

Mitteilung

der Landesregierung

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2006 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 2004 (Nr. 8)
– Erhöhungsanträge bei Infrastrukturmaßnahmen des
öffentlichen Personennahverkehrs**

Landtagsbeschluss

Der Landtag hat am 26. Juli 2007 folgenden Beschluss gefasst (Drucksache 14/1535 Ziffer 2):

Die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag bis 31. Dezember 2008 einen Erfahrungsbericht zur Höchstbetragsförderung und zur Änderung der Bewilligungspraxis vorzulegen.

Bericht

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2008 Nr. I 0451.1 berichtet das Staatsministerium wie folgt:

Das Innenministerium hält weiterhin daran fest, dass im Rahmen der Neufassung der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Nachfolgeregelung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) die Empfehlungen des Rechnungshofes bezüglich der Behandlung von Erhöhungsanträgen bei Infrastrukturmaßnahmen des öffentlichen Personennahverkehrs geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt werden.

Vor Neufassung dieser VwV ist zunächst die Schaffung einer landesgesetzlichen GVFG-Nachfolgeregelung erforderlich. Das Innenministerium hat hierzu einen Entwurf für ein Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ausgearbeitet, das zugleich als Rechtsgrundlage für den Erlass der VwV-LGVFG dienen soll. Als nächster Schritt ist die Ressortabstimmung vorgesehen.

Das Gesetzgebungsverfahren soll im Jahr 2009 durchgeführt werden. Nach erfolgter Abstimmung des Gesetzentwurfes wird parallel zum Gesetzgebungsverfahren die VwV-LGVFG erarbeitet werden. Inwieweit dabei eine generelle Regelung für eine ausschließliche Anwendung von Höchstbetragsförderungen getroffen werden kann, kann derzeit noch nicht abschließend festgelegt werden.

Ein Erfahrungsbericht zur Höchstbetragsförderung und zur Änderung der Bewilligungspraxis kann deshalb in der gewünschten Form derzeit nicht vorgelegt werden.

Das Innenministerium hat jedoch bereits in seiner Stellungnahme zum Denkschriftbeitrag gegenüber dem Rechnungshof darauf hingewiesen, dass das Instrument der Höchst- bzw. Festbetragsfinanzierung in der Bewilligungspraxis für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen keine Neuerung darstellt, sondern bereits in der Vergangenheit bei kleineren Maßnahmen angewandt wurde. Die dabei gemachten Erfahrungen waren überwiegend positiv. Dieses Instrument soll daher auch in Zukunft bei geeigneten Maßnahmen Anwendung finden. Diese Fälle lassen allerdings keinen Schluss auf eine generelle Regelung für die Anwendung von Höchstbetragsförderungen zu. Eine ausschließliche Anwendung der Höchstbetragsfinanzierung würde eine völlige Abkehr von der bisherigen Förderpraxis bedeuten und keineswegs in allen Fällen zum Nutzen des Zuwendungsgebers Land sein.

Neben dem Vorteil, dass durch die Höchstbetragsfinanzierung Prüfschritte eingespart werden können, dürfen mögliche Nachteile dieses Verfahrens nicht ausgeblendet werden: Für den Vorhabensträger kann dies beispielsweise bedeuten, dass er das gesamte Risiko für Mehrkosten trägt, gleichgültig, ob diese durch für alle Beteiligten unvorhersehbare Umstände entstehen oder gar durch neue gesetzliche Vorgaben, Baupreissteigerungen usw. verursacht sind. Für den Zuwendungsgeber kann dies nachteilig sein, weil die Antragsteller gegebenenfalls vorsorglich großzügige Risikopuffer in ihre Kostenanschläge einbauen, die dann zu einem ungewollten Mehrbedarf an Fördermitteln führen würden.

Das Ministerium vertritt weiterhin die Auffassung, dass die bereits in der Bewilligungspraxis eingeleitete Reduzierung des Fördersatzes bei Erhöhungsanträgen in Verbindung mit verschärften und präzisierten Vorgaben für die Qualität der Antragsunterlagen mit anschließender qualifizierter Antragsprüfung durch die Bewilligungsstelle bereits eine sachgerechte Lösung für die angestrebte Verbesserung des Zuwendungsverfahrens darstellt.

Die Thematik der Höchstbetragsförderung ist daher entsprechend ihrer hohen Komplexität sehr differenziert zu würdigen.