

Kleine Anfrage

des Abg. Dr. Hans-Ulrich Rülke FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Förderungen von Brückensanierungen nach dem Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) oberhalb des vorgesehenen Regelsatzes

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie bewertet sie Faktoren wie besonders hohen Zuzug, eine besonders hohe Arbeitslosenquote oder eine schwierige Haushaltslage einer Kommune hinsichtlich der Bewilligung eines höheren Fördersatzes von bis zu 75 Prozent nach dem Gesetzentwurf für die Novellierung des LGVFG ab dem Jahr 2020?
2. Inwieweit fließen entstehende Ausweichverkehre bspw. durch die Nichtumsetzung einer notwendigen Brückensanierung in die Bewertung der Klimafreundlichkeit einer Maßnahme mit ein, die für die Geltendmachung der Bewilligung eines höheren Fördersatzes als des Regelfördersatzes von einer Kommune vorgebracht werden?
3. Wie bewertet sie die Wichtigkeit einer Sanierung der Pforzheimer Nordstadtbrücke sowohl hinsichtlich des Zustands des Bauwerks als auch hinsichtlich der Wichtigkeit der Brücke für die Verkehrsinfrastruktur Pforzheims?
4. Wie bewertet sie die Tatsache, dass die Pforzheimer Nordstadtbrücke in Abstimmung mit der DB Netz saniert werden muss, auch angesichts eines potenziellen Förderantrags?
5. Wie beurteilt sie angesichts der Antworten aus den Fragen 1 bis 4 die Möglichkeit einer Bewilligung von Fördermitteln nach dem LGVFG ab dem Jahr 2020 für eine Sanierung der Pforzheimer Nordstadtbrücke von bis zu 75 Prozent?

16. 10. 2019

Dr. Rülke FDP/DVP

Begründung

Der Gesetzentwurf zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sieht eine Änderung der Förderkulisse vor, die ab 1. Januar 2020 gelten soll und auch die Förderfähigkeit von Brücken umfasst. Diese Kleine Anfrage soll ergründen, inwieweit Faktoren, die nicht vordergründig dem Klimaschutz dienen, zu einer Förderung über dem Regelsatz führen können und inwieweit Ausweichverkehre in einer Bewilligung eines höheren Satzes als des Regelsatzes Berücksichtigung finden, die entstünden, sollte eine Brücke ohne Ersatz abgängig werden.

Die Pforzheimer Nordstadtbrücke wurde bei der letzten Bauwerksprüfung mit 3,2 bewertet und neigt sich mit 67 Jahren dem Ende der prognostizierten Lebensdauer zu. Sie ist eine zentrale Verkehrsachse und verbindet unmittelbar östlich des Hauptbahnhofs die Nord- mit der Südstadt. Ohne sie entstünden Ausweichverkehre mit massiven Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrsfluss. Die Stadt Pforzheim strebt eine Sanierung dieser Brücke an und plant, sich um eine Förderung nach dem LGVFG zu bewerben.

Antwort

Mit Schreiben vom 7. November 2019 Nr. 2-0430.6/162 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie bewertet sie Faktoren wie besonders hohen Zuzug, eine besonders hohe Arbeitslosenquote oder eine schwierige Haushaltslage einer Kommune hinsichtlich der Bewilligung eines höheren Fördersatzes von bis zu 75 Prozent nach dem Gesetzentwurf für die Novellierung des LGVFG ab dem Jahr 2020?

Der Regelfördersatz beträgt bei der derzeitigen Novellierung des LGVFG weiterhin 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Eine Erhöhung des Fördersatzes auf maximal bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ist bei bestimmten verkehrsbezogenen Fördertatbeständen (Barrierefreiheit, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) vorgesehen und soll bei allen Fördertatbeständen unter Erfüllung bestimmter qualitativer Voraussetzungen (Interesse eines SPNV-Aufgabenträgers, besonders klimafreundliche Vorhaben) möglich sein.

Bei der Förderung nach dem LGVFG handelt es sich um eine Fachförderung mit dem Ziel, die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität zu verbessern. Es ist nicht Aufgabe der Fachförderung, soziale oder andere fachfremde Aspekte zu berücksichtigen. Ebenso erfolgt eine Unterstützung finanzschwacher Gemeinden nicht aus der Fachförderung sondern ggf. aus dem Ausgleichstock des Landes.

Faktoren wie besonders hoher Zuzug, eine besonders hohe Arbeitslosenquote oder eine schwierige Haushaltslage einer Kommune sind deshalb für die Festsetzung des Fördersatzes nicht relevant.

2. Inwieweit fließen entstehende Ausweichverkehre beispielsweise durch die Nichtumsetzung einer notwendigen Brückensanierung in die Bewertung der Klimafreundlichkeit einer Maßnahme mit ein, die für die Geltendmachung der Bewilligung eines höheren Fördersatzes als des Regelfördersatzes von einer Kommune vorgebracht werden?

Ein höherer Fördersatz kann nach der in der Ressortabstimmung befindlichen Verwaltungsvorschrift LGVFG bewilligt werden, wenn das Vorhaben einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leistet. Die Klimafreundlichkeit des Vorhabens kann nachgewiesen werden durch:

- einen Klimamobilitätsplan,
- einen Einzelnachweis, bei dem eine jährliche Einsparung von mindestens 25 t CO₂-Äquivalent je Million Euro zuwendungsfähiger Kosten durch Berechnung belegt wird bei Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus nach der Methodik des Bundesverkehrswegeplans,

- ohne Nachweis bei Vorhaben, die als besonders klimafreundliche Kleinvorhaben definiert sind und eine Kostenobergrenze von 1 Million Euro zuwendungsfähiger Kosten nicht überschreiten (z. B. Bau, Aus- oder Umbau von dynamischen Verkehrsleit-, -steuerungs-, und -informationssystemen oder von Umsteigeparkplätzen).

Die Berücksichtigung von entstehenden Ausweichverkehren, beispielsweise durch eine Nichtumsetzung einer notwendigen Brückensanierung, entscheidet sich nach hinterlegter Methodik der vorgenannten Optionen.

3. Wie bewertet sie die Wichtigkeit einer Sanierung der Pforzheimer Nordstadtbrücke sowohl hinsichtlich des Zustands des Bauwerks als auch hinsichtlich der Wichtigkeit der Brücke für die Verkehrsinfrastruktur Pforzheims?

Die Nordstadtbrücke stellt eine oder die wichtigste Verbindung zwischen der Kernstadt und der Nordstadt dar. Sie ist Teil der B 294, die aus Richtung Freudenstadt kommend die Innenstadt in Nord-Süd-Richtung quert und weiter über die A 8 Anschlussstelle Pforzheim Nord bis Bretten führt. Da nicht das Land, sondern die Stadt Pforzheim Baulastträger der Brücke ist (§ 5 [2] FStrG), liegen uns keine näheren Informationen hinsichtlich Alter, Erhaltungszustand, Konstruktion oder auch Tragverhalten der Brücke vor. Diese Informationen liegen bei der Stadt Pforzheim. Hinsichtlich der Überwachung und Prüfung des Bauwerks hat die Stadt Pforzheim die Vorgaben der DIN 1076 zu erfüllen. Dies bedeutet, dass die Brücke im regelmäßigen Wechsel alle drei Jahre einer Hauptprüfung und einer einfachen Prüfung unterzogen werden muss. Über die aus den letzten Prüfungen hervorgegangene Zustandsnote liegen uns keine Daten vor. Die Stadt Pforzheim hält die Brücke nicht im landesweiten Datenbanksystem SIBBW. Hinsichtlich der Verkehrsinfrastruktur der Stadt Pforzheim nimmt die Brücke zweifellos eine zentrale Rolle ein, eine Sperrung hätte gravierende Auswirkungen auf das innerstädtische Verkehrsnetz.

4. Wie bewertetet sie die Tatsache, dass die Pforzheimer Nordstadtbrücke in Abstimmung mit der DB Netz saniert werden muss, auch angesichts eines potenziellen Förderantrags?

5. Wie beurteilt sie angesichts der Antworten aus den Fragen 1 bis 4 die Möglichkeit einer Bewilligung von Fördermitteln nach dem LGVFG ab dem Jahr 2020 für eine Sanierung der Pforzheimer Nordstadtbrücke von bis zu 75 Prozent?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum konkreten Sanierungsbedarf der Pforzheimer Nordstadtbezirke liegen der Landesregierung keine näheren Informationen vor. Ein Antrag auf Förderung liegt nach Kenntnis der Landesregierung nicht vor. Sollte ein Förderantrag gestellt werden, wird das Regierungspräsidium Karlsruhe die Gewährung eines erhöhten Fördersatzes unter Berücksichtigung der vorhandenen Haushaltsmittel prüfen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor