

METROPOLREGION RHEINLAND

Forderungen
der Metropolregion Rheinland
zur Finanzierung der
kommunalen Verkehrsinfrastruktur
durch das Land NRW
und den Bund



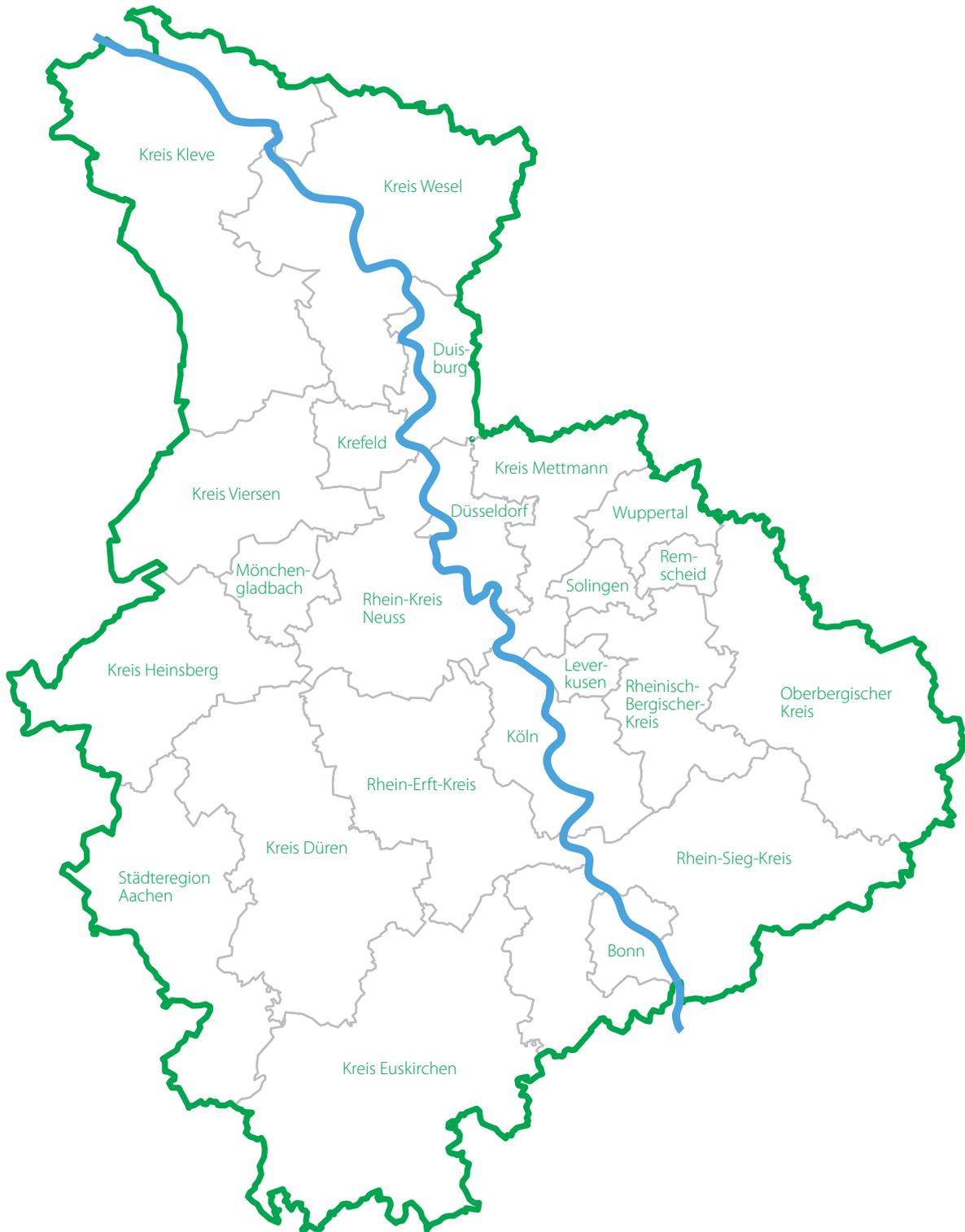
Forderungen der Metropolregion Rheinland zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur durch das Land NRW und den Bund

... AN DAS LAND NORDRHEIN-WESTFALEN

- Eine verbindliche landesgesetzliche Regelung muss für die vom Bund gewährten Umsatzsteueranteile („Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz NRW“) mit einer explizit benannten Finanzausstattung und Zweckbindung für Neu- und Ausbau sowie Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen versehen werden. Diese Mittel müssen in Höhe der Preissteigerung zusätzlich dynamisiert sein. Aufgrund der absehbaren Überzeichnung des Topfes sollte ein Multiplikator in Form eines zusätzlichen Anteils aus Landesmitteln vorgesehen werden.
- Die Verteilung der Mittel für Straße und Schiene ist in einem transparenten Verfahren vorzunehmen.
- Die Metropolregion Rheinland muss bei der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel ihrer Bedeutung angemessen und bedarfsgerecht berücksichtigt werden.
- Ein langfristiges System muss zur Förderung von überregionalen Rad(schnell)wegen und deren Anschlüssen an die kommunalen Radwegenetze aufgesetzt und mit entsprechend bedarfsgerechten Mitteln ausgestattet werden.

... AN DEN BUND

- Die Metropolregion Rheinland begrüßt sehr, dass die verfassungsrechtliche Voraussetzung für eine gesetzliche Erhöhung und Dynamisierung der Bundesmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geschaffen worden ist.
- Im weiteren Verlauf der Gesetzesänderung muss es nun darum gehen, die inhaltliche Ausgestaltung schnellmöglich vorzunehmen und die Dynamisierung konkret gesetzlich zu verankern, um die geplanten ÖPNV-Ausbauprojekte mit der notwendigen Planungssicherheit in die Realisierungsphase zu bringen.



Präambel

Die Metropolregion Rheinland setzt sich für die **Fort-schreibung, nachhaltige Verstetigung, Erhöhung und überjährige Planbarkeit der Finanzmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur** ein.

Die Region Rheinland als Ganzes ist stärker als die einzelnen Gebietskörperschaften und Institutionen. In diesem Bewusstsein haben sich am 20. Februar 2017 Städte und Kreise, die Industrie-, Handels- und Handwerkskammern, die Städteregion Aachen und der Landschaftsverband Rheinland zum **Metropol-region Rheinland e.V.** zusammengeschlossen (Liste der Mitglieder im Anhang).

Einer der thematischen **Schwerpunkte der Metro-polregion Rheinland** ist neben Bildung und Forschung, Standortmarketing sowie Kultur und Tourismus der Bereich Verkehr und Infrastruktur. Der entsprechende Arbeitskreis **Verkehr und Infrastruktur** hat sich folgende Ziele gesetzt:

- Stärkung des Wirtschafts- und Wohnstandortes Metropolregion Rheinland
- Politisches Marketing zur Finanzierung und zügigen Realisierung der notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen
- Optimierung des ÖPNV/SPNV, v.a. auch Abbau von Barrieren zwischen den Verbundräumen
- Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von bundesweiter bzw. europäischer Bedeutung
- Zukunftsweisende Entwicklungen und Pilotprojekte voranbringen (z.B. in den Bereichen E-Mobilität, E-Ticketing, fahrerloses Fahren)

Die polyzentrische Metropolregion Rheinland ist eine der stärksten Wirtschaftsregionen Deutschlands mit einem einzigartigen Verbund von Industrie, Dienstleistung und Gewerbe und großer Entwicklungsdynamik.

Die rheinländische Verkehrsinfrastruktur ist geprägt von

- dem größten Verkehrsaufkommen, der größten Dichte und dem höchsten Kfz-Besatz aller deutschen Metropolregionen,
- dem größten ÖPNV-/SPNV-Kundenanteil aller deutschen Metropolregionen,
- einem hohen Anteil regionaler Binnenverkehre,
- starken Pendlerströmen, insbesondere in die Großstädte Düsseldorf, Köln, Bonn, Aachen und zwischen den Teilregionen des Rheinlands,
- der Lage in den transeuropäischen Netzen bzw. zu den europäischen Verkehrskorridoren und damit einem hohen Transitverkehrsanteil, v.a. auch von den ZARA-Häfen (Seebrügge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam)
- intensiven Quell- und Zielbeziehungen im Güterverkehr,
- starken Engpässen im Personen- und Güterschiennenverkehr mit Auswirkungen auf das gesamte deutsche Bahnnetz,
- dem Rhein als Europas größter Wasserstraße, wobei die großen Binnenhäfen Duisburg, Neuss/ Düsseldorf und Köln wichtige Logistikfunktionen erfüllen.

Dementsprechend ist die Verkehrsinfrastruktur in der Metropolregion Rheinland äußerst stark beansprucht, dabei stark überaltert und abgenutzt (Sanierungsstau). Hinzu kommen erhebliche Engpässe und Lücken im Straßen- und Schienennetz. Davon zeugen z.B. die aktuellen Überlastungserklärungen der DB Netz AG zu den Hauptachsen des (inter-)nationalen Schienenverkehrs (linke Rhein-strecke Hürth-Kalscheuren–Remagen oder Köln Hbf – Köln Messe/Deutz–Köln-Mülheim) und die zunehmende Zahl der Baustellen im regionalen SPNV. Auch in der aktuellen Staubilanz des ADAC ist und bleibt Nordrhein-Westfalen das „Stauland Nr. 1“.

Die Metropolregion Rheinland begrüßt daher die Beschlussfassung des **Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030** und die entsprechenden Ausbaugesetze für Straße und Schiene ausdrücklich und fordert eine **konsequente Umsetzung der priorisierten Maßnahmen**. Die Region rüstet sich für die damit einhergehenden Auswirkungen, etwa noch stärker belastete Umleitungsstrecken oder die Notwendigkeit eines effizienten Baustellenmanagements.

Der zunehmende internationale Güter-(Transit-) Verkehr wird für eine weitere Verschärfung der Situation vor Ort sorgen. Hier setzt die Region auch bereits bei der Implementierung eines LKW-Navigationssystems an. Über die Infrastrukturmaßnahmen für den Fernverkehr aus dem BVWP 2030 hinaus gibt es gerade auf dem Gebiet der Metropolregion Rheinland viele kommunale, auch überregional bedeutsame Projekte mit noch unsicherer Finanzierung. Alleine der Finanzierungsbedarf der im Rahmen der Stadtverkehrsförderung für 2018 vorgemerkten Maßnahmen auf dem Gebiet der Metropolregion Rheinland beliefen sich auf Gesamtkosten von über 795 Mio. € für den kommunalen Straßenbau (neben 55 Mio. € für Projekte aus dem Bereich der Nahmobilität).

Dabei waren die in Vorbereitung befindlichen Planungen und Maßnahmen noch gar nicht berücksichtigt. In dem Programm des kommunalen Straßenbaus für das Jahr 2018 wurden davon 90 Mio. € Gesamtkosten (also 11 %) berücksichtigt und mit einer Zuwendung von 41 Mio. € gefördert.

Die Finanzierung der auch für das überregionale Verkehrsnetz und die Anpassung an neue strategische Verkehrskonzepte sehr wichtigen Projekte ist durch das Auslaufen der Entflechtungsmittel nach 2019 nicht gesichert. Damit gibt es keine Planungssicherheit für die Kommunen im Rheinland.

Forderungen der Metropolregion Rheinland zur Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur durch den Bund und das Land NRW

Seit Jahrzehnten sind das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, das Entflechtungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz elementare Bausteine der Finanzierung des Individual- und des öffentlichen Verkehrs. Die gesetzlichen Grundlagen wurden in der Vergangenheit immer wieder an aktuelle Entwicklungen angepasst – ein Überblick über Kontext und Chronologie bis heute ist als Anlage beigefügt.

Für die verkehrsinfrastrukturelle Zukunftssicherung fordern wir den Bund und das Land Nordrhein-Westfalen auf, **die Metropolregion Rheinland bei der Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel gemäß ihrer Bedeutung angemessen und bedarfsgerecht zu berücksichtigen.**

LAND NRW

Wir richten uns in dem Wissen an die Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen, dass für die notwendige Planungssicherheit eine langfristig gesicherte Finanzierungsgrundlage unabdingbar ist, die nicht jährlich bei Beratungen zum Landeshaushalt neu zur Disposition steht. Dies gilt für Planung und Durchführung der Projekte gleichermaßen.

Während es für den öffentlichen Verkehr, insbesondere den SPNV, immerhin schon entsprechende gesetzliche Grundlagen gibt (GVFG-Bundesprogramm, Regionalisierungsgesetz, ÖPNVG NRW), ist in den Bereichen des Individualverkehrs durch die Abhängigkeit von den jährlichen Haushaltsberatungen, in denen die Mittel zur Verfügung gestellt werden, wenig Planungssicherheit gegeben. Auch wenn in den jährlichen Haushaltsgesetzen eine Überjährigkeit dieser Finanzmittel (Verpflichtungsermächtigungen) festgelegt wird, bedeutet dies keine Planungs- und Finanzierungssicherheit über einen langen Zeitraum für neue Vorhaben, die mittelfristig eingeplant werden sollen.

Wir fordern deshalb eine verbindliche landesgesetzliche Regelung für die vom Bund gewährten Umsatzsteueranteile („Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz NRW“) mit einer explizit benannten Finanzausstattung und Zweckbindung für Neu- und Ausbau sowie Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen. Diese Mittel müssen in Höhe der Preissteigerung zusätzlich dynamisiert sein. Aufgrund der absehbaren Überzeichnung des Topfes sollte ein Multiplikator in Form eines zusätzlichen Anteils aus Landesmitteln vorgesehen werden.

Die Verteilung der Mittel für Straße und Schiene ist in einem transparenten Verfahren vorzunehmen, um einer möglichen Bevorzugung einzelner Räume vorzubeugen.

In der Metropolregion Rheinland kommt neuen und flexibleren Mobilitätskonzepten ein hoher Stellenwert zu. Dazu gehört auch die Verlagerung des Alltagsverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, insbesondere das Fahrrad. Die Kommunen in der Metropolregion Rheinland haben viele sinnvolle und zukunftsweisende Radwegkonzepte erarbeitet, deren Umsetzung oftmals an fehlenden Finanzierungsmöglichkeiten scheitert. Deshalb wird das Land gebeten, ein langfristiges System zur zusätzlichen Förderung von überregionalen Rad(schnell)wegen und deren Anschlüssen an die kommunalen Radwegenetze aufzusetzen und mit entsprechend bedarfsgerechten Mitteln auszustatten.

BUND

Wir begrüßen ausdrücklich die aktuelle Entwicklung in Bezug auf das GVFG-Bundesprogramm. Bereits im Koalitionsvertrag zwischen der CDU/CSU und SPD ist festgelegt, dass die Bundesmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von heute 330 Mio. € bis zum Jahr 2021 auf jährlich 1 Mrd. € erhöht und danach jährlich dynamisiert werden sollen.

Ende März 2019 wurde mit der Grundgesetz-Änderung die verfassungsrechtliche Voraussetzung für eine gesetzliche Erhöhung bereits vor dem 1. Januar 2025 geschaffen. Wir sind der Überzeugung, dass dies angesichts der Tatsache, dass die Zahlungen für den Nahverkehr seit über 20 Jahren nicht mehr erhöht wurden, das GVFG-Bundesprogramm bereits heute für viele Jahre stark überzeichnet ist und vor dem Hintergrund sich rasant wandelnder Rahmenbedingungen (stark überlastete Verkehrsinfrastrukturen, Klimaschutz-/Dieseldiskussion, stark steigende Nutzerzahlen im Nahverkehr) das richtige Zeichen ist.

Die ursprünglich 2017 beschlossene „Einfrierung“ der Mittel auf rund 333 Mio. € bis 2024 hätte zur Folge gehabt, dass insbesondere der Schienen-Ausbau viel zu langsam erfolgt, um einen wirksamen Beitrag zur Entlastung der Straßen-Kapazitäten oder zum Klimaschutz leisten zu können.

Wir fordern den Bund auf, die Erhöhung samt angemessener Dynamisierung zeitnah weiter gesetzlich zu verankern und inhaltlich mit verschärftem Blick auf die Bedarfe vor Ort zu konkretisieren, um die geplanten ÖPNV-Ausbauprojekte in die dringend notwendige Realisierungsphase zu bringen und mittelfristige Planungssicherheit für moderne, effiziente und leistungsstarke Nahverkehrsangebote zu gewährleisten.

Anhang 1: Historie und aktueller Sachstand zur Finanzierung von Individual- und öffentlichem Verkehr durch den Bund und das Land Nordrhein-Westfalen

Abbildung:
Chronologische Übersicht über die wichtigsten Bausteine

	Förderung Individualverkehr	Förderung ÖPNV		
		Förderprojekte bis 50 Mio €	Großvorhaben über 50 Mio €	weitere ÖPNV- Förderung
1971	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)			
1993				Regionalisierungsgesetz (RegG)
ab 2004	<i>Föderalismusdebatte - Abschaffung Mischfinanzierung</i>			
2006/ 2007	Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden	Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden	Fortführung besonderer Programme "Bundesprogramm GVFG", Maßnahmen > 50 Mio. Euro	
	Föderalismusreform-Begleitgesetz (FödRef-BeglG) Art. 13 – Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) • Ausgleich aus dem Bundeshaushalt • zunächst nur bis 2013, jetzt Auslauf 31.12.2019 • ab 2014 Wegfall der gruppenspezifischen Zweckbindung	Föderalismusreform-Begleitgesetz (FödRef-BeglG) Art. 13 – Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) Verkehrsprojekte < 50 Mio. Euro • Ausgleich aus dem Bundeshaushalt • zunächst nur bis 2013, jetzt Auslauf 31.12.2019 • ab 2014 Wegfall der gruppenspezifischen Zweckbindung		
2014	Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW): Verteilung wie zuvor	Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW): Verteilung wie zuvor		
ab 2015	<i>Bund-Länder-Finanzausgleichsdebatte</i>			
2016	Neuordnung der Bund/Länder-Finanzbeziehungen: Abschaffung der Entflechtungsmittel zum 31.12.2019, aber Zusage eines Umsatzsteuerfestbetrages ab dem Jahr 2020; damit wird das Land in die Lage versetzt, Mittel in Höhe der bisher vom Bund finanzierten Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus aus dem Landeshaushalt bereitzustellen.	Neuordnung der Bund/Länder-Finanzbeziehungen: Abschaffung der Entflechtungsmittel zum 31.12.2019, aber Zusage eines Umsatzsteuerfestbetrages ab dem Jahr 2020; damit wird das Land in die Lage versetzt, Mittel in Höhe der bisher vom Bund finanzierten Entflechtungsmittel über das Jahr 2019 hinaus aus dem Landeshaushalt bereitzustellen.	Dauerhafte Fortführung des Bundesprogramms GVFG für ÖPNV-Großvorhaben	Änderung RegG 2016 bundesweit ca. 8 Mrd. € pro Jahr, 1,8% Steigerung jährlich bis 2031 (Diese Mittel dienen primär der Finanzierung des SPNV-Angebotes, können jedoch auch für die Infrastrukturförderung (§§ 12, 13 ÖPNVG) sowie sonstige ÖPNV-Förderung (§ 14 ÖPNVG) verwendet werden.)
2017	Veranschlagung der Förderung jährlich im Haushaltsgesetz auch mit mittelfristigen Verpflichtungsermächtigungen	Änderung § 12 ÖPNVG NRW (pauschalierte Investitionsförderung); mind. 150 Mio. € aus RegM, Entflechtungsmitteln und ab 2020 aus Landesmitteln § 13 ÖPNVG NRW (Investitionsmaßnahmen im besonderen Landesinteresse)	03/2019: Grundgesetz-Änderung als Voraussetzung der Mittelerrhöhung von bundesweit 330 Mio. € auf jährlich eine Mrd. € bis zum Jahr 2021, danach jährliche Dynamisierung	
nach 2019	Umsatzsteuerfestbetrag für die Länder nach Auslaufen der Entflechtungsmittel (s. 2016)	Umsatzsteuerfestbetrag für die Länder nach Auslaufen der Entflechtungsmittel (s. 2016)		
	Die Bundesländer müssen den Rahmen für sinnvollen und sicheren Einsatz der Mittel im Verkehrssektor schaffen.			

Seit 1971 gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden über das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**. Dieses reine Investitionsförderungsgesetz basierte auf einem Beschluss der Bundesregierung von 1966, eine anstehende Erhöhung der Mineralölsteuer zweckgebunden für die Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse sowohl beim individuellen als auch öffentlichen Verkehr einzusetzen.

1987 kam es zu einer Deckelung der GVFG-Mittel auf 2,6 Mrd. DM jährlich. Mit der Wiedervereinigung erhöhte man die Deckelung auf 3,28 Mrd. DM und führte einen Verteilungsschlüssel zwischen alten und neuen Ländern von 75,8 zu 24,2 ein.

Organisatorisch wurde das GVFG 1992 im Verhältnis 80 zu 20 in **Länder- und Bundesprogramme** aufgeteilt. Die Länder erhielten für ihre Programme einen Teil der Gesamtmittel, wobei sich die Verteilung aus der Anzahl der im jeweiligen Land zugelassenen Kraftfahrzeuge und den Korrekturfaktoren ergab. Das Bundesprogramm diente fortan ausschließlich der Förderung von großen Schienenprojekten in Verdichtungsräumen mit überregionalem Interesse. Wichtige Großprojekte sollten nicht an einer Überlastung des jeweiligen Länderprogramms scheitern. Mit der Reform gab es auch keine fest vorgegebene Aufteilung der Mittel für den kommunalen Straßenbau auf der einen Seite und den öffentlichen Verkehr auf der anderen Seite mehr. Die Länder konnten nun selber entscheiden, wo sie ihre Akzente setzen. Damit gewann das Finanzvolumen für den Straßenbau gegenüber dem für den ÖPNV ab Mitte der neunziger Jahre zeitweise ein leichtes Übergewicht.

Im Zuge der **Föderalismusreform I** im Jahr 2007 wurde die Bund-Länder-Mischfinanzierung aufgehoben. Seit dem Inkrafttreten der Beschlüsse erhalten die Länder die Mittel der vormaligen GVFG-Landesprogramme vom Bund als **Entflechtungsmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden**.

Das **Entflechtungsgesetz (EntflechtG)** stellt die Finanzierung von Gemeinschaftsaufgaben von weniger als 50 Mio. € sicher, die bis 2006 von Bund und Ländern gemeinsam wahrgenommen wurden. Die jährlichen Entflechtungsmittel in Höhe von 1,3355 Mrd. € stellt der Bund als Kompensation für den Wegfall von Bundesfinanzhilfen für Investitionen im kommunalen Straßenbau und den ÖPNV bereit. Diese Mittel werden den Ländern nach einem im EntflechtG vorgegebenen Schlüssel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung gestellt. NRW erhält 19,43%, also ca. 259,5 Mio. €.

Bis zum Jahr 2013 mussten die Länder die Mittel investiv in den Ausgabenbereichen der ehemaligen Mischfinanzierungen verwenden. Seit 2014 ist die **Zweckbindung der Entflechtungsmittel** für den Verkehrsbereich ausgelaufen und es gilt nur noch eine investive Zweckbindung. Die Länder haben eigene **landesrechtliche Regelungen zur Verwendung** der Entflechtungsmittel erlassen und setzen dabei unterschiedliche Investitionsschwerpunkte. Die Mehrzahl der Flächenländer hat per Landesgesetz festgelegt, die Zweckbindung der Entflechtungsmittel für den Verkehrsbereich beizubehalten. In NRW wurde dies **im Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW) festgelegt**.

Bei der **Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020** haben Bund und Länder die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung der Länder für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur bekräftigt. Die Entflechtungsmittel des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden enden damit am 31. Dezember 2019 und werden nicht fortgeführt.

Der Bund wird dann ab 2020 keine „an die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ gebundenen Mittel an die Länder mehr überweisen, sondern nur noch allgemeine **Zahlungen aus den Umsatzsteuereinkommen des Bundes leisten**, wodurch die Länder keine finanziellen Einbußen haben sollen.

Bei der **Entflechtungsmittel-Nachfolge** sind nun die Länder dafür verantwortlich, die ab 2020 zur Verfügung stehenden Mittel aus dem Umsatzsteuereinkommen auch weiterhin zweckgebunden für den Ausbau und die Sanierung der Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen, etwa per Landesgesetz.

Als erstes Bundesland hat **NRW** im Dezember 2016 sein **ÖPNV-Gesetz** novelliert und sichert ab 2020 die Finanzierung der ÖPNV-Investitionsförderung aus Landesmitteln in identischer Höhe. Inwieweit das Land NRW die Einnahmen darüber hinaus für kommunale Verkehrsprojekte – insbesondere den Straßenbau und die -sanierung – aufwendet, ist noch offen.

Grundsätzlich wurde mit Inkrafttreten des **Regionalisierungsgesetzes (RegG)** der öffentliche Personenverkehr auf der Schiene Aufgabe der Bundesländer. Mit der Revision des RegG des Bundes Ende 2016 konnte rückwirkend zum 1. Januar 2016 eine Erhöhung der Bundesmittel für den SPNV/ÖPNV erreicht werden. Ausgehend von ca. 8 Mrd. €/Jahr 2016 gibt es nun eine 1,8%ige Steigerung jährlich bis 2031.

Für größere ÖPNV-Schieneninvestitionsvorhaben in Verdichtungsräumen und zugehörigen Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. € stellt der Bund auch nach der Neuregelung des Finanzausgleichssystems Mittel aus dem **GVFG-Bundesprogramm** bereit, und zwar unbefristet

über das Jahr 2019 hinaus. Die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms ohne eine direkte zeitliche Befristung ist zwar als Erfolg anzusehen. Im Zuge der Ressortabstimmung wurde allerdings eine über die Bund-Länder-Beschlüsse vom Oktober 2016 hinausgehende neue Klausel in Artikel 125 c des Grundgesetzes (GG) eingefügt, nach der eine GVFG-Änderung durch Bundesgesetz erst ab dem 1. Januar 2025 zulässig ist. In dem Paket zur Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist die Förderhöhe von rund 333 Mio. € festgeschrieben, wobei es keine festen Förderquoten für die einzelnen Länder gibt. Festgelegt ist nur, dass 75,8% für die alten und 24,2% für die neuen Länder verwendet werden müssen. Somit verbleibt die Mittelhöhe bis mindestens Ende 2024 auf dem heutigen Niveau.

Bereits im Koalitionsvertrag zwischen der CDU/CSU und SPD wurde festgelegt, dass die Bundesmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz von heute 330 Mio. € bis zum Jahr 2021 auf jährlich 1 Mrd. € erhöht und danach jährlich dynamisiert werden.

Die Voraussetzungen für die gesetzliche Realisierung dieser Vereinbarung wurden mit der Grundgesetz-Änderung im März 2019 geschaffen. Artikel 125c Absatz 2 Satz 3 GG, nach dem eine Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes durch Bundesgesetz erst ab 01.01.2025 zulässig war, enthält diese Zeitangabe nun nicht mehr.

Anhang 2: Mitglieder Metropolregion Rheinland e.V.

Kreisfreie Städte

Stadt Aachen

Hackländerstraße 1
52064 Aachen
www.aachen.de



Stadt Bonn

Berliner Platz 2
53103 Bonn
www.bonn.de



Stadt Düsseldorf

Marktplatz 2
40213 Düsseldorf
www.duesseldorf.de



Landeshauptstadt
Düsseldorf

Stadt Duisburg

Burgplatz 19
47051 Duisburg
www.duisburg.de



Stadt Köln

Historisches Rathaus
50667 Köln-Innenstadt
www.stadt-koeln.de



Stadt Krefeld

Von-der-Leyen-Platz 1
47798 Krefeld
www.krefeld.de



Stadt Leverkusen

Postfach 10 11 40
51311 Leverkusen
www.leverkusen.de



Stadt Leverkusen

Stadt Mönchengladbach

Rathausplatz 1
41061 Mönchengladbach
www.moenchengladbach.de



Stadt Remscheid

Theodor-Heuss-Platz 1
42853 Remscheid
www.remscheid.de



Stadt Solingen

Walter-Scheel-Platz 1
42651 Solingen
www.solingen.de



Stadt Wuppertal

Johannes-Rau-Platz 1
42275 Wuppertal
www.wuppertal.de



STADT WUPPERTAL

Kreise

Kreis Düren

Bismarckstraße 16
52351 Düren
www.kreis-dueren.de



Kreis Euskirchen

Jülicher Ring 32
53879 Euskirchen
www.kreis-euskirchen.de



Kreis Heinsberg

Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg
www.kreis-heinsberg.de



Kreis Kleve

Nassauerallee 15-23
47533 Kleve
www.kreis-kleve.de



Kreis Mettmann

Düsseldorfer Straße 26
40822 Mettmann
www.kreis-mettmann.de



Kreis Viersen

Rathausmarkt 3
41747 Viersen
www.kreis-viersen.de



Kreis Wesel

Reeser Landstraße 31
46483 Wesel
www.kreis-wesel.de



Oberbergischer Kreis

Moltkestraße 42
51643 Gummersbach
www.oberbergischer-kreis.de



Rheinisch-Bergischer Kreis

Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach
www.rbk-direkt.de



Rhein-Erft-Kreis

Willy-Brandt-Platz 1
50126 Bergheim
www.rhein-erft-kreis.de



Rhein-Kreis Neuss

Oberstraße 91
41460 Neuss
www.rhein-kreis-neuss.de



Rhein-Sieg-Kreis

Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg
www.rhein-sieg-kreis.de



Städtereigionen

Städtereigion Aachen

Zollernstraße 10
52070 Aachen
www.staedtereigion-aachen.de



Landschaftsverbände

Landschaftsverband Rheinland

Kennedy-Ufer 2
50679 Köln
www.lvr.de



Kammern

Handwerkskammer Aachen

Sandkaulbach 17 – 21
52062 Aachen
www.hwk-aachen.de



Handwerkskammer Düsseldorf

Georg-Schulhoff-Platz 1
40221 Düsseldorf
www.hwk-duesseldorf.de



Handwerkskammer zu Köln

Heumarkt 12
50667 Köln
www.hwk-koeln.de



IHK Aachen

Theaterstraße 6 – 10
52062 Aachen
www.aachen.ihk.de



IHK Bonn/Rhein-Sieg

Bonner Talweg 17
53113 Bonn
www.ihk-bonn.de



IHK Düsseldorf

Ernst-Schneider-Platz 1
40212 Düsseldorf
www.duesseldorf.ihk.de



Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve

Mercatorstraße 22-24
47051 Duisburg
www.ihk-niederrhein.de



IHK Köln

Unter Sachsenhausen 10 – 26
50667 Köln
www.ihk-koeln.de



IHK Mittlerer Niederrhein

Nordwall 39
47798 Krefeld
www.ihk-krefeld.de



IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid

Heinrich-Kamp-Platz 2
42103 Wuppertal (Elberfeld)
www.wuppertal.ihk24.de



Das Positionspapier wurde erstellt vom
Arbeitskreis Verkehr und Infrastruktur des Metropolregion Rheinland e.V.

Mitglieder sind (Stand Juni 2019):

Andreas Budde, Kreis Viersen (Leiter des Arbeitskreises)
Wolfgang Baumeister, IHK Mittlerer Niederrhein
Achim Blindert, Kreis Euskirchen
Bernd Böhnke, Kreis Düren
Dr. Gregor Bonin, Stadt Mönchengladbach
Helmut Czichy, Kreis Wesel
Andrea Deppe, Stadt Leverkusen
Monika Frohn, IHK Aachen
Stefan Götz, Regionalrat Köln
Andree Haack, Stadt Duisburg
Ulrike Haase, Kreis Mettmann
Silke Hälker, Kreis Kleve
Peter Heinze, Stadt Remscheid
Frank Herhaus, Oberbergischer Kreis
Hartmut Hoferichter, Stadt Solingen
Frederik Hupperts, IHK zu Köln
Kirsten Jahn, Metropolregion Rheinland
Sigrun Köhle, Bezirksregierung Köln
Dr. Ansgar Kortenjann, Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg
Reinhold Lind, Kreis Heinsberg
Martin Linne, Stadt Krefeld
Dr. Jan Lohoff, Straßen.NRW
Ronald R.F. Lünser, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Frank Meyer, Stadt Wuppertal
Uwe Müller, Stadt Aachen
Gerhard Neitzke, Regionalrat Köln
Dieter Philipp, Handwerkskammer Aachen
Harald Pütz, Rhein-Sieg-Kreis
Andrea Raddatz, Handwerkskammer Düsseldorf
Dr. Norbert Reinkober, Verkehrsverbund Rhein-Sieg/NVR
Ruth Roelen, Städteregion Aachen
Berthold Rothe, Rhein-Erft-Kreis
Dr. Mehmet Sarikaya, Rhein-Sieg-Kreis
Patric Stieler, Stadt Köln
Rainer Thiel, Regionalrat Düsseldorf
Marcus Temburg, Rhein-Kreis Neuss
Thomas Vieten, IHK Düsseldorf
Matthias Vollstedt, Bezirksregierung Düsseldorf
Manfred Waddey, Regionalrat Köln
Thomas Wängler, IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid
Inga Weitemeyer, Handwerkskammer zu Köln
Helmut Wiesner, Stadt Bonn
Dr. Stephan Wimmers, IHK Bonn/Rhein-Sieg
Gerd Wölwer, Rheinisch-Bergischer-Kreis
Cornelia Zuschke, Landeshauptstadt Düsseldorf

Kontakt

Metropolregion Rheinland e. V.
Ottoplatz 1 | 50679 Köln

T. +49 221 989317-0
F. +49 221 989317-101

info@metropolregion-rheinland.de
www.metropolregion-rheinland.de

Impressum

V. i. S. d. P.: Kirsten Jahn und
Ulla Thönnissen

Herausgeber:
Metropolregion Rheinland e. V.

Redaktion: Leitung des Arbeitskreises
Verkehr und Infrastruktur,
Andreas Budde, Dezernent für Planen,
Bauen und Umwelt des Kreises Viersen

Stand: Juni 2019