

Antrag

der Fraktion der CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Absenkung der Förderquote bei kommunalen Verkehrsprojekten und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie dem Vorwurf begegnet, durch die Absenkung der Förderquoten bei kommunalen Verkehrsprojekten von 70 Prozent auf 50 Prozent und im ÖPNV von 75 Prozent auf 50 Prozent bei gleichzeitiger Ausweitung der Fördertatbestände sowie Umstellung auf eine Festbetragsförderung gerade finanzschwache Kommunen nachhaltig bei verkehrlich wichtigen Infrastrukturprojekten zu beeinträchtigen bzw. die Realisierung solcher Projekte aufgrund der gestiegenen Kosten für die Kommunen unmöglich zu machen;
2. inwieweit die Auswirkungen der Absenkung der Förderquoten differenziert nach finanzschwachen und finanzstarken Kommunen sowie differenziert nach ländlichem Raum und Ballungsgebiet betrachtet wurden und wie sie diese unterschiedlichen Auswirkungen jeweils bewertet;
3. inwiefern die Kommunen und Landkreise vor Erlass der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG-KStB) angehört wurden bzw. Gelegenheit zur Stellungnahme hatten, von wem Stellungnahmen eingegangen sind und welchen Inhalt diese Stellungnahmen hatten;
4. auf welche Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus und im Bereich des ÖPNV die Änderungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bzw. die Verwaltungsvorschrift bereits anwendbar sind;

5. ob in der Verwaltungsvorschrift festgelegt ist, die Förderung von verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen (§ 2 Nr. 1 d LGVFG) von Mindestverkehrsstärken und/oder von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) im jeweiligen Land- bzw. Stadtkreis abhängig zu machen;
6. falls Ziffer 5 zutrifft, aufgrund welchen Erwägungen heraus eine solche Koppelung an die Verkehrsstärke erfolgen soll;
7. falls Ziffer 5 zutrifft, wie sie die Auswirkung einer solchen Koppelung gerade für den ländlichen Raum mit verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen bewertet, die dann unter die geforderte Mindestverkehrsstärke fallen;
8. falls Ziffer 5 zutrifft, ob eine solche Regelung den Zweck verfolgt, die Förderung des kommunalen Straßenbaus weiter zu Lasten der Kommunen zu verringern und wie sie einem solchen Vorwurf begegnet.

06. 02. 2014

Hauk, Razavi
und Fraktion

Begründung

Im Zuge der Änderungen der Förderquoten im Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wurde auch der Erlass einer konkretisierenden Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV angekündigt. Dieser Antrag soll unter anderem den Stand des Verfahrens hinsichtlich dieser Verwaltungsvorschrift abfragen und zudem Aufschluss über mögliche neue Förderkriterien geben. Von Interesse ist dabei auch, ob bei den Änderungen in den Fördermodalitäten des LGVFG die Auswirkungen für den ländlichen Raum und für finanzschwache Kommunen berücksichtigt worden sind und wie sie diese Auswirkungen mit Blick auf eine intakte und funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur als Rückgrat des ländlichen Raums bewertet.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 27. März 2014 Nr. 2–3932/192 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und Wirtschaft und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem Antrag wie folgt Stellung:

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. wie sie dem Vorwurf begegnet, durch die Absenkung der Förderquoten bei kommunalen Verkehrsprojekten von 70 Prozent auf 50 Prozent und im ÖPNV von 75 Prozent auf 50 Prozent bei gleichzeitiger Ausweitung der Fördertatbestände sowie Umstellung auf eine Festbetragsförderung gerade finanzschwache Kommunen nachhaltig bei verkehrlich wichtigen Infrastrukturprojekten zu beeinträchtigen bzw. die Realisierung solcher Projekte aufgrund der gestiegenen Kosten für die Kommunen unmöglich zu machen;

Das Land erhält zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom Bund Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz. Zur Verfügung steht ein jährliches Mittelvolumen von rund 165,5 Mio. Euro. Davon werden ab 2014 rund 100 Mio. Euro für Fördermaßnahmen im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr) und rund 65,5 Mio. Euro für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau (KStB) eingesetzt. Die Zuweisung der Bundesmittel läuft im Jahr 2019 – nach derzeitigem Stand – ersatzlos aus.

Das Restmittelvolumen bis 2019 ist in großem Umfang durch bereits im Bau befindliche oder bewilligte Vorhaben gebunden, sodass die Gestaltungsmöglichkeiten der Landesregierung für die Neubewilligung weiterer Vorhaben stark eingeschränkt sind. Gleichzeitig übersteigt die Anzahl der vorliegenden Förderanträge bei Weitem das noch verfügbare Finanzvolumen.

Die Landesregierung verfolgt in den nächsten Jahren dennoch das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Für den Bereich der Investitionsförderung in die kommunale Verkehrsinfrastruktur hat sie sich vorgenommen, das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten. Durch eine Modifikation der bestehenden und eine partielle Ergänzung neuer Fördertatbestände soll das Spektrum der förderungsfähigen Vorhaben insbesondere um solche innovativen Maßnahmen erweitert werden, bei denen mit vergleichsweise geringen Mitteln möglichst effiziente und flächendeckende Verbesserungen erreicht werden können. Die Arbeiten an einem Gesetzentwurf haben begonnen. Das Inkrafttreten ist für den 1. Januar 2015 geplant.

Die Veränderung der Förderbedingungen in den Bereichen ÖPNV und KStB erfolgten zum 1. Januar 2014 durch Erlass und durch die VwV-LGVFG KStB. Für den Bereich des ÖPNV wurde eine Übergangsregelung geschaffen, die eine harte Umstellung für bereits baureife Projekte vermeiden soll. Im KStB wird bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG, mit deren Bau bis zum 30. Juni 2015 begonnen wird, weiterhin ein Fördersatz – als Festbetragsfinanzierung – bis zu 75 % gewährt (vgl. Antwort zu Frage 4). Darüber hinaus wird bei den neuen Fördermodalitäten auf den bisher angerechneten Selbstbehalt verzichtet. Damit erfolgt für die Vorhabensträger eine teilweise Kompensation der Fördersatzabsenkung und es ergibt sich ein teilweise deutlich geringere effektive Absenkung der Fördersätze.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. *inwieweit die Auswirkungen der Absenkung der Förderquoten differenziert nach finanzschwachen und finanzstarken Kommunen sowie differenziert nach ländlichem Raum und Ballungsgebiet betrachtet wurden und wie sie diese unterschiedlichen Auswirkungen jeweils bewertet;*

Der Förderung kommunaler Verkehrsprojekte liegen schon immer einheitliche Fördersätze zugrunde. Die Förderung orientiert sich an fachlichen Kriterien und differenziert nicht nach finanzschwachen bzw. finanzstarken Kommunen oder nach ländlichem Raum bzw. Ballungsgebieten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass finanzschwache Gemeinden neben der Fachförderung auch aus Mitteln des Ausgleichstocks bei ihren Investitionen unterstützt werden können. Damit können die Bedürfnisse dieser Gemeinden sachgerecht berücksichtigt werden. Die Veränderung der Förderbedingungen führt dazu, dass insgesamt mehr Kommunen – gerade auch im ländlichen Raum – Fördermittel erhalten können.

3. *inwiefern die Kommunen und Landkreise vor Erlass der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG-KStB) angehört wurden bzw. Gelegenheit zur Stellungnahme hatten, von wem Stellungnahmen eingegangen sind und welchen Inhalt diese Stellungnahmen hatten;*

Im Oktober 2013 wurden die kommunalen Landesverbände (Landkreistag, Städtetag und Gemeindetag) zu den neuen Fördermodalitäten und zum Entwurf der VwV-LGVFG KStB gehört und um Stellungnahme gebeten.

Landkreistag und Städtetag haben zu dieser Verwaltungsvorschrift eine Stellungnahme abgegeben. Die Landesverbände haben sich dabei insbesondere gegen die Festbetragsfinanzierung, die Reduzierung des Fördersatzes sowie die Übergangsregelung (die Regelung für Kreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG waren damals noch nicht enthalten) ausgesprochen. Der Landkreistag führte zudem aus, dass die für den Zeitraum von 2014 bis 2019 vorgesehenen Fördermittel für den kommunalen Straßenbau von jährlich 66,5 Mio. Euro bei Weitem nicht ausreichen. Hierzu wird auf die Ausführungen zu 1. verwiesen, aus denen hervorgeht, welche Rahmenbedingungen die Veränderung der Förderbestimmungen notwendig gemacht haben, um überhaupt substantiell Raum für Neubewilligungen zu schaffen.

4. *auf welche Maßnahmen im Bereich des kommunalen Straßenbaus und im Bereich des ÖPNV die Änderungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bzw. die Verwaltungsvorschrift bereits anwendbar sind;*

Für den Bereich des ÖPNV wurde vom Ministerrat am 17. Dezember 2013 beschlossen, zunächst die Änderung des LGVFG abzuwarten und dann eine eigene Verwaltungsvorschrift zu erlassen. Es wurde entschieden, dass für ein einheitliches Vorgehen über alle Förderbereiche hinweg die Neuregelung der Fördersatzhöhe (Absenkung auf 50 % der zuwendungsfähigen Kosten mit Höchstbetragsregelung) bereits ab dem 1. Januar 2014 für alle Maßnahmen angewendet wird, die nicht unter eine Übergangsregelung fallen.

In der Übergangsregelung für den Bereich ÖPNV wurde festgelegt, dass für Vorhaben, bei denen bis zum 1. Oktober 2013 ein vollständiger und prüffähiger Förderantrag eingereicht wurde und der Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014 erfolgt, die bisher geltenden Regelungen weiter Anwendung finden. Über die endgültige Ausgestaltung wird im Zuge der noch zu verabschiedenden eigenständigen VwV LGVFG ÖPNV entschieden, zu der es noch eine Beteiligung geben wird.

Im kommunalen Straßenbau ist die VwV-LGVFG KStB auf alle Vorhaben anzuwenden, die nach dem 1. Januar 2014 erstmalig bewilligt werden. Für Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 EKrG, mit deren Bau bis zum 30. Juni 2015 begonnen wird, kann weiterhin ein Fördersatz – als Festbetragsfinanzierung – bis zu 75 % gewährt werden. Mit dieser Übergangsregelung wird berücksichtigt, dass einige Kreuzungsmaßnahmen in den nächsten Monaten begonnen werden müssen und die Beteiligten den Bau und die Mitfinanzierung einer Eisenbahnkreuzungsmaßnahme nach §§ 3, 13 EKrG nicht mit der Begründung verweigern können, dass

einer der beteiligten Baulastträger nicht leistungsfähig sei. Entscheidendes Kriterium ist hierbei die Frage nach der nachgewiesenen Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf dem Bahnübergang. Erfordert dies eine Maßnahme, haben die beteiligten Baulastträger die kreuzungsrechtliche Verpflichtung, diese Maßnahme gemeinsam umzusetzen.

5. *ob in der Verwaltungsvorschrift festgelegt ist, die Förderung von verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen (§ 2 Nr. 1 d LGVFG) von Mindestverkehrsstärken und/oder von der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) im jeweiligen Land- bzw. Stadtkreis abhängig zu machen;*
6. *falls Ziffer 5 zutrifft, aufgrund welchen Erwägungen heraus eine solche Koppelung an die Verkehrsstärke erfolgen soll;*
7. *falls Ziffer 5 zutrifft, wie sie die Auswirkung einer solchen Koppelung gerade für den ländlichen Raum mit verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen bewertet, die dann unter die geforderte Mindestverkehrsstärke fallen;*
8. *falls Ziffer 5 zutrifft, ob eine solche Regelung den Zweck verfolgt, die Förderung des kommunalen Straßenbaus weiter zu Lasten der Kommunen zu verringern und wie sie einem solchen Vorwurf begegnet.*

Zu 5. bis 8.:

Nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes (GVFG) war die Förderung von „verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen“ nur in zurückgebliebenen Gebieten (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 des Raumordnungsgesetzes) möglich. Als zurückgebliebene Gebiete galten die im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg in der jeweils geltenden Fassung ausgewiesenen Räume mit Strukturschwächen. Eine Förderung von verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen war also nach dem GVFG und der Verwaltungsvorschrift nach dem Entflechtungsgesetz bis Ende 2010 nicht landesweit, sondern nur in diesen zurückgebliebenen Gebieten möglich.

Mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wurde auf diese Einschränkung verzichtet, sodass seit 2011 landesweit grundsätzlich alle verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen gefördert werden können. Insoweit handelt es sich um eine Verbesserung der Fördermöglichkeiten für den ländlichen Raum. Im Hinblick auf die große Anzahl solcher förderfähigen Straßen und die begrenzte Menge der für den kommunalen Straßenbau bis 2019 noch zur Verfügung stehenden Fördermittel, die größtenteils bereits durch laufende Maßnahmen gebunden sind, wurde der Förderung bei diesem räumlich erweiterten Fördertatbestand (Nr. 3.1.3 der VwV-LGVFG KStB) eine bestimmte Verkehrsstärke zugrunde gelegt. Als ein Ergebnis der durchgeführten Anhörung (siehe die Ausführungen zu 3.) wurde die vorgesehene „muss“-Regelung in eine „soll“-Regelung umgewandelt. Hiermit kann den spezifischen örtlichen Gegebenheiten sehr gut Rechnung getragen werden. Im Übrigen unterstützt das Land den kommunalen Straßenbau auch durch laufende und pauschale Zuweisungen nach den §§ 25 bis 27 Finanzausgleichsgesetz.

Die bisherigen Fördertatbestände Nr. 3.1.1 „verkehrswichtige innerörtliche Straßen“ sowie Nr. 3.1.2 „verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehr“ bleiben unverändert. Das Kriterium der Verkehrsstärke bezieht sich lediglich auf den erweiterten Fördertatbestand nach Nr. 3.1.3 der VwV-LGVFG KStB.

Im Übrigen ergibt sich durch die veränderten Förderregelungen keine Änderung der insgesamt für die kommunalen Verkehrsprojekte insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel. Insoweit geht der Vorwurf, die Änderungen gingen zu Lasten der Kommunen insgesamt ins Leere.

Hermann

Minister für Verkehr und Infrastruktur