

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Geplanter „Landesfonds zur Luftreinhaltung“

Antrag

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

1. welche Erkenntnisse ihr zu den geplanten Fördertatbeständen sowie -modalitäten bezüglich des derzeit als eines der Ergebnisse des „Nationalen Forums Diesel“ (sogenannter „Diesel-Gipfel“) im Aufbau befindlichen und eine Milliarde Euro umfassenden Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes vorliegen;
2. welche Zielrichtung der von ihr im Umfang von 367 Mio. Euro (davon in den Jahren 2018 und 2019 zunächst jeweils 20 Mio. Euro) geplante „Landesfonds zur Luftreinhaltung“ im Hinblick auf die Fördertatbestände (laut Medienberichten elf Maßnahmen) sowie -modalitäten verfolgen wird;
3. wie sie den Landesfonds im Hinblick auf die Zeitachse zu füllen sowie zu bewirtschaften gedenkt;
4. wie sie es ausschließen wird, dass eine Förderung aus dem Landesfonds eine solche aus dem Bundesfonds ausschließt, nachdem sowohl nach Bundes- wie auch nach Landeshaushaltsrecht ein vorzeitiger Maßnahmebeginn grundsätzlich förderschädlich ist;

5. wie sie vor diesem Hintergrund Aussagen bewertet, wonach es heißt, es ginge mit dem Landesfonds um eine Anschubfinanzierung für Maßnahmen, die vonseiten des Bundes voraussichtlich nicht gefördert werden und man trete in Vorleistung, was bedeutet, dass hinsichtlich der Fördertatbestände des Bundesfonds noch keine abschließende Klarheit besteht und deshalb Doppelungen durchaus denkbar sind sowie, dass nach dem Wortsinn „Anschubfinanzierung“ das Setzen eines Beginns eines Förderprozesses zu verstehen ist, der nach Möglichkeit mit dem Wechsel der Kostenträgerschaft fortgesetzt werden soll und im Weiteren das Wort „Vorleistung“ eine Art Erstattung von anderer Stelle impliziert, wobei ein solcher Wechsel bzw. Ersatz nach dem unter Ziffer 4 genannten Grundsatz grundsätzlich nicht möglich ist;
6. ob sie es für den Landeshaushalt als nachteilig ansehen würde, wenn Maßnahmen, die aus dem „Landesfonds zur Luftreinhaltung“ vor der Nutzung von möglichen Förderungen aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes begonnen und bezuschusst werden, nicht mehr aus letztgenanntem Zuwendungen erfahren könnten und mithin das Land Ausgaben tätigen würde, für die es von anderer Stelle ansonsten Mittel gäbe;
7. ob sie die Auffassung teilt, dass die Maßnahmen und Ziele des „Landesfonds zur Luftreinhaltung“, wie auch des Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes nicht in die Überprüfung des Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26. Juli 2017 im Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Ergänzung des Luftreinhalteplans um geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte (40 Mikrogramm/m³ Stickstoffdioxid gemittelter Jahreswert sowie 200 Mikrogramm/m³ Stundengrenzwert bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen) einfließen können, da gegen dieses Sprungrevision statt Berufung eingeleitet wurde.

17. 11. 2017

Haußmann, Keck, Dr. Timm Kern,
Dr. Rülke, Hoher, Weinmann FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten plant die Landesregierung die Einrichtung eines „Landesfonds zur Luftreinhaltung“. In einer Pressemitteilung vom 16. November 2017 konkretisieren die Fraktionen GRÜNE und CDU die Planungen und berichten, es werde den Fraktionen Vorschläge unterbreitet. Es gehe um eine Anschubfinanzierung für Maßnahmen, die vonseiten des Bundes voraussichtlich nicht gefördert würden. Im weiteren Verlauf heißt es: „Am einfachsten gelingt Luftreinhaltung, wenn die in der Stadt verkehrenden Fahrzeuge sauberer werden und möglichst viele Menschen auf Bus und Bahn und Fahrrad umsteigen. Dafür müssen wir die notwendigen Angebote schaffen. Je schneller wir die zusätzliche Förderung für saubere Busse und Expressbuslinien, eine weitere Elektrifizierung von Taxi-, Pflege- oder Paketdiensten sowie eine Nachrüstung der Nahverkehrsflotten umsetzen, desto wirksamer kommt die Entlastung auf den Straßen und in den betroffenen Kommunen an. Wir treten mit dem umfassenden Konzept jetzt in Vorleistung.“ Nach Ansicht der Antragsteller muss in jedem Fall sichergestellt sein, dass durch das Auflegen und Bewirtschaften eines „Landesfonds zur Luftreinhaltung“ keine Nachteile für das Land im Hinblick auf die Möglichkeit der Nutzung der Mittel aus dem Bundesfonds für die gleiche Maßnahme oder auch indirekt erwachsen. Denn das Haushaltsrecht des Bundes wie auch des Landes geht regelmäßig von einer Förderschädlichkeit eines vorzeitigen Maßnahmebeginns aus. Das bedeutet: Wird eine Maßnahme begonnen, ohne dass hierfür bereits eine Förderzusage vorliegt, kann es im Nachgang keine Förderung mehr geben. Denn der Zuwendungsgeber geht davon aus, dass wenn eine Maßnahme begonnen wurde, diese auch finanziert ist und deshalb die Zuwendung nicht mehr erforderlich ist.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2017 Nr. 4-0141.5/306 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Erkenntnisse ihr zu den geplanten Förderanträgen sowie -modalitäten bezüglich des derzeit als eines der Ergebnisse des „Nationalen Forum Diesel“ (sogenannter „Diesel-Gipfel“) im Aufbau befindlichen und eine Milliarde Euro umfassenden Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes vorliegen;

Beim 2. Kommunalgipfel zur Luftreinhaltung der Bundeskanzlerin am 28. November 2017 hat die Bundesregierung ein „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ vorgestellt. Dieses beinhaltet Maßnahmen aus den Bereichen Elektrifizierung des Verkehrs, Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV und Digitalisierung. Der Mittelumfang beträgt für die Elektrifizierung des Verkehrs 350 Mio. Euro und für die Nachrüstung von Bussen 150 Mio. Euro. Für den Bereich Digitalisierung sind bis zu 500 Mio. Euro vorgesehen, wobei 400 Mio. Euro auf der Basis der bestehenden Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ nach Fertigstellung von Masterplänen vergeben werden sollen.

Die Maßnahmen aus dem Sofortprogramm werden soweit möglich auf der Grundlage bestehender Förderrichtlinien des Bundes umgesetzt. Wo Förderprogramme fehlen, werden ggf. neue aufgelegt, wie beispielsweise das geplante Förderprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme. Entscheidend für eine Förderung sind die Vorgaben der jeweiligen Förderrichtlinien.

2. welche Zielrichtung der von ihr im Umfang von 367 Mio. Euro (davon in den Jahren 2018 und 2019 zunächst jeweils 20 Mio. Euro) geplante „Landesfonds zur Luftreinhaltung“ im Hinblick auf die Fördertatbestände (laut Medienberichten elf Maßnahmen) sowie -modalitäten verfolgen wird;

3. wie sie den Landesfonds im Hinblick auf die Zeitachse zu füllen sowie zu bewirtschaften gedenkt;

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Baden-württembergische Kommunen sind von Grenzwertüberschreitungen besonders betroffen. Im Haushaltsplan 2018/2019 ist nach dem derzeitigen Verfahrensstand eine Haushaltsposition „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ mit einem Haushaltsansatz von jeweils 10 Mio. Euro für 2018 und 2019 vorgesehen. Die Mittel sollen den baden-württembergischen Kommunen mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen zugute kommen.

Die Kommunen sollen in die Lage versetzt werden, durch organisatorische Rahmensetzungen und vorbereitende Maßnahmen die bereitgestellten Bundesmittel effizient abzurufen. Zusätzlich sollen soweit in diesem Rahmen möglich zusätzliche Maßnahmen finanziert werden, die vom Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes nicht berücksichtigt werden und eine positive Wirkung auf die Reduzierung der Luftschadstoffe haben. Die mit diesen Mitteln zu realisierenden Maßnahmen wurden noch nicht fixiert.

4. wie sie es ausschließen wird, dass eine Förderung aus dem Landesfonds eine solche aus dem Bundesfonds ausschließt, nachdem sowohl nach Bundes- wie auch nach Landeshaushaltsrecht ein vorzeitiger Maßnahmebeginn grundsätzlich förderschädlich ist;

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

5. *wie sie vor diesem Hintergrund Aussagen bewertet, wonach es heißt, es ginge mit dem Landesfonds um eine Anschubfinanzierung für Maßnahmen, die vonseiten des Bundes voraussichtlich nicht gefördert werden und man trete in Vorleistung, was bedeutet, dass hinsichtlich der Fördertatbestände des Bundesfonds noch keine abschließende Klarheit besteht und deshalb Doppelungen durchaus denkbar sind sowie, dass nach dem Wortsinn „Anschubfinanzierung“ das Setzen eines Beginns eines Förderprozesses zu verstehen ist, der nach Möglichkeit mit dem Wechsel der Kostenträgerschaft fortgesetzt werden soll und im Weiteren das Wort „Vorleistung“ eine Art Erstattung von anderer Stelle impliziert, wobei ein solcher Wechsel bzw. Ersatz nach dem unter Ziffer 4 genannten Grundsatz grundsätzlich nicht möglich ist;*
6. *ob sie es für den Landeshaushalt als nachteilig ansehen würde, wenn Maßnahmen, die aus dem „Landesfonds zur Luftreinhaltung“ vor der Nutzung von möglichen Förderungen aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes begonnen und bezuschusst werden, nicht mehr aus letztgenanntem Zuwendungen erfahren könnten und mithin das Land Ausgaben tätigen würde, für die es von anderer Stelle ansonsten Mittel gäbe;*

Die Fragen 4 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Bundesregierung hat auf dem 2. Kommunalgipfel zur Luftreinhaltung der Bundeskanzlerin erklärt, dass ein vorzeitiger Maßnahmenbeginn in Bezug auf den Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ ab Ende November 2017 nicht förder-schädlich sei.

Die Möglichkeit einer kombinierten Förderung durch Bund und Land wird auf Wunsch der Kommunen und der Länder derzeit von der Bundesregierung geprüft. Eine Entscheidung hierzu wurde bisher nicht getroffen.

Im Rahmen der verfügbaren Landesmittel sollen insbesondere vorbereitende, unterstützende und ergänzende Maßnahmen gefördert werden. Dabei wird darauf geachtet, dass ein Risiko eines Ausschlusses von Bundesförderung nicht besteht.

Das Ministerium für Verkehr wird dabei die haushaltsrechtlichen Regelungen und Möglichkeiten der Landeshaushaltsordnung (LHO) zur Zustimmung zu einem vorzeitigen Vorhabensbeginn im Rahmen seiner Ermessensausübung ausschöpfen.

Die verfügbaren Landesmittel werden die Möglichkeiten der Kommunen zum Abwurf der Bundesmittel verbessern und die Umsetzungsgeschwindigkeit der Maßnahmen erhöhen. Damit dokumentiert das Land somit auch gegenüber der Rechtsprechung, dass die Akteure im Land ihre Möglichkeiten zur Senkung der Luftschadstoffbelastungen aktiv aufgreifen und nutzen.

7. *ob sie die Auffassung teilt, dass die Maßnahmen und Ziele des „Landesfonds zur Luftreinhaltung“, wie auch des Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes nicht in die Überprüfung des Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26. Juli 2017 im Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe (DUH) zur Ergänzung des Luftreinhalteplans um geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte (40 Mikrogramm/m³ Stickstoffdioxid gemittelter Jahreswert sowie 200 Mikrogramm/m³ Stundengrenzwert bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen) einfließen können, da gegen dieses Sprungrevision statt Berufung eingelegt wurde.*

Die Ergebnisse des Gesamtwirkungsgutachtens zum Luftreinhalteplan Stuttgart zeigen, dass selbst eine Kombination von Maßnahmen, wie sie jetzt mit den zur Verbesserung der Luftreinhaltung vorgesehenen Landesmitteln oder durch den Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ des Bundes gefördert werden sollen, zu einer begrüßenswerten aber zu keiner ausreichenden Reduzierung von NO₂-Immissionen führt, um den Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ NO₂ flächendeckend einzuhalten. Dies gilt auch dann, wenn diese Maßnahmen aufgrund der nun bestehenden Fördermöglichkeiten beschleunigt angegangen und umgesetzt werden können.

Die Landesregierung fordert daher unverändert die Einführung einer neuen „blauen“ Plakette durch Fortschreibung der 35. BImSchV. Ob gebietsbezogene Verkehrsverbote ohne eine „blaue“ Plakette rechtmäßig angeordnet werden können, bedarf einer höchstrichterlichen Klärung. Das Land hat daher gegen das Urteil des VG Stuttgart vom 26. Juli 2017 Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt.

Hermann

Minister für Verkehr