

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Was wird aus dem Landesgemein- verkehrsfinanzierungsgesetz?**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. welche Folgen die Reform der Bund-Länder-Finzen für das Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) nach 2019 hat;
2. wie sie diese Reform für den künftigen Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur bewertet;
3. inwiefern sie beabsichtigt, die ihr zufließenden erhöhten Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen künftig zweckgebunden für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur einzusetzen;
4. inwiefern sie beabsichtigt, eigene originäre Haushaltsmittel für die Fortführung des LGVFG einzusetzen;
5. wie sie die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der kommunalen Schieneninfrastruktur für Straßen- und Stadtbahnen in Baden-Württemberg bewertet;
6. inwiefern sie beabsichtigt, künftig im Rahmen des LGVFG wieder eine Fahrzeugförderung für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen einzuführen;
7. welche Wirkungen die jüngste Novelle des LGVFG aus dem Jahr 2015 auf die gestellten Förderanträge in den Bereichen Straßenbau, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fuß-/Radverkehr bislang gehabt haben;
8. inwiefern die neu hinzugefügten Fördertatbestände in den verschiedenen Bereichen bereits von den Kommunen nachgefragt werden;

- II. 1. die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit nach 2019 statt der Entflechtungsmittel die Anteile des Umsatzsteueraufkommens zweckgebunden für die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen;
2. im Rahmen des LGVFG wieder eine Fahrzeugförderung für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen einzuführen.

08. 11. 2016

Stoch, Gall, Rivoir, Hofelich  
und Fraktion

#### Begründung

Die Reform der Bund-Länder-Finzen hat einschneidende Folgen für die Zukunft der kommunalen Verkehrsinfrastruktur. Mit dem Auslaufen der sogenannten Entflechtungsmittel 2019 verliert das LGVFG seine finanzielle Grundlage. Ein zweckgebundener Ersatz über die Anteile aus dem Umsatzsteueraufkommen ist daher zwingend notwendig.

Nur mit einem besseren Angebot im ÖPNV lassen sich die Verkehrsprobleme gerade in den Ballungsräumen des Landes lösen. Hierbei spielen insbesondere Schienenfahrzeuge wie Stadt- und Straßenbahnen eine bedeutende Rolle. Vor diesem Hintergrund ist eine Wiedereinführung der Fahrzeugförderung für Schienenfahrzeuge unverzichtbar.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 2. Dezember 2016 Nr. 1-0141.5/93 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,*

*I. zu berichten,*

*1. welche Folgen die Reform der Bund-Länder-Finzen für das Landesgemein-  
deverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) hat;*

Mit der Beendigung seiner Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden weist der Bund den Ländern nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) im Zeitraum 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2019 jährlich einen Betrag in Höhe von 1.335.500.000 Euro zu (§ 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz). Der Landesanteil beträgt ca. 165,5 Mio. Euro. Die Zweckbindung dieser Mittel für verkehrliche Investitionen war zwar bundeseitig zum 1. Januar 2014 entfallen. Allerdings ergibt sich aus § 1 Abs. 3 LGVFG, dass diese Finanzmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verwendet werden müssen.

Die Konferenz der Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern hat mit Beschluss vom 14. Oktober 2016 die Eckpunkte für die Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 beschlossen. Danach werden alle bisherigen Zuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz,

\*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

von denen bislang neben dem Verkehrsbereich auch die Bereiche Wohnungs- und Hochschulbau profitiert haben, durch eine Erhöhung des Länderanteils am Umsatzsteueraufkommen ersetzt. Diese Einnahmen fließen dem Landeshaushalt zunächst ohne eine Zweckbindung zur Deckung aller Aufgaben zu.

In Anbetracht des nach wie vor ungebrochen hohen Bedarfs, die Verkehrsverhältnisse (Straßen, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in den Kommunen durch investive Maßnahmen weiter nachhaltig zu verbessern, ist es das erklärte Ziel der Landesregierung, auch in den Jahren 2020 ff. eine ausreichende finanzielle Ausstattung des LGVFG sicherzustellen (vgl. Koalitionsvertrag, S. 112: „... deshalb muss dessen finanzielle Ausstattung auch nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel im Jahr 2019 gesichert werden.“).

*2. wie sie diese Reform für den künftigen Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur bewertet;*

Die Regelung zu den sog. Entflechtungsmitteln war Bestandteil des Ländervorschlags zur Reform der Bund-Länder-Finanzbeziehungen. Die Landesregierung begrüßt die Bereitschaft des Bundes, die Entflechtungsmittel nicht – wie es im Entflechtungsgesetz angelegt ist – ersatzlos zu streichen, sondern den Ländern in Form eines erhöhten Anteils am Umsatzsteueraufkommen zukommen zu lassen. Die Kommunen werden am zusätzlichen Umsatzsteueraufkommen automatisch mit 23 % über den kommunalen Finanzausgleich beteiligt.

*3. inwiefern sie beabsichtigt, die ihr zufließenden erhöhten Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen künftig zweckgebunden für den Ausbau der kommunalen Verkehrsinfrastruktur einzusetzen;*

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

*4. Inwiefern sie beabsichtigt, eigene originäre Haushaltsmittel für die Fortführung des LGVFG einzusetzen;*

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen. Der sehr hohe Investitionsbedarf in die kommunale Verkehrsinfrastruktur wird auch Gegenstand der zu führenden Gespräche sein.

*5. wie sie die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der kommunalen Schieneninfrastruktur für Straßen und Stadtbahnen in Baden-Württemberg bewertet;*

Der weitere Ausbau der kommunalen Schieneninfrastruktur stellt ein wichtiges Ziel der Landesregierung dar. Der Bedarf ist ungebrochen und zeigt sich in einer, auch im Vergleich zu anderen Ländern, hohen Anzahl an laufenden und geplanten Projekten. Diese Projekte sollen auf Basis der Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetze des Landes und des Bundes weiterhin vom Land gefördert werden.

*6. inwiefern sie beabsichtigt, künftig im Rahmen des LGVFG wieder eine Fahrzeugförderung für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen einzuführen;*

Im Koalitionsvertrag wurde vereinbart zu prüfen, in welchem Umfang die vor Jahren ausgesetzte Schienenfahrzeugförderung wieder aufgenommen werden kann. Die Prüfung ist noch nicht abgeschlossen.

*7. welche Wirkungen die jüngste Novelle des LGVFG aus dem Jahr 2015 auf die gestellten Förderanträge in den Bereichen Straßenbau, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fuß-/Radverkehr bislang gehabt haben;*

Förderungen erfolgen nun grundsätzlich mit einem Fördersatz von 50 Prozent. Derzeit ist nur bei Schienenausbauvorhaben in besonders gelagerten Fällen ein erhöhter Fördersatz möglich.

*8. inwiefern die neu hinzugefügten Fördertatbestände in den verschiedenen Kommunen bereits von den Kommunen nachgefragt werden;*

Dass die neuen Fördertatbestände teilweise noch gering nachgefragt sind, dürfte an der bisher fehlenden Förderperspektive nach dem Jahr 2019 liegen. Zudem kommt die Novelle von 2015 erst nach Inkrafttreten der VwV-LGVFG am 28. April 2016 sowie der sich nun anschließenden Fortschreibung der Förderprogramme voll zum Tragen. Erst nach den aktuellen Programmfortschreibungen können erste Aussagen zur Wirkung der LGVFG-Novelle sowie der Nachfrage der Kommunen getroffen werden.

*II.*

*1. die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit nach 2019 statt der Entflechtungsmittel die Anteile des Umsatzsteueraufkommens zweckgebunden für die Finanzierung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung stehen;*

Auf die Antwort zu Ziffer I. 1. wird verwiesen.

*2. im Rahmen des LGVFG wieder eine Fahrzeugförderung für die Neu- und Ersatzbeschaffung von Schienenfahrzeugen einzuführen:*

Auf die Antwort zu Ziffer I. 6. wird verwiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr