

Kleine Anfrage

des Abg. Bernd Gögel AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Entscheidungsabläufe bei der Bewilligung von Projekten
nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
(LGVFG)**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Nach welchen konkreten Kriterien und Prioritäten legten vom 1. Januar 2011 bis zum 1. Januar 2014 die zuständigen Bewilligungsstellen typischerweise die jeweilige Höhe der Fördersätze (d. h. 50 bis 75 Prozent) für nach dem LGVFG geförderte Maßnahmen fest (z. B. nach bevorzugten Kategorien von Maßnahmen, nach Arten von Verkehrsträgern, nach Einzelfallbetrachtung, nach Kosten, nach empirisch gewonnener Erfolgsaussicht, dabei nach Abwägung welcher Gesichtspunkte)?
2. Nach welchen konkreten Kriterien und Prioritäten werden derzeit – da laut VwV-LGVFG KStB kein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht und die Fördermittel begrenzt sind – von den Bewilligungsstellen Maßnahmen nach dem LGVFG typischerweise als förderwürdig ausgewählt und bewilligt, wenn erwartungsgemäß mehr beantragte Projekte den im Gesetz dargelegten formalen Förderkriterien genügen, als Fördermittel vorhanden sind (z. B. nach bevorzugten Kategorien von Maßnahmen, nach Arten von Verkehrsträgern, nach Einzelfallbetrachtung, nach Kosten, nach empirisch gewonnener Erfolgsaussicht, dabei nach Abwägung welcher Gesichtspunkte)?
3. Welchen typischen Personenkreis (bitte typische Anzahl, Dienststellungen bei welcher Dienststelle nennen) und welchen typischen konkreten Geschäftsgang beschreibt jeweils die Formulierung (Nr. 7.5) der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG KStB): „Über die Anmeldung von Vorschlägen für das Programm entscheidet bei zuwendungsfähigen Kosten bis fünf Mio. Euro grundsätzlich die Bewilligungsstelle. Bei zuwendungsfähigen Kosten über fünf Mio. Euro entscheidet das Ministerium, dem die Anmeldungen zusammen mit den Unterlagen nach Nr. 7.4 unter Angabe der vorgesehenen voraussichtlichen jährlichen Zuwendungen vorzulegen sind“?

4. Welche Körperschaften oder Interessenvertretungen außerhalb der Bewilligungsstelle (z. B. Regionalverbände, Kreistag, kommunale Zweckverbände, Verkehrsunternehmen) werden bei der Entscheidung für oder gegen eine Bewilligung nach dem LGVFG typischerweise zurate gezogen?
5. Wie viele Personen in welchen Dienststellungen sind bei der jeweiligen Bewilligungsstelle typischerweise konkret an der Prüfung der Zuwendungsfähigkeit bzw. an der Entscheidung über einen Förderantrag nach dem LGVFG beteiligt (bitte aufschlüsseln nach zuwendungsfähigen Kosten unter fünf Mio. Euro bzw. über fünf Mio. Euro)?
6. Wie viele Personen in welchen Dienststellungen arbeiten in weiteren Behörden außerhalb der eigentlichen Bewilligungsstelle typischerweise einer solchen Prüfung bzw. Bewilligungsentscheidung zu (z. B. mit fachlichen Stellungnahmen, eigenen Gutachten, Erarbeitung von Entscheidungshilfen)?
7. Welche formalen Kriterien und inhaltlichen Prioritäten sieht sie für den im Gesetzentwurf (Landtagsdrucksache 16/1955) angekündigten Erlass zur Ausgestaltung der Härtefallregelung vor, um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der behördlichen Entscheidungen zu gewährleisten?
8. Sind die unter Frage 1, 2 bzw. 7 erfragten Kriterien derzeit bereits in für das Verwaltungshandeln maßgeblichen rechtsverbindlichen Anweisungen formalisiert und beschrieben, gegebenenfalls sogar als gültige Härtefallbestimmungen für Antragsteller und behördliche Entscheider und falls ja, wo?
9. Welche Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen wurden vom 1. Januar 2011 bis zum 1. Januar 2017 in Baden-Württemberg nach dem LGVFG gefördert (bitte möglichst tabellarische Aufstellung der Maßnahmen nach Regierungsbezirken mit Kurzbeschreibung, jeweiligen Gesamtbaukosten, bewilligten Fördersätzen und bewilligten Fördersummen)?

18.05.2017

Gögel AfD

Begründung

Das Gesetz über die Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen stellt die Beseitigung schienengleicher Kreuzungen von Straßen als wünschenswertes Ziel dar; neue Kreuzungen sind als Überführungen herzustellen (EBKrG § 2, § 3). Bei einer entsprechenden Maßnahme tragen die Beteiligten je ein Drittel der Kosten (§ 13). Der Straßenanteil einer solchen Maßnahme in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen kann nach dem Landesgemeindefinanzierungsgesetz vom Land derzeit aus nach dem Entflechtungsgesetz vom Bund zur Verfügung gestellten Mitteln mit 50 Prozent der jeweils erstattungsfähigen Kosten bezuschusst werden. Bis zum 1. Januar 2014 hatten im LGVFG noch Fördersätze von 75 Prozent gegolten. Bereits im Projekt der im November 2015 schließlich erfolgten Novellierung des LGVFG kritisierte Frau Abg. N. Razavi am 30. September 2015 in ihrer Plenarrede „eine 75 %-Förderung für die Härtefälle (...). Diese bezieht sich aber nur für die Länder als ÖPNV-Aufgabenträger. Das heißt: Ist das Land Aufgabenträger, sind die 75 Prozent möglich.“ Eine klarere Abgrenzung des Begriffs Härtefall scheint bisher nicht vorzuliegen. Der aktuelle Gesetzentwurf (Landtagsdrucksache 16/1955) der Landesregierung zur Änderung des LGVFG sieht nun auch für Kommunen eine mögliche Erhöhung des Förderanteils vor – „in besonders gelagerten Ausnahmefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz von 50 Prozent oder bis zu 75 Prozent der zuwen-

dungsfähigen Kosten, soweit kommunale Straßenbaulastträger Kosten zu tragen haben.“ Im aktuellen Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des LGVFG, aber auch in der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG KStB vom 20. Dezember 2013) sind die Begriffe „unbillige Härten für kommunale Baulastträger bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen“, „Härtefall“, „besonders gelagerte Ausnahmefälle“, „besonders gelagerter Fall“, „besonderer Fall“ nur insofern beschrieben, als die Straßenbaulastträger „aus dem Projekt keinen oder nur geringen verkehrlichen Nutzen ziehen.“ Eine formale Begriffsabgrenzung mit eindeutigen Kriterien, die Rechtssicherheit bieten kann, fehlt. Ein Erlass über die „weitere Ausgestaltung der Härtefallregelung“ wird zusammen mit dem aktuellen Gesetzänderungsentwurf in Aussicht gestellt, allerdings ohne vorab genannte inhaltliche Anhaltspunkte. Es soll erfragt werden, nach welchen Kriterien künftig über die Höhe der Fördersatz für eine Maßnahme entschieden werden soll, welcher Personenkreis entscheidet, und wie beides vor dem 1. Januar 2014 gehandhabt wurde. Erfragt wird ein Überblick über typische Entscheidungsabläufe und -kriterien bei Bewilligungen nach dem LGVFG, ferner wie die Landesregierung die in ihrem Gesetzentwurf angekündigte Härtefallregelung ausgestalten will.

Antwort

Mit Schreiben vom 13. Juni 2017 Nr. 2-3932/275 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Nach welchen konkreten Kriterien und Prioritäten legten vom 1. Januar 2011 bis zum 1. Januar 2014 die zuständigen Bewilligungsstellen typischerweise die jeweilige Höhe der Fördersatz (d. h. 50 bis 75 Prozent) für nach dem LGVFG geförderte Maßnahmen fest (z. B. nach bevorzugten Kategorien von Maßnahmen, nach Arten von Verkehrsträgern, nach Einzelfallbetrachtung, nach Kosten, nach empirisch gewonnener Erfolgsaussicht, dabei nach Abwägung welcher Gesichtspunkte)?

Die Festsetzung der Höhe der Fördersatz im Einzelfall erfolgte durch die Bewilligungsbehörden in den Regierungspräsidien auch im Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 1. Januar 2014 nach Maßgabe der jeweils gültigen Verwaltungsvorschrift für die Förderung kommunaler Straßenbauvorhaben. Vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2013 betrug bei Straßenmaßnahmen nach der mehrfach verlängerten „Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums und des Finanzministeriums für die Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz vom 4. April 2007 (VwV Entflechtgesetz – GABl. 2007, S. 198)“ der Regelfördersatz 70 % der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehalts und für den Straßenteil bei Bahnübergängen nach § 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Zum 1. Januar 2014 wurde der Fördersatz per Erlass des Verkehrsministeriums und durch die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für den Kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB vom 2. Mai 2014 – GABl. 2014, S. 217) auf einheitlich 50 % für alle Fördertatbestände des Straßenbaus festgelegt.

Seit dem 28. April 2016 gilt nun die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG vom 9. März 2016 – GABl. 2016, S. 224) ebenfalls mit einem einheitlichen Fördersatz von 50 % für kommunale Vorhaben bzw. kommunale Finanzierungsanteile.

Im Rahmen von Übergangsregelungen in den genannten Vorschriften waren gegebenenfalls auch höhere Fördersatz aus früheren Regelungen anwendbar.

2. *Nach welchen konkreten Kriterien und Prioritäten werden derzeit – da laut VwV-LGVFG KStB kein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht und die Fördermittel begrenzt sind – von den Bewilligungsstellen Maßnahmen nach dem LGVFG typischerweise als förderwürdig ausgewählt und bewilligt, wenn erwartungsgemäß mehr beantragte Projekte den im Gesetz dargelegten formalen Förderkriterien genügen, als Fördermittel vorhanden sind (z. B. nach bevorzugten Kategorien von Maßnahmen, nach Arten von Verkehrsträgern, nach Einzelfallbetrachtung, nach Kosten, nach empirisch gewonnener Erfolgsaussicht, dabei nach Abwägung welcher Gesichtspunkte)?*

Die derzeit von den Regierungspräsidien gemeldeten Maßnahmen müssen die Vorgaben der aktuellen VwV-LGVFG vom 9. März 2016 erfüllen. 2017 konnten alle dem Ministerium vorgelegten Maßnahmen zur Bewilligung freigegeben werden. Die Programmaufnahme und – in Jahren mit zu geringem Mittelvolumen – die Priorisierung von Maßnahmen erfolgt anhand der zu Frage 4 der Landtagsdrucksache 15/7349 bereits erläuternden Kriterien:

- Verkehrsbelastung
- bereits gebaute Maßnahmen (für die es Unbedenklichkeitsbescheinigungen gab)
- Maßnahmen, bei denen auch ein Baubeginn im aktuellen Haushaltsjahr zu erwarten ist bzw. die bewilligungsreif sind. Maßnahmen mit späterem Baubeginn sind für die folgenden Jahre vorzusehen.
- Lärmschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen
- Bahnübergangsbeseitigungen – oft müssen hier bestimmte Zeitfenster genutzt werden. Die BÜ-Beseitigungen dienen in besonderem Maße der Verkehrssicherheit.
- Maßnahmen, die in besonderer Weise der Verkehrssicherheit dienen, wie z. B. die Anlage von Kreisverkehrsplätzen und Gehwegausbauten in Ortsdurchfahrten.
- Im Übrigen wird der von den Regierungspräsidien übermittelten Prioritätensetzung gefolgt, die sich auch an kommunalen Schwerpunktsetzungen orientiert. Vorrang hat dabei die angestrebte zeitliche Umsetzung der Maßnahme, die eine möglichst zügige Verwendung der Fördermittel erwarten lässt.

Ein Rechtsanspruch auf Bewilligung besteht gemäß § 44 Landeshaushaltsordnung nicht.

3. *Welchen typischen Personenkreis (bitte typische Anzahl, Dienststellungen bei welcher Dienststelle nennen) und welchen typischen konkreten Geschäftsgang beschreibt jeweils die Formulierung (Nr. 7.5) der Verwaltungsvorschrift zur Durchführung des LGVFG (VwV-LGVFG KStB): „Über die Anmeldung von Vorschlägen für das Programm entscheidet bei zuwendungsfähigen Kosten bis fünf Mio. Euro grundsätzlich die Bewilligungsstelle. Bei zuwendungsfähigen Kosten über fünf Mio. Euro entscheidet das Ministerium, dem die Anmeldungen zusammen mit den Unterlagen nach Nr. 7.4 unter Angabe der vorgesehenen voraussichtlichen jährlichen Zuwendungen vorzulegen sind“?*

Die Ziffer 2.1.7 VwV-LGVFG vom 9. März 2016 (vormals Ziff. 7.5 VwV-LGVFG KStB 2014) regelt die Zuständigkeit in Abhängigkeit der Höhe der zuwendungsfähigen Kosten. Danach sind Vorhaben zur Programmanmeldung mit zuwendungsfähigen Kosten bis zu 5 Mio. Euro von den Abteilungen Straßenverkehr der Regierungspräsidien, Vorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis zu 5 Mio. Euro vom Ministerium für Verkehr (VM) zu genehmigen. Nach Genehmigung durch das VM auf Grundlage des vorgelegten geprüften Antrags erfolgt die Bewilligung dann wieder durch das Regierungspräsidium.

4. *Welche Körperschaften oder Interessenvertretungen außerhalb der Bewilligungsstelle (z. B. Regionalverbände, Kreistag, kommunale Zweckverbände, Verkehrsunternehmen) werden bei der Entscheidung für oder gegen eine Bewilligung nach dem LGVFG typischerweise zurate gezogen?*

Keine.

5. *Wie viele Personen in welchen Dienststellungen sind bei der jeweiligen Bewilligungsstelle typischerweise konkret an der Prüfung der Zuwendungsfähigkeit bzw. an der Entscheidung über einen Förderantrag nach dem LGVFG beteiligt (bitte aufschlüsseln nach zuwendungsfähigen Kosten unter fünf Mio. Euro bzw. über fünf Mio. Euro)?*

Angaben über den typischen Personaleinsatz je Förderfall liegen nicht vor. Der Personaleinsatz variiert abhängig von den jeweiligen Spezifika des Einzelfalles. Nach Eingang eines zu prüfenden Antrags holt der zuständige Förderreferent beim Regierungspräsidium – sofern erforderlich – fachliche Stellungnahmen von den Referaten Straßenplanung, Straßenbetrieb und dem zuständigen Baureferat ein. Im Ministerium bearbeitet das zuständige Gebietsreferat den bereits vom Regierungspräsidium geprüften Antrag. Auch hier sind – wenn nötig – Stellungnahmen aus anderen Referaten (z. B. beim Brückenbaureferat) erforderlich.

6. *Wie viele Personen in welchen Dienststellungen arbeiten in weiteren Behörden außerhalb der eigentlichen Bewilligungsstelle typischerweise einer solchen Prüfung bzw. Bewilligungsentscheidung zu (z. B. mit fachlichen Stellungnahmen, eigenen Gutachten, Erarbeitung von Entscheidungshilfen)?*

Zum Personaleinsatz bei antragstellenden kommunalen Behörden liegen keine Angaben vor.

7. *Welche formalen Kriterien und inhaltlichen Prioritäten sieht sie für den im Gesetzentwurf (Landtagsdrucksache 16/1955) angekündigten Erlass zur Ausgestaltung der Härtefallregelung vor, um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der behördlichen Entscheidungen zu gewährleisten?*

Für besonders gelagerte Ausnahmefälle bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen soll künftig eine erhöhte Förderung des kommunalen Straßenanteils nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ermöglicht werden, um unbillige Härten zu vermeiden. Derzeit sind als Härtefälle nur Vorhaben bestimmt, deren Förderzweck den kostentragenden Kommunen nicht oder nur eingeschränkt zugutekommt (z. B. Projekte mit keinem/geringen verkehrlichen Nutzen für den Straßenbaulastträger).

8. *Sind die unter Frage 1, 2 bzw. 7 erfragten Kriterien derzeit bereits in für das Verwaltungshandeln maßgeblichen rechtsverbindlichen Anweisungen formalisiert und beschrieben, gegebenenfalls sogar als gültige Härtefallbestimmungen für Antragsteller und behördliche Entscheider und falls ja, wo?*

Die unter Ziffer 1 erfragten Kriterien für die Festsetzung der Förderhöhe sind in der VwV-GVFG vom 10. April 1986 und in nachfolgenden Erlassen festgelegt. Die unter Ziffer 2 erfragten Kriterien sind in der Drucksache 15/7349 veröffentlicht. Zu Ziffer 3 siehe die Erläuterungen oben. Eine explizite Härtefallregelung bei der Förderung des kommunalen Straßenbaus sieht erst der aktuelle Gesetzentwurf (Landtagsdrucksache 16/1955) vor.

9. Welche Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen wurden vom 1. Januar 2011 bis zum 1. Januar 2017 in Baden-Württemberg nach dem LGVFG gefördert (bitte möglichst tabellarische Aufstellung der Maßnahmen nach Regierungsbezirken mit Kurzbeschreibung, jeweiligen Gesamtbaukosten, bewilligten Fördersätzen und bewilligten Fördersummen)?

Eine Aufstellung kann der *Anlage* entnommen werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor

Anlage zu DS 16/2104, Ziffer 9

**Vom 1. Januar 2011 bis 1. Januar 2017 geförderte
Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen (nur Straßenteil)**

Regierungspräsidium Stuttgart						
Bezeichnung	Stadt/ Gde.	Träger der Maßnahme	Individ. Förders.	Gesamt- kosten [€]	zuwen- dungs- kosten [€]	Zuwen- dung [€]
BÜ-Beseitigung Genfer Straße in Backnang-Germannsweiler	Stadt	Backnang	75%	1.004.600	315.505	236.600
Ausbau eines Wirtschafts-, Geh- u. Radweges wegen Wegfall des BÜ bei Bahn-km 20,1 in Bad Rappenau-Grombach	Stadt	Bad Rappenau	50%	441.600	147.200	73.600
Beseit. des BÜ der Strecke Bad Cannstatt - Nördlingen i.Z.d. L 1070 in Bopfingen	Stadt	Bopfingen	50%	8.317.300	723.000	361.500
Beseitigung der BÜ in Fichtenberg i.Z.d. L 1066 (Kostenanteil der Gde. Fichtenberg)	Gemeinde	Fichtenberg	75%	13.279.000	471.500	353.600
Sicherung des BÜ Hagmühle in Hemmingen	Gemeinde	Hemmingen	75%	328.100	109.400	82.100
Techn. Sicherung des Bahnübergangs, Bahn-km 4,410 der Elsenzalbahn Sinsheim - Eppingen bei Ittlingen	Gemeinde	Ittlingen	50%	477.200	159.100	79.600
Technische Sicherung des bahnüberquerenden Weges bei Bahn-km 5,630 i.Z.d. Bahnstrecke Eppingen-Steinsfurt	Gemeinde	Ittlingen	50%	413.000	137.600	68.800
Erneuerung des BÜ km 15,7 in Jagstzell-Schweighausen	Gemeinde	Jagstzell	50%	967.240	223.200	111.600
Sicherung des BÜ Birkemer Weg in Korntal-Münchingen	Stadt	Korntal-Münchingen	75%	360.000	120.000	90.000
Umbau BÜ Brunnen-/Engelhofstraße und Neubau BÜ Schulgarten in Lenningen-Unterlenningen	Gemeinde	Lenningen	75%	1.555.500	545.400	409.100
Sicherheitstechn. Nachrüstung im Bereich des Bahnübergangs Kanalstraße in Lenningen	Gemeinde	Lenningen	75%	32.931	10.977	8.200
Umbau eines BÜ auf der Strecke der Tälesbahn Nürtlingen - Neuffen	Stadt	Neuffen	75%	286.700	86.900	65.200
Beseitigung der BÜ Weil der Städter und Malmsheimer Straße i.Z.d. S 60 in Renningen	Stadt	Renningen	75%	9.863.000	3.287.000	2.465.000
K 2159 - Beseitigung des BÜ i.Z.d. K 2159 in Gundelsheim		Landkreis Heilbronn	50%	8.839.600	2.679.000	1.340.000
Umbau des Bahnüberganges i.Z.d. K 2808 in Oberwittighausen (DB-Strecke 4120 Neckarelz - Würzburg-Heidingsfeld, km 132,532)		Main-Tauber-Kreis	50%	430.400	108.700	54.400
K 1881 - Beseit. des BÜ an der K 1881 zw. Schorndorf und Urbach		Rems-Murr-Kreis	75%	6.232.000	1.758.000	1.318.500

Anlage zu DS 16/2104, Ziffer 9

Regierungspräsidium Karlsruhe						
Bezeichnung	Stadt/ Gde.	Träger der Maßnahme	Individ. Förders.	Gesamt- kosten [€]	zuwen- dungsf. Kosten [€]	Zuwend- ung [€]
K 3953, Bahnübergangsbeseitigung in Adelsheim (Gemeindeanteil)	Stadt	Adelsheim	75%	8.889.000	370.000	277.500
Änderung der Sicherungstechnik am BÜ Kirchstraße in Baiersbronn-Schwarzenberg	Gemeinde	Baiersbronn	75%	423.276	141.276	106.000
B 462, Erweiterung der Sicherungstechnik am BÜ Schank OD Baiersbronn	Gemeinde	Baiersbronn	75%	22.927	7.642	5.700
Ausbau des BÜ Bahnhofstraße in Dornstetten	Stadt	Dornstetten	75%	356.631	118.877	89.200
K 3721, BÜ-Beseitig. Durmersheim (Gem.A.)	Gemeinde	Durmersheim	75%	7.724.080	325.956	244.500
EKrG-Maßnahme BÜ Bahnhofstraße in Edingen-Neckarhausen	Gemeinde	Edingen-Neckarhausen	75%	416.825	138.940	104.200
Änderung der BÜ-Sicherungstechnik am BÜ Pfinzkanal km 6,9+50 mit Geh- und Radweg in Eggenstein	Gemeinde	Eggenstein-Leopoldshafen	75%	421.080	140.360	105.300
Technische Sicherung BÜ Waldstraße (Ettlingen)	Stadt	Ettlingen	50%	368.445	111.650	55.800
Technische Sicherung BÜ Wilhelmstraße (Ettlingen)	Stadt	Ettlingen	50%	646.592	195.937	98.000
Umbau des BÜ 34,8 mit der L 530	Gemeinde	Helmstadt-Bargen	75%	525.387	58.300	27.800
Umbau des BÜ 35,4 mit der Gemeindestraße Wasserschlossweg	Gemeinde	Helmstadt-Bargen	75%	447.025	36.808	43.700
EKrG-Maßnahmen Hirschberg im Zuge des 2-gleisigen Ausbaus der OEG-Strecke Weinheim-Schriesheim	Gemeinde	Hirschberg a.d.B.	75%	2.523.036	755.448	566.600
Anpassung der BÜ-Sicherungstechnik in Horb und Umbau des BÜ Ochsenweg auf Gemarkung Altheim	Stadt	Horb	75%	532.913	177.638	133.200
Bahnstrecke 4860 Stuttgart-Horb, Beseitigung BÜ 63,7 Horb	Stadt	Horb	75%	228.000	76.000	57.000
Änderung der Sicherungstechnik am BÜ Stockmädle in Ittersbach	Gemeinde	Karlsbad	75%	366.377	111.023	83.300
Änderung der Sicherungstechnik am BÜ Mittelortstraße in Neureut	Stadt	Karlsruhe	75%	362.810	120.973	90.700
Sicherungsmaßnahmen am BÜ Bahnhofstraße	Stadt	Östringen	75%	334.620	111.500	83.600
Umbau des BÜ Hurststraße in Rheinmünster	Gemeinde	Rheinmünster	75%	439.963	42.706	32.000
Umbau des BÜ in Stollhofen (B 36 und Wirtschaftsweg)	Gemeinde	Rheinmünster	75%	446.160	55.770	41.800
EKrG-Maßnahme BÜ Passeinstr. in Schriesheim im Zuge des 2-gleisigen Ausbaus der OEG-Strecke Weinheim-Schriesheim	Stadt	Schriesheim	75%	477.390	144.664	108.500
Erhöhung der Verkehrssicherheit am BÜ Hauptstraße/L 559 in Blankenloch	Stadt	Stutensee	75%	273.200	91.100	68.300
Bahnübergang Nachrüstung Weiherer Straße in Ubstadt	Gemeinde	Ubstadt-Weiher	75%	37.180	12.393	9.300
Umbau des BÜ 30,1 im Zuge der K 4179 in Waibstadt (Gemeindeanteil)	Stadt	Waibstadt	75%	952.056	107.582	80.700
Erneuerung der Bahnübergangssicherungsanlage Bahnhof Hoffenheim	Stadt	Sinsheim	75%	564.931	80.144	60.100
Aufhebung BÜ Bahnstrecke 4115 km 0+650 mit Feld- und Waldweg	Stadt	Sinsheim	75%	87.543	29.181	21.900

Anlage zu DS 16/2104, Ziffer 9

EKrG-Maßnahmen Weinheim im Zuge des 2-gleisigen Ausbaus der OEG-Linie Weinheim-Schriesheim	Stadt	Weinheim	75%	2.924.940	886.346	664.800
Umbau einer Bahnübergangssicherung mit Lichtzeichen iZd. K 4174 in Zuzenhausen (Gemeindeanteil)	Gemeinde	Zuzenhausen	75%	717.000	50.000	37.500
K 4741, BÜ-Beseitigung zwischen Wittlensweiler und Grüntal		Landkreis Freudenstadt	75%	2.522.709	839.800	629.900
K 4782, Umbau des schienengleichen Bahnübergangs bei Eyach, Bahn-km 0+610		Landkreis Freudenstadt	75%	470.947	157.000	117.800
K 3721, BÜ-Beseitig. Durmersheim (Kreis)		Landkreis Rastatt	75%	7.724.080	2.248.737	1.687.000
Umbau einer Bahnübergangssicherung mit Lichtzeichen iZd K 4174 in Zuzenhausen (Kreisanteil)		Rhein-Neckar-Kreis	75%	717.000	72.000	54.000
Umbau des BÜ 30,1 im Zuge der K 4179 in Waibstadt (Kreisanteil)		Rhein-Neckar-Kreis	75%	952.056	187.000	140.300

Regierungspräsidium Freiburg						
Bezeichnung	Stadt/ Gde.	Träger der Maßnahme	Individ. Förders.	Gesamt- kosten [€]	zuwen- dungsf. Kosten [€]	Zuwend- ung [€]
Aufrüstung der Bahnübergänge Heidenreich I und II mit Bahnübergangsbelegtmeldern	Stadt	Freiburg	75%	1.128.000	376.000	282.000
B 34 - Beseitigung BÜ "Am Hörnle" - Gemeindeanteil	Gemeinde	Grenzach-Wyhlen	68%	7.034.822	849.033	581.800
BÜ - Maßnahme in der Weisweiler Straße (Bahn-km 345,326)	Gemeinde	Klettgau	75%	464.602	139.751	104.800
Bahnübergang Hubacker - Ausrüstung mit Ausschaltvorrichtung	Gemeinde	Lautenbach	75%	55.150	18.383	13.800
BÜ Ottenhöfen-West	Gemeinde	Ottenhöfen im Schwarzw.	75%	682.500	227.500	170.600
4 BÜ 13,8 "Vor Heubach" DB-Strecke 4251, 53,6 "Vor Kuhbach", 54,1 und 54,3 "Am Hirschen" DB-Strecke 4880	Stadt	Schiltach	50%	2.435.000	574.000	287.000
Anbindung der Neustädter Unterstadt an die B 31 und Beseitigung des Bahnübergangs "Neustadt I" bei Bahn-km 34,370	Stadt	Titisee-Neustadt	68%	5.676.300	2.294.800	1.562.000
BÜ-Maßnahme am Bahnübergang in km 2,622 (Hinterdorfstr.) in Weil a. Rh.	Stadt	Weil am Rhein	75%	36.300	12.100	9.100
BÜ-Maßnahme am Bahnübergang in km 2,743 (Hauptstr.) in Weil a. Rh.	Stadt	Weil am Rhein	75%	36.300	12.100	9.100
BÜ "Kirnbach 2" Gemeindeanteil	Stadt	Wolfach	75%	625.900	208.700	156.500
3 BÜ-Maßnahmen Bahn-km 7,4 / 7,7 / 8,8 an der DB-Strecke Hausach-Schiltach	Stadt	Wolfach	50%	1.300.000	33.000	16.500
Sicherung des Bahnübergangs "Unterentersbach Kohlerplatz"	Stadt	Zell am Harmersbach	75%	487.058	162.353	121.800
K 5301 - Änderung Bahnübergang "Josef-Geldreich-Straße"		Ortenaukreis	75%	179.414	38.156	28.600
Breisgau-S-Bahn - Ausbau der Münstertalbahn	Verband	Zweckverband Regio-Nahverkehr Freiburg	75%	3.623.812	1.044.459	783.300

Anlage zu DS 16/2104, Ziffer 9

Regierungspräsidium Tübingen						
Bezeichnung	Stadt/ Gde.	Träger der Maßnahme	Individ. Förders.	Gesamt- kosten [€]	zuwen- dungsf. Kosten [€]	Zuwen- dung [€]
Verbesserungen am Bahnübergang der DB-Strecke Memmingen- Leutkirch-Lindau in Bahn-km 17,238 (Zehntstadel)	Gemeinde	Aitrach	75%	777.647	156.123	117.100
Verbesserungen am Bahnübergang der DB-Strecke Memmingen- Leutkirch-Lindau in Bahn-km 18,729 (Burghalde)	Gemeinde	Aitrach	75%	684.352	132.870	99.700
Verbesserungen am Bahnübergang der DB-Strecke Memmingen- Leutkirch-Lindau in Bahn-km 19,705 (Pfänders)	Gemeinde	Aitrach	75%	757.791	142.566	106.900
Verbesserung an den Bahnübergängen Schillerstr. (Bahn-km 8+410) und Lindenstr. (Bahn-km 8+580) in Bad Saulgau	Stadt	Bad Saulgau	75%	96.700	32.200	24.200
Umbau des Bahnüberganges Beethoven-/Hurdnagelstraße zu einem Kreisverkehrsplatz in Balingen	Stadt	Balingen	75%	2.369.000	850.800	638.100
Beseitigung des Bahnüberganges "Dr. Georg-Spohn-Straße"	Stadt	Blaubeuren	75%	4.435.000	1.344.000	1.008.000
Technische Sicherung der Bahnübergänge Bahn-km 0,190; 0,650; 0,820; 1,142 und 1,420 der HzL in Engstingen	Gemeinde	Engstingen	50%	2.338.000	483.000	241.500
Umbau Bahnübergang Eichertstraße in Gammertingen, HzL-Bahn-km 19,600	Stadt	Gammertingen	75%	596.100	180.600	135.500
Verbesserungen am Bahnübergang der DB-Strecke Memmingen- Leutkirch-Lindau, Bahn-km 61,942 (Freibolz)	Gemeinde	Kißlegg	75%	924.990	239.856	179.900
Beseitigung des BÜ "GV-Straße Riedlingen-Eichenau" mit der DB-Strecke Ulm-Sigmaringen, Bahn-km 63,840 mit Verbesserungen an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen	Stadt	Riedlingen	75%	5.295.000	1.377.300	943.900
Verbesserung am Bahnübergang Schömberger Straße in Dotternhausen in Bahn-km 9,060	Verband	Gemeindeverwaltungsverband Oberes Schlichemtal	75%	302.400	100.800	75.600
Verbesserung am Bahnübergang 24,632 Arlach der DB-Strecke Memmingen-Leutkirch-Lindau	Gemeinde	Tannheim	50%	1.193.449	317.186	158.600
K 7927, Änderung des Bahnübergangs Bahn-km 19,982 (Mooshausen 2) DB-Strecke Leutkirch-Memmingen		Landkreis Ravensburg	50%	616.091	100.000	50.000
8008 Änderung Bahnübergang Sommersried 1 km 5,244 der DB-Strecke Kißlegg-Wangen		Landkreis Ravensburg	50%	570.440	120.000	60.000
K 8008 Erneuerung Bahnübergang Kaibach km 6,956 der DB-Strecke Kißlegg-Wangen		Landkreis Ravensburg	50%	793.832	146.000	73.000
K 6735, Verlegung und Neubau Bahnübergang in Bahn-km 26,716 der ENAG-Strecke Engstingen-Schelklingen bei Gomadingen-Marbach		Landkreis Reutlingen	50%	335.300	118.845	59.400

Anlage zu DS 16/2104, Ziffer 9

K 6769, Umbau Bahnübergang in Bahn-km 34,390 der ENAG-Strecke Engstingen- Schelklingen in Münsingen		Landkreis Reutlingen	50%	302.017	107.000	53.500
---	--	-------------------------	-----	---------	---------	--------