

Resolution des Landkreises Trier-Saarburg bezüglich der mangelnden Landesförderung im Bereich des Kommunalen Straßenbaus, insbesondere im Kreisstraßenbau

Vorbemerkung

Der Substanzverzehr der Straßeninfrastruktur, einschließlich der technischen Bauwerke, ist seit Langem ein Thema, das den Rechnungshof, aber auch die breite Öffentlichkeit, beschäftigt. Insbesondere im Bereich der Kreisstraßen fehlt eine nachhaltige Strategie, die auf den Werterhalt und darüber hinaus die langfristige Sicherung der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur ausgerichtet ist. Die Fördermittel für den Kommunalen Straßenbau im Gesamten (Kreis- und Gemeindestraßen) waren in den Jahren 2013 bis 2015 mit 55 Mio. € im Mittel fast 40 Mio. € niedriger als noch zu Beginn der 90er-Jahre. Aufgrund der rückläufigen Fördermittel, sowie aufgrund ihrer allgemein schwierigen Finanzsituation sind die Investitionen der Landkreise im Bereich der Kreisstraßen von rund 58 Mio. € im Jahr 2009 auf rd. 42 Mio. € im Jahr 2015 zurückgegangen. Preisbereinigt entspricht dies einem Rückgang von 30 %. Die Tatsache, dass die durchschnittlichen Abschreibungen der Kreisstraßen im Land Rheinland-Pfalz in den Jahren 2012 bis 2015 um jährlich rund 30 Mio. über dem jeweiligen Investitionsvolumen der Landkreise gelegen haben, verdeutlicht in signifikanter Weise den Werteverzehr.

Diese Entwicklung wird auch nochmals durch die uns seitens des Landkreistags übersandten Förderübersichten des Fachreferats für Kommunale Verkehrsanlagen im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau (MWVLW) verdeutlicht. Wie daraus hervorgeht, sind die Fördermittel (Anteil Landesfinanzausgleichsgesetz (LFAG)) im Bereich des kommunalen Straßenbaus insgesamt (Kreis- und Gemeindestraßen) seit 2015 von 49,8 Mio. € auf 37,1 Mio. € im Jahr 2017 und somit um mehr als 25 % gesunken. Betrachtet man den Bereich der Kreisstraßen isoliert, zeigt sich, dass die Fördermittel hier von 38,8 Mio. € im Jahr 2009 kontinuierlich auf lediglich noch 25,4 Mio. € im Jahr 2017 gesunken sind (LFAG-Anteil; entspricht ca. 34,5 %).

Auch im Landkreis Trier-Saarburg ist dies klar erkennbar. Während sich die Fördermittel in den Jahren 2009 bis 2013 noch kontinuierlich und teils klar über 3.000.000 € (Spitze in 2014 mit 3.782.256 €) bewegten, ist dieser Wert in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen und hat in 2017 mit lediglich noch 2.057.346 € seinen Tiefststand erreicht. Dies entspricht verglichen mit dem Höchstwert in 2014 einem Rückgang von mehr als 45 %.

Betrachtet man die Investitionen im Landkreis Trier-Saarburg in den Bereich Kreisstraßen isoliert, ist im Vergleich von 2009 zu 2017 ein Rückgang von 4.817.138 € auf 2.636.318 € zu beobachten (ebenfalls mehr als 45 %).

Auch im Hinblick auf den Werteverzehr im Bereich der Kreisstraßen lassen sich die Ausführungen des Landkreistages für den Landkreis Trier-Saarburg im Wesentlichen bestätigen. Auf den Zeitraum von 2009 bis 2017 gesehen, stehen Abschreibungen in Höhe von ca. 45,3 Mio. € Investitionen in Höhe von lediglich knapp 40,9 Mio. € entgegen. Dies entspricht auf den Gesamtzeitraum von 9 Jahren gesehen einem Substanzverlust in Höhe von insgesamt ca. 4,45 Mio. €, bzw. durchschnittlich knapp 0,5 Mio. € pro Jahr (im Detail sh. entsprechende Aufstellung in der Anlage).

Die Gründe dafür liegen neben der mangelnden Landesförderung u. a. auch darin, dass die Planungsbehörden beim Landesbetrieb Mobilität seitens des Landes nicht mit ausreichend Ingenieuren ausgestattet werden, was teilweise zu Planungs- und infolgedessen auch zu Projektverzögerungen im Gesamten führt.

Zusätzlich fällt es dem Kreis aufgrund seiner nach wie vor schwierigen Finanzsituation (Stichwort: mangelnde Finanzausstattung der Landkreis im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs) bei gleichzeitig stark steigenden Baukosten zunehmend schwer, seinen 20 - 30%-igen Eigenanteil für Kreisstraßenbaumaßnahmen zu schultern.

Vor dem Hintergrund, dass im Landkreis Trier-Saarburg trotz erheblicher Investitionen in diesem Bereich in den vergangenen Jahren gemäß der letzten Zustandserfassung der Kreisstraßen im Jahr 2016 gut 45 % der Straßen mit der schlechtesten Zustandsklasse 4,5 – 5 (rot) bewertet sind, muss aus Sicht des Landkreises Trier-Saarburg allgemein noch festgehalten werden, dass eine dauerhaft gesicherte und ausreichende Finanzierung für Kreisstraßenbaumaßnahmen im Doppelhaushalt 2017/2018 des Landes, bzw. generell nach dem im Entflechtungsgesetz festgelegten Zeitrahmen prioritär wichtig erscheint. Nur wenn die erforderlichen Sanierungen, bzw. Unterhaltungsarbeiten kontinuierlich auch an den Kreisstraßen erfolgen, lässt sich dauerhaft eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur erreichen und dem Werteverzehr wirksam entgegenwirken. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund wichtig, dass wie oben dargestellt noch erheblicher Nachholbedarf in der Sanierung und dem Ausbau von Kreisstraßen besteht und es somit zu einer Aufstockung der entsprechenden Förderung kommen muss.

Die kommunale Straßeninfrastruktur auf der Ebene der Kreisstraßen, bzw. auch insgesamt muss vorrangig eine deutlich höhere und nachhaltig bestehende Finanzausweisung erfahren, um dauerhaft leistungsfähig sein zu können.

Zu Recht hat sich der Landkreistag Rheinland-Pfalz daher für eine Aufstockung der Förderkontingente im Kreisstraßenbau, sowie für höhere Allgemeine Straßenzuweisungen ausgesprochen. Der Landkreis Trier-Saarburg unterstützt diese Forderung nachdrücklich und fordert das Land daher im Einzelnen zur Ergreifung folgender Maßnahmen auf:

- a) **Anhebung der Fördersätze im Bereich des Kommunalen Straßenbaus, bzw. insbesondere im Bereich des Kreisstraßenbaus**
- b) **allgemeine Anhebung der Förderkontingente im Bereich des Kommunalen Straßenbaus**
- c) **bessere Ausstattung des LBM mit einer ausreichenden Anzahl von Ingenieuren**
- d) **Anhebung der allgemeinen Straßenzuweisung**
- e) **allgemein bessere Ausstattung der Landkreise im Rahmen des Kommunalen Finanzausgleichs**

Nur so lassen sich die erforderlichen Sanierungen, bzw. Unterhaltungsarbeiten an den Kommunalen Straßen, bzw. insbesondere auch an den Kreisstraßen, kontinuierlich durchführen, so dass eine dauerhaft funktionierende Verkehrsinfrastruktur gewährleistet und dem steigenden Substanzverlust der Kommunalen Straßen, bzw. der Kreisstraßen, nachhaltig entgegenwirkt werden kann.