

# **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 Bundesmittel für die kommunale Verkehrsinfrastruktur nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz müssen von heute 330 Mio. € bis zum Jahr 2021 auf jährlich 1 Mrd. € erhöht und danach jährlich dynamisiert werden.
- Die in Aussicht gestellte Erhöhung muss samt angemessener Dynamisierung zeitnah gesetzlich verankert und konkretisiert werden, um die geplanten ÖPNV-Ausbauprojekte in die dringend notwendige Realisierungsphase bringen zu können und Planungssicherheit zu gewährleisten.

## 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 **Metropolregion Rheinland e.V.** zusammengeschlossen (Liste der Mitglieder im Anhang).

Einer der thematischen **Schwerpunkte der Metropolregion 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 (Sanierungstau). 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 für das Jahr 2017 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, wie 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 Erarbeitung eines LKW-Navigations-systems 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 aktuell im Rahmen der Stadtverkehrsförderung vorgemerkten Maßnahmen auf dem Gebiet der Metropolregion Rheinland beläuft sich auf Gesamtkosten von über 795 Mio. € für den kommunalen Straßenbau (neben 55 Mio. € für Projekte aus dem Bereich der Nahmobilität). Dabei sind 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**

Darüber hinaus begrüßen wir ausdrücklich die aktuelle Entwicklung in Bezug auf das GVFG-Bundesprogramm. 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.

Wir sind der Überzeugung, dass dies angesichts der Tatsache, dass die Zahlungen für den Nahverkehr seit über 20 Jahren nicht mehr erhöht wurden und das GVFG-Bundesprogramm bereits heute für viele Jahre stark überzeichnet ist, und vor dem Hintergrund der sich rasant wandelnden 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 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 deshalb auf, die in Aussicht gestellte Erhöhung samt angemessener Dynamisierung zeitnah gesetzlich zu verankern und zu konkretisieren, um die geplanten ÖPNV-Ausbauprojekte in die dringend notwendige Realisierungsphase bringen zu können und Planungssicherheit 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	Föderalismusdebatte - Abschaffung Mischfinanzierung			
2006/2007	Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Föderalismusreform-Begleitgesetz (FödRef-BegG) 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	Abschaffung der Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Föderalismusreform-Begleitgesetz (FödRef-BegG) 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	Fortführung besonderer Programme "Bundesprogramm GVFG", Maßnahmen > 50 Mio. Euro	
2014	Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW): Verteilung wie zuvor	Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW): Verteilung wie zuvor		
ab 2015	Bund-Länder-Finanzausgleichsdebatte			
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)	Koalitionsvertrag CDU/CSU / SPD: bundesweit von heute 330 Mio. € bis zum Jahr 2021 auf jährlich eine Mrd. € erhöht und danach jährlich dynamisiert	
nach 2019	Umsatzsteuerfestbetrag für die Länder nach Auslaufen der Entflechtungsmittel (s. 2016) <b>&gt;&gt; Bundesländer müssen den Rahmen für sinnvollen und sicheren Einsatz der Mittel im Verkehrssektor schaffen.</b>	Umsatzsteuerfestbetrag für die Länder nach Auslaufen der Entflechtungsmittel (s. 2016) <b>&gt;&gt; Bundesländer müssen den Rahmen für sinnvollen und sicheren Einsatz der Mittel im Verkehrssektor schaffen.</b>		

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 Umsatzaufkommen 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 Umsatzaufkommen 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-Schieneinvestitionsvorhaben in Verdichtungsräumen und zugehörigen Randgebieten mit zwendungsfähigen 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.

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.

## 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



**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 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



### 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  
47525 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



### Städteregionen

**Städteregion Aachen**  
Zollernstraße 10  
52070 Aachen  
www.staedteregion-aachen.de



### Kammern

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



**IHK Bonn/Rhein-Sieg**  
Bonner Talweg 17  
53113 Bonn  
www.ihk-bonn.de



**IHK Mittlerer Niederrhein**  
Nordwall 39  
47798 Krefeld  
www.ihk-krefeld.de



### Landschaftsverbände

**Landschaftsverband Rheinland**  
Kennedy-Ufer 2  
50679 Köln  
www.lvr.de



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



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



**IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid**  
Heinrich-Kamp-Platz 2  
42103 Wuppertal (Elberfeld)  
www.wuppertal.ihk24.de



**Handwerkskammer zu Köln**  
Heumarkt 12  
50667 Köln  
www.hwk-koeln.de



**Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve**  
Mercatorstraße 22-24  
47051 Duisburg  
www.ihk-niederrhein.de



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



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



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

Mitglieder sind:

Andreas Budde, Kreis Viersen (Leiter des Arbeitskreises)  
Wolfgang Baumeister, IHK Mittlerer Niederrhein  
Achim Blindert, Kreis Euskirchen  
Andrea Blome, Stadt Köln  
Bernd Bohnke, Kreis Düren  
Dr. Gregor Bonin, Stadt Mönchengladbach  
Helmut Czichy, Kreis Wesel  
Andrea Deppe, Stadt Leverkusen  
Monika Frohn, IHK Aachen  
Ulrike Haase, Kreis Mettmann  
Silke Häker, Kreis Kleve  
Peter Heinze, Stadt Remscheid  
Frank Herhaus, Oberbergischer Kreis  
Hartmut Hoferichter, Stadt Solingen  
Frederik Huppert, IHK zu Köln  
Michael Jaeger, Rhein-Sieg-Kreis  
Sigrun Köhle, Bezirksregierung Köln  
Dr. Ansgar Kortenjann, Niederrheinische IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg  
Bernd Kraemer, Handwerkskammer zu Köln  
Martin Linne, Stadt Krefeld  
Jan Lohoff, Straßen.NRW  
Frank Meyer, Stadt Wuppertal  
Josef Nießen, Kreis Heinsberg  
Andrea Raddatz, Handwerkskammer Düsseldorf  
Ruth Roelen, Städteregion Aachen  
Berthold Rothe, Rhein-Erft-Kreis  
Dr. Mehmet Sarikaya, Rhein-Sieg-Kreis  
Marcus Temburg, Rhein-Kreis Neuss  
Carsten Tum, Stadt Duisburg  
Thomas Vieten, IHK Düsseldorf  
Matthias Vollstedt, Bezirksregierung Düsseldorf  
Thomas Wängler, IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid  
Helmut Wiesner, Stadt Bonn  
Dr. Stephan Wimmers, IHK Bonn/Rhein-Sieg  
Werner Wingenfeld, Stadt Aachen  
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](mailto:info@metropolregion-rheinland.de)  
[www.metropolregion-rheinland.de](http://www.metropolregion-rheinland.de)

## **Impressum**

V. i. S. d. P.: Dr. Ernst Grigat

Herausgeber:  
Metropolregion Rheinland e. V.

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

Stand: Juli 2018