

Stellungnahme des DGB und der Mitgliedsgewerkschaften

a) zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzentwurf der Fraktion FDP – Drs. 18/38

b) zum Entwurf eines Gesetzes zur dauerhaften Fortsetzung der Förderungen nach dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 18/128

c) zum Entwurf eines Gesetzes zur dauerhaften Fortsetzung der Förderungen nach dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU – Drs. 18/245

Impressum

Herausgeber:

DGB Bezirk Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt

Otto-Brenner-Str. 7

30159 Hannover

www.niedersachsen.dgb.de

verantwortlich: Johannes Grabbe

Stand: 05.03.2018

Mitgliedsgewerkschaften des Deutschen Gewerkschaftsbundes:

- IG Bauen-Agrar-Umwelt
- IG Bergbau, Chemie, Energie
- EVG - Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft
- Gewerkschaft Erziehung und Wissenschaft
- IG Metall
- Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten
- Gewerkschaft der Polizei
- ver.di - Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung des Niedersächsischen Landtags gibt dem Deutschen Gewerkschaftsbund, Bezirk Niedersachsen – Bremen – Sachsen-Anhalt, mit Schreiben vom 13. Februar 2018 Gelegenheit, schriftlich zu dem Gesetzesentwurf der Fraktion der FDP, dem Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und dem Gesetzesentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU im niedersächsischen Landtag das niedersächsische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz betreffend Stellung zu nehmen.

Vorbemerkung:

Mobilität ist für unsere Gesellschaft von zentraler Bedeutung. Unsere Gesellschaft benötigt intakte Verkehrswege, um soziale Kontakte aufrechtzuerhalten und Partizipationsmöglichkeiten an den verschiedenen gesellschaftlichen Aktivitäten zu nutzen. Mobilität schafft persönliche Freiheit und Lebensqualität. Nur eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur mit einem modernen öffentlichen Personenverkehr garantieren eine selbstbestimmte Mobilität für junge und alte Menschen, sowohl in der Stadt als auch in ländlichen Regionen.

Niedersachsen braucht als starker Industrie- und Dienstleistungsstandort moderne und leistungsfähige Verkehrswege. Sie schaffen die Voraussetzung für den reibungslosen Transport von Produkten zu den Produktionsstätten und verbessern den Zugang zu den Beschaffungs- und Absatzmärkten entlang der logistischen Kette. Sie sind die Grundlage für arbeitsteiliges Wirtschaften und Basis für eine leistungsstarke niedersächsische Wirtschaft, die Arbeitsplätze und Wohlstand sichert.

Angesichts des Klimawandels, von den zu erwartenden Wachstumsraten im Güter- und Personentransport, Verstädterung, Alterung und Ressourcenknappheit ist eine sozial-ökologische Verkehrswende notwendig. Es wird noch stärker als bisher von der Vielfalt unterschiedlicher Verkehrsträger und unterschiedlicher Nutzungskonzepte geprägt sein. Gleichzeitig müssen Konzepte für die Verkehrsvermeidung, Verlagerung auf

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

umweltverträglichere Verkehrsträger und intelligente Verkehrsvernetzung entwickelt werden. Da der Güterverkehr stark ansteigen wird, ist eine Verlagerung von Gütertransporten auf die Wasserstraßen und das Schienennetz geboten.

Für den DGB ist eindeutig, dass Verkehrsinfrastruktur einerseits Teil der staatlichen Daseinsvorsorge und andererseits ein wichtiger Standortfaktor für Wirtschaft und Beschäftigung ist. Damit ist es eine wichtige staatliche Aufgabe, den Bau, die Erhaltung und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen. Schon seit Jahren reichen die Mittel, die der Bund, die Länder und die Kommunen für die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur bereitstellen, bei Weitem nicht aus. Die anhaltende Unterfinanzierung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland hat zu einem massiven Substanzverzehr bei den Verkehrswegen geführt. Die Vernachlässigung der Verkehrsinfrastruktur hat direkte und indirekte Folgen für Verkehr, Wirtschaft, Klimaschutz und Beschäftigte. Marode Brücken, abgenutzte Gleisanlagen und baufällige Straßen sind für alle ein Sicherheitsrisiko und zunehmend ein wirtschaftliches und soziales Risiko.

Es besteht weitgehender Handlungsbedarf, wie ein Blick in das KfW-Kommunalpanel 2017 zeigt: Bundesweit beträgt der Investitionsrückstand der Kommunen für die Straßen- und Verkehrsinfrastruktur 34,4 Mrd. €; für den ÖPNV kommen nochmal 1,3 Mrd. € Investitionsrückstände dazu. Vor dem Hintergrund dieser Nachholbedarfe, die auch Niedersachsen betreffen, ist es unumgänglich, einen verlässlichen Finanzierungsrahmen für die kommunalen Verkehrsvorhaben und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu schaffen, der die notwendigen Spielräume zum Abbau des Investitionsstaus, der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die Gestaltung der Verkehrswende eröffnet.

Insbesondere in einem Flächenland wie Niedersachsen muss das Ziel dabei sein, regionale Disparitäten abzubauen und eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu garantieren. Der Anstieg der kommunalen Kassenkredite im Jahr 2016 auf 3,2 Mrd. € in

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Niedersachsen zeigt, dass die Spielräume in vielen Kommunen sehr begrenzt sind. Von 1992 bis 2015 hat Niedersachsen nach Angaben der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände einen Rückgang der kommunalen Sachinvestitionen um 39 % zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund muss insbesondere die Situation der finanzschwachen Kommunen verbessert werden, was allerdings das NGVFG – beispielsweise in §4 in Bezug auf die Kofinanzierung – bisher nicht berücksichtigt.

Insgesamt wird es neben einer verbindlichen Nutzung der Bundesmittel unumgänglich sein, weitere Mittel seitens des Landes für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Denn Investitionen in die wichtigsten Verkehrsadern im Straßen-, Schiffs- und Schienenverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr sowie in Flughäfen stärken den Wirtschaftsstandort und sichern Arbeitsplätze.

Vor diesem Hintergrund nehmen wir zu den Gesetzesentwürfen wie folgt Stellung:

a) Zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzesentwurf der Fraktion FDP – Drs. 18/38

Der vorliegende Entwurf zur Änderung des NGVFG der Fraktion der FDP im Landtag geht aus Sicht des DGB in die falsche Richtung. Durch die vorgeschlagene Änderung wird an der in der Vorbemerkung dieser Stellungnahme dargestellten Unterfinanzierung kommunaler Infrastruktur nichts verändert. Der Entwurf unterlässt es, einen entsprechenden Finanzrahmen mit einer verbindlichen Zweckbindung für die kommunalen Verkehrsvorhaben und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Dieser ist aber – auch dies wurde in der Vorbemerkung deutlich gemacht – dringend notwendig. Die Relation der Mittelverteilung zu verändern, stellt hier keinen adäquaten Lösungsansatz dar. Zum einen muss in Hinblick auf die beschriebene Verkehrs-

wende an der bestehenden Relation festgehalten werden. Zudem wäre richtig, für alle Verkehrsbereiche Mittel in der Höhe zur Verfügung zu stellen, die dem jeweiligen notwendigen und sinnvollen Investitionsbedarf gerecht wird.

b) Zum Entwurf eines Gesetzes zur dauerhaften Fortsetzung der Förderungen nach dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 18/128

Der DGB begrüßt den Vorschlag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, einen verlässlichen Finanzrahmen für die kommunalen Verkehrsvorhaben und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Elementar ist hierbei, die entsprechende Zweckbindung der Mittel festzulegen. Dies ist notwendig, da das bestehende Entflechtungsgesetz in dieser Form nach 2019 nicht fortgeführt wird. Eine Absicherung der Mittel ist somit dringend geboten.

Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass mit der vorgeschlagenen Summe von 150 Mio. € der Spielraum erweitert wird und sich das Land entsprechend des Mehrbedarfs engagieren soll. Dies ist angesichts des dramatischen Investitionsstaus vielerorts dringend geboten. Der Mittelbedarf – dies wurde eingangs dargestellt – ist allerdings wesentlich höher, weshalb eine Dynamisierung der Mittel dringend erforderlich ist. Vor diesem Hintergrund ist der Ansatz sinnvoll, eine Dynamisierung von 2% einzuführen. Allerdings muss die Dynamik bereits ab 2019 greifen.

Bei den Veränderungen der Relation in §6 stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit. Zum einen muss in Hinblick auf die beschriebene Verkehrswende an der bestehenden Relation festgehalten werden. Zudem wäre richtig, für alle Verkehrsbereiche Mittel in der Höhe zur Verfügung zu stellen, die dem jeweiligen notwendigen und sinnvollen Investitionsbedarf gerecht wird.

c) Zum Entwurf eines Gesetzes zur dauerhaften Fortsetzung der Förderungen nach dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NGVFG). Gesetzesentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU – Drs. 18/245

Der DGB begrüßt den Vorschlag der Fraktion der SPD und der Fraktion der CDU, einen verlässlichen Finanzrahmen für die kommunalen Verkehrsvorhaben und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu schaffen. Elementar ist hierbei, die entsprechende Zweckbindung der Mittel festzulegen. Dies ist notwendig, da das bestehende Entflechtungsgesetz in dieser Form nach 2019 nicht fortgeführt wird. Eine Absicherung der Mittel ist somit dringend geboten.

Ebenfalls positiv zu bewerten ist, dass mit der vorgeschlagenen Summe von 150 Mio. € der Spielraum erweitert wird und sich das Land entsprechend des Mehrbedarfs engagieren soll. Dies ist angesichts des dramatischen Investitionsstaus vielerorts dringend geboten. Der Mittelbedarf – dies wurde eingangs dargestellt – ist allerdings wesentlich höher, als im Entwurf veranschlagt wird. Vor diesem Hintergrund sieht der DGB kritisch, dass der Wert konstant gesetzt werden soll. Für die Weiterentwicklung der Infrastruktur und die Gestaltung der Verkehrswende braucht es ein Aufwachen der Investitionen. Hierzu muss eine entsprechende Dynamisierung von mindestens 2 % ab dem Jahr 2019 Eingang in das Gesetz finden.

Bei den Veränderungen der Relation in §6 stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit. Zum einen muss in Hinblick auf die beschriebene Verkehrswende an der bestehenden Relation festgehalten werden. Zudem wäre richtig, für alle Verkehrsbereiche Mittel in der Höhe zur Verfügung zu stellen, die dem jeweiligen notwendigen und sinnvollen Investitionsbedarf gerecht wird.