

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Patrick Rapp CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Auswirkung der Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) auf den Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Maßnahmen sind durch die neuen Regeln für die Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und in den entsprechenden Gemeinden betroffen?
2. Welche Maßnahmen sind aus dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und den Gemeinden für das LGVFG bereits beantragt und bewilligt oder steht deren Bewilligung noch aus?
3. Weshalb hat sie in der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG in Ziffer 3.1.3 festgelegt, dass bei Kreisstraßen nur Maßnahmen gefördert werden, deren Verkehrsstärke über dem Landkreisdurchschnitt liegt bzw. nur Gemeindeverbindungsstraßen gefördert werden sollen, die mehr als 500 Kfz/24 Stunden aufweisen?
4. Welche Kreisstraßen werden im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald nach dieser Vorgabe für eine Verkehrsstärke über dem Landkreisdurchschnitt nicht mehr gefördert?
5. Rechnet sie damit, dass durch die Senkung der Festbetragsförderung von 75 auf 50 Prozent Maßnahmen im Landkreis durch die Gemeinden nicht mehr finanziert werden können?

07.02.2014

Dr. Rapp CDU

Begründung

Die neue Verwaltungsvorschrift nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zum kommunalen Straßenbau wird zu einer Schwächung des ländlichen Raums führen, da geplante Projekte nicht mehr in bisherigem Umfang oder gar nicht mehr gefördert werden. Besonders das Festlegen einer Verkehrsstärke wird zu großen Problemen führen. Das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald geht davon aus, dass durch die Festlegung in der Verwaltungsvorschrift nur noch Maßnahmen gefördert werden, deren Verkehrsstärke über dem Landkreisdurchschnitt liegt und von den sechs beantragten bzw. in den nächsten Jahren anstehenden Maßnahmen des Landkreises Breisgau-Hochschwarzwald von vorne herein fünf Maßnahmen von einer Förderung ausgeschlossen sind. Die Landesregierung sollte hier dringend nachbessern und diese Regelung wieder streichen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 19. März 2014 Nr. 25-3932/253 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung

Die Föderalismuskommission II hat das Auslaufen der Mittel aus dem GVFG und Entflechtungsgesetz bis Ende 2019 beschlossen. Bis Mitte 2013 hatte der Bund zusätzlich noch ein vorzeitiges Abschmelzen der jährlichen Zuweisungen verfolgt.

Vor diesem Hintergrund leidet insbesondere die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem LGVFG seit vielen Jahren unter einer zu hohen Vorbelastung der verfügbaren Finanzmittel durch eine große Menge an Mittelbewilligungen. Diese Problematik der hohen Mittelbindung und der fehlenden Finanzierungssicherheit hatte der Rechnungshof auch in der Denkschrift 2010 beklagt. Ende 2011 waren im Programm für die Förderung des Kommunalen Straßenbaus noch 894 Maßnahmen mit einer Vorbelastung durch rechtlich gebundene Mittelverpflichtungen von ca. 440 Mio. Euro enthalten, die noch nicht abgerechnet waren. Bis zum Jahr 2013 konnte diese Bewilligungsbugwelle durch einen weitgehenden Bewilligungsstopp in den Jahren 2012 und 2013 um 180 Mio. Euro auf ca. 260 Mio. Euro abgebaut werden.

Durch diese immer noch große Vorbelastung des Programms stehen bis zum Auslaufen der Mittel im Jahr 2019 nach derzeitigem Stand lediglich noch insgesamt 140 Mio. Euro nicht gebundene Mittel für neue Bewilligungen zur Verfügung.

Um den beschriebenen erheblichen Problemen zumindest für die ab 2014 zu bewilligenden Projekte zu begegnen, hat die Landesregierung zwischenzeitlich mit der zum 1. Januar 2014 in Kraft getretenen Änderung der Verwaltungsvorschrift zu Durchführung des LGVFG für den Kommunalen Straßenbau (VwV LGVFG-KStB) reagiert. Künftig müssen die Vorhaben innerhalb einer festgelegten Frist abgerechnet werden; zur Verfahrensbeschleunigung und -vereinfachung wurde z. B. eine Festbetragsfinanzierung eingeführt und Nachbewilligungen ausgeschlossen. Zum anderen ist es erforderlich, das geringe restliche Fördervolumen in den nächsten Jahren auf die wichtigsten kommunalen Projekte zu konzentrieren. Daneben war eine Reduzierung des Fördersatzes in der neuen VwV LGVFG-KStB notwendig, um überhaupt noch eine nennenswerte Anzahl von kommunalen Projekten fördern zu können.

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

Die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur erfolgt seit 1. Juni 2012 nach der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur). Seit Einführung der RL-Radinfrastruktur hat sich keine Änderung der Regelung zur Förderung nach LGVFG im Bereich Rad- und Fußverkehr ergeben. Insbesondere beträgt der maximale Fördersatz im Rahmen der Richtlinie 50 %.

Entsprechend der Begründung der Kleinen Anfrage wird im Folgenden auf die Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus (KStB) und der Radverkehrsinfrastruktur eingegangen, nicht jedoch auf Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

1. Welche Maßnahmen sind durch die neuen Regeln für die Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und in den entsprechenden Gemeinden betroffen?

Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2013 ein Zuwendungsbescheid erlassen wurde, werden entsprechend der bisherigen Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz (VwV-EntflechtG) abgewickelt.

Die neue Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Sie ist auf diejenigen Vorhaben anzuwenden, für die bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Zuwendungsbescheid erteilt wurde.

Eine abschließende Aufzählung der im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald in der Zukunft ggf. betroffenen Maßnahmen ist nicht möglich. Nach heutigem Kenntnisstand fallen folgende Vorhaben aus dem Förderprogramm des KStB unter die Regelungen der neuen VwV-LGVFG KStB:

- Nordumgehung Heitersheim (Stadt Heitersheim)
- Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße (Wittentalstraße) von Zarten bis zur L 133 (Gemeinde Kirchzarten)
- Anbindung der Neustädter Unterstadt an die B 31 und Beseitigung des Bahnübergangs „Neustadt I“ bei Bahn-km 34,370 (Stadt Titisee-Neustadt)
- Ausbau der K 4924 zwischen Bischoffingen und SWEG-Haltepunkt (Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald)
- Breisgau-S-Bahn Strecke Müllheim–Neuenburg (Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg) (Sicherheitstechnik).

2. Welche Maßnahmen sind aus dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald und den Gemeinden für das LGVFG bereits beantragt und bewilligt oder steht deren Bewilligung noch aus?

Aus dem Förderprogramm des KStB im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald wurde als Maßnahme, die unter die Regelungen der neuen VwV-LGVFG KStB fällt, bereits der Ausbau der Gemeindeverbindungsstraße (Wittentalstraße) von Zarten bis zur L 133 (Gemeinde Kirchzarten) bewilligt.

Im Bereich der Förderung kommunaler Radinfrastruktur wurde als bislang einzige Maßnahme aus dem Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald der Neubau des Radwegs entlang der K 4924 zwischen Bischoffingen und der L 104 beantragt, aber noch nicht bewilligt. Darüber hinaus liegen im Rahmen der aktuellen Fortschreibung weitere Maßnahmenvorschläge vor, deren Programmaufnahme derzeit noch nicht entschieden ist. Die Fortschreibung des Förderprogramms erfolgt voraussichtlich im Frühjahr 2014.

3. *Weshalb hat sie in der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG in Ziffer 3.1.3 festgelegt, dass bei Kreisstraßen nur Maßnahmen gefördert werden, deren Verkehrsstärke über dem Landkreisdurchschnitt liegt bzw. nur Gemeindeverbindungsstraßen gefördert werden sollen, die mehr als 500 Kfz/24 Stunden aufweisen?*

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 Strukturchwächen. Eine Förderung von verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen war also nach dem GVFG und der Verwaltungsvorschrift nach dem Entflechtungsgesetz bis Ende 2010 nur in diesen zurückgebliebenen Gebieten möglich.

Mit dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) wurde auf diese Einschränkung verzichtet, sodass ab 2011 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 verkehrswichtiger zwischenörtlicher Straßen und die für den kommunalen Straßenbau bis 2019 noch zur Verfügung stehenden Fördermittel, die größtenteils bereits durch laufende Maßnahmen gebunden sind, muss bei diesem erweiterten Fördertatbestand nach Nr. 3.1.3 der Verwaltungsvorschrift (VwV) zum LGVFG eine bestimmte Verkehrsstärke vorliegen. Die knappen Mittel erfordern diese Einschränkung. 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 lediglich die Nr. 3.1.3 der VwV-LGVFG.

4. *Welche Kreisstraßen werden im Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald nach dieser Vorgabe für eine Verkehrsstärke über dem Landkreisdurchschnitt nicht mehr gefördert?*

Nach jetzigem Kenntnisstand fallen keine Kreisstraßenmaßnahmen aus dem Förderprogramm des KStB unter die Regelungen der Ziffer 3.1.3 der neuen VwV-LGVFG KStB.

5. *Rechnet sie damit, dass durch die Senkung der Festbetragsförderung von 75 auf 50 Prozent Maßnahmen im Landkreis durch die Gemeinden nicht mehr finanziert werden können?*

Die Senkung der Förderung von 75 auf 50 Prozent betrifft im Bereich des Straßenbaus ausschließlich Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg. Rückwirkend zum 1. Januar 2014 wurde jedoch eine Übergangsregelung (Nr. 19 der VwV-LGVFG KStB vom 20. Dezember) für solche Maßnahmen eingeführt. Danach können Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen nach §§ 3, 13 EKRg, die vor dem 31. Dezember 2013 in das Förderprogramm des kommunalen Straßenbaus aufgenommen wurden und mit deren Bau (Vergabe der Hauptleistung des Vorhabens) bis zum 30. Juni 2015 begonnen wird, einen Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten erhalten. Die Förderung erfolgt als Festbetragsfinanzierung, Erhöhungsanträge werden nicht zugelassen.

Alle übrigen Maßnahmen werden von einem Fördersatz von 70 % abzüglich Selbstbehalt auf einen Fördersatz von 50 Prozent abgesenkt. Das Ministerium rechnet nicht damit, dass einzelne Projekte aus dem Grund eines nicht finanzierbaren Kommunalanteils scheitern werden. Der weitaus gewichtigste Finanzierungsengpass ist die Höhe der bis 2019 noch verfügbaren Fördermittel.

Dr. Splett

Staatssekretärin