % und 10 % abgeschmolzen. Da der Verteilungsschlüssel unverändert geblieben ist, erhält NRW weiterhin rd. 260 Mio. €, davon je 130 Mio. € für den SPNV/ÖPNV und für den kommunalen Straßenbau. Das Aufbauhilfegesetz - mit dem Artikel 4 im o.a. Sinne - ist noch vor der Sommerpause, nämlich am 28.06.2013, vom Bundestag verabschiedet werden; der Bundesrat hat am 05.07.2013 zugestimmt.

Wenngleich ein von allen Bundesländern darüber hinaus gefordertes Anschlussgesetz zum Entflechtungsgesetz für die Jahre ab 2020 ff. auch weiterhin nicht in Sicht ist, so ist jedenfalls für die Jahresförderprogramme (JFP) 2014 und 2015, evtl. auch noch für 2016, mit verbesserten Fördervolumina im Vergleich zu dem in 2013 vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) gefahrenen "Notprogramm", mit aktuell nur 26,1 Mio. € landesweit (davon nur rd. 3 Mio. € im Regierungsbezirk Münster), zu rechnen.

Sofern sich der Bundesfinanzminister nicht frühzeitig - ggf. bald nach der Bundestagswahl - auf ein für die Länder moderates Anschlussgesetz zum EntflechtG einlässt, müsste sonst nämlich - angesichts der beträchtlichen Mittelbindungen und der nach hinten (ab 2020) ungewissen (evtl. ab 2020 ganz entfallenden) Bundesmittel - bereits ab 2016/17 wieder „gebremst“ werden. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die Zuwendungsbescheide zu den in diesem "großen" Programm geförderten, meist mehrjährigen Baumaßnahmen, deren Refinanzierung in Erwartung einer mindestens gleichmäßigen Zuweisung von diesen Bundesmitteln geschieht, einen Wechsel auf die Zukunft darstellen.

Um die neu entstandenen Finanzierungsspielräume nicht gleich wieder einzuengen, hat das MBWSV bereits vorab klargestellt, dass ein "Nachtragsprogramm 2013" - bis auf weiteres - nicht in Betracht kommt. Stattdessen soll mit dem Vorlauf zur Erarbeitung eines JFP 2014 bereits im Frühherbst 2013 begonnen werden, wobei mit einem

deutlich höheren Programmvolume als für 2013, nicht aber mit einer vollen Wiederherstellung des Status quo ante zu rechnen ist.

Auf Grund von absehbaren Belastungen der JFP 2014 ff. in Bezug auf die Grunderneuerung von kommunalen Straßen und Brücken werden die Gestaltungsspielräume innerhalb der regionalen Teilprogramme kleiner, was sich auf die Anzahl und den Umfang der künftig jeweils noch finanzierbaren Straßenneubauten auswirken dürfte.

Mit dieser Vorab-Einschätzung korrespondiert ein aktueller Erlass des MBWSV vom 01.08.2013, in dem darauf hingewiesen wird, dass auch nach nunmehr bestehender Planungs- und Finanzierungssicherheit im Zeitraum 2014 bis 2019 ein vergleichsweise geringer Spielraum für Neubewilligungen zur Verfügung stehe. Ein erster Teil des Spielraumes solle für ein JFP 2014 eingesetzt werden.

Angesichts der Begrenztheit der für Neubewilligungen zur Verfügung stehenden Mittel müsse sich die Förderung aber künftig auf Schwerpunkte fokussieren. Für die Aufnahme in das JFP 2014 kämen daher nur folgende Maßnahmen in Betracht:

- Erhaltungsmaßnahmen, d. h. grundlegende Erneuerungen sowie - im Einzelfall - unaufschiebbare Brückensanierungen;
- pflichtige Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen gemäß §§ 3, 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes;
- Gemeinschaftsmaßnahmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau;
- Ausbaumaßnahmen mit dem Schwerpunkt Sanierung und/oder Verkehrssicherheit.

Dabei ist für 2014, bis auf weiteres auch für die JFP 2015 und 2016, von einem jährlichen Programm- bzw. Zuwendungsvolumen des Dezernats 25 der Bezirksregierung Münster von 11 Mio. € auszugehen, und zwar vor dem Hintergrund eines landesweit für Neubewilligungen verfügbaren jährlichen Spielraums von insgesamt ca. 60 Mio. €