

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

A. Zielsetzung

Für die Finanzierung von Zuwendungen des Landes zur Unterstützung von Verkehrsprojekten und Investitionen im kommunalen Straßenbau, im ÖPNV und im Rad- und Fußverkehr stehen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bislang Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung. Das Entflechtungsgesetz des Bundes mit seinen Zuweisungen an die Länder läuft zum Jahresende 2019 aus. Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz enthält zwar keine Befristung, jedoch muss langfristig seine finanzielle Ausstattung gesichert sein, um Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dauerhaft zu ermöglichen. Die Finanzierung erfolgt künftig in der bisherigen Höhe von 165 Millionen Euro pro Jahr aus Landesmitteln, resultierend aus den Mehreinnahmen nach der Neuverteilung der Umsatzsteuerprozentpunkte zwischen Bund und Ländern. Zudem erfolgt eine Aufstockung durch einen gemeinsamen Infrastrukturbeitrag von Land und Kommunen um 155 Millionen Euro pro Jahr auf künftig 320 Millionen Euro pro Jahr.

Ziel des Gesetzentwurfs ist eine weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch unter Berücksichtigung des Klimaschutzes. Die Eckpunkte der Überarbeitung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sind Ergebnis aus gemeinsamen Gesprächen mit den betroffenen Verbänden (Städtetag, Landkreistag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen).

B. Wesentlicher Inhalt

Die Zielbestimmung der Förderung bezieht künftig auch den Klimaschutz mit ein. Die Förderkulisse wird teilweise erweitert und modernisiert. Die Fördervoraussetzungen werden unter Berücksichtigung der Aspekte der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes überarbeitet. Der Regelfördersatz beträgt weiterhin 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Abweichend hiervon kann in bestimmten Fällen künftig ein höherer Fördersatz von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen

Kosten gewährt werden. Für nicht vorhersehbare, außergewöhnliche Kostenerhöhungen wird es künftig eine Härtefallregelung geben.

C. Alternativen

Keine. Das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz unterliegt zwar keiner Befristung. Durch die gesetzliche Festschreibung der Mittelausstattung wird jedoch langfristig Planungssicherheit für die Vorhabenträger mit ihren regelmäßig auf lange Frist angelegten Infrastrukturvorhaben geschaffen.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte (ohne Erfüllungsaufwand)

Die Festschreibung der jährlich zur Verfügung stehenden Mittel belastet den Landeshaushalt, da neue Ausgaben für das Land entstehen. Diese Mehrbelastungen werden jedoch durch die Mehreinnahmen über die erhöhten Zuweisungen aus den Umsatzsteuereinnahmen kompensiert. Durch einen gemeinsamen Infrastrukturbeitrag von Land und Kommunen können die bisherigen Mittel zudem um 155 Millionen Euro pro Jahr auf künftig 320 Millionen Euro pro Jahr aufgestockt werden.

Die kommunalen Haushalte werden durch die Förderung des Landes entlastet. In der ganz überwiegenden Zahl der Fälle werden die Kommunen durch die Gewährung von Zuwendungen erst in die Lage versetzt, wichtige Maßnahmen im Bereich des Straßenbaus, des ÖPNV sowie im Bereich des Rad- und Fußverkehrs zu planen und zu verwirklichen.

E. Erfüllungsaufwand

Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger entsteht nicht. Der Wirtschaft sowie der Verwaltung entsteht ein Erfüllungsaufwand für die antragstellenden Unternehmen sowie kommunalen Einrichtungen, wenn sie infolge der Erweiterung der Förderkulisse mehr Förderanträge stellen. In diesem Fall ist auch mit einem Bearbeitungsmehraufwand bei den Bewilligungsstellen in der Verwaltung des Landes zu rechnen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch keine Schätzung zur Anzahl der neu hinzukommenden Förderfälle möglich. Des Weiteren sind die Fördermodalitäten bezüglich der neu hinzukommenden Fördertatbestände noch nicht festgelegt. Daher kann der zusätzliche Erfüllungsaufwand noch nicht quantifiziert werden.

F. Nachhaltigkeitscheck

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen haben durchweg positive Auswirkungen auf die im Nachhaltigkeitscheck betroffenen Themenschwerpunkte (Klimawandel, biologische Vielfalt, Wohl und Zufriedenheit, ökologische und soziale Modernisierung der Wirtschaft, Chancengerechtigkeit, Verschuldung, leistungsfähige Verwaltung und Justiz).

G. Sonstige Kosten für Private

Keine.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 22. Oktober 2019

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich Ihnen gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Gesetzentwurf zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Ich bitte Sie, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Die Zuständigkeit liegt beim Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

Gesetz zur Änderung des Landesgemein- deverkehrsfinanzierungsgesetzes

Artikel 1

Das Landesgemeinverkehrsfinanzierungsgesetz vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), das zuletzt durch Gesetz vom 4. Juli 2017 (GBl. S. 305) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 werden nach dem Wort „nachhaltigen“ die Wörter „und klimafreundlichen“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
„Die Finanzmittel werden für Investitionen in Vorhaben nach diesem Gesetz verwendet.“
 - c) Absatz 3 wird aufgehoben.
 - d) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 3.
2. § 2 wird wie folgt geändert:
 - a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Das Wort „Ausbau“ wird durch die Angabe „Aus-“ und der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
 - bb) In Buchstabe d wird das Wort „zwischenörtlichen“ durch das Wort „außerörtlichen“ ersetzt.
 - cc) In Buchstabe e wird nach der Angabe „Verkehrsleit-“ die Angabe „, -steuerungs-“ eingefügt.
 - b) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
 - c) Nummer 3 wird wie folgt gefasst:
„3. Bau, Aus- oder Umbau von Verkehrswegen, insbesondere der
 - a) Straßenbahnen,
 - b) Eisenbahnen,
 - c) urbanen Seilbahnen,
 - d) integrierten Schnellbussysteme oder Spurbusse,soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen; gegenüber dem sonstigen Verkehr ist der Vorrang dieser Verkehrsmittel sicherzustellen; insbesondere ist bei Bahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper geführt werden, deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sicherzustellen;“
 - d) Nummer 3 a wird aufgehoben.

- e) Vor Nummer 5 wird folgende Nummer 4 eingefügt:
- „4. Grunderneuerungen von Verkehrswegen nach Nummer 3 Buchstabe a bis Buchstabe c, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung dienen;“
- f) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 5 und wie folgt gefasst:
- „5. Bau, Aus- oder Umbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen; dem Bau oder Ausbau gleichgestellt ist die örtliche Verlegung einer bestehenden Haltestelle;“
- g) Nummer 6 wird wie folgt gefasst:
- „6. Bau, Aus- oder Umbau von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen (multimodale Knoten);“
- h) Die bisherige Nummer 4 a wird Nummer 7 und wie folgt gefasst:
- „7. Bau, Aus- oder Umbau von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen;“
- i) Die bisherigen Nummern 5 und 5 a werden die Nummern 8 und 9 und der Punkt am Ende wird jeweils durch ein Semikolon ersetzt.
- j) Nach Nummer 9 wird folgende Nummer 10 eingefügt:
- „10. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung vom 21. März 1971 (BGBl. I S.337), zuletzt geändert durch Artikel 462 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S.1474, 1542) oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S.962, ber. 2008 S.1980), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S.2237, 2241), soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als Baulasträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; in Ausnahmefällen gilt das Gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulasträger des kreuzenden Schienenweges;“
- k) Die bisherigen Nummern 7 und 8 werden die Nummern 11 und 12 und der Punkt am Ende wird jeweils durch ein Semikolon ersetzt.
- l) Folgende Nummern 13 bis 16 werden angefügt:
- „13. Verkehrsbezogene Maßnahmen der Luftreinhaltung;
14. Bau, Aus- oder Umbau von Maßnahmen der Wiedervernetzung von Lebensräumen an Straßen, Radwegen oder Schienenverkehrswegen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen, kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind, oder der nichtbundeseigenen

Eisenbahnen, soweit die Maßnahmen nicht im Rahmen der Eingriffsregelung gemäß §§ 13 bis 19 des Bundesnaturschutzgesetzes als Vermeidungsmaßnahmen erforderlich sind;

15. Bau, Aus- oder Umbau von intermodalen Schnittstellen des Güterverkehrs;
16. Ertüchtigung und Ersatzneubau von Brückenbauwerken an Bundes-, Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen in der Baulast der Landkreise oder Gemeinden, die nicht die Voraussetzungen des § 3 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a erfüllen.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
- b) Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe a werden die Wörter „Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation“ durch die Wörter „Verkehrsverhältnisse, der Lärmsituation oder der Luftsituation“ ersetzt.
 - bb) In Buchstabe b werden die Wörter „vorgesehen“ und „als Lärmschutzmaßnahme“ gestrichen und das Wort „enthalten“ durch die Wörter „oder in einem Luftreinhalteplan nach § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgesehen“ ersetzt.
- c) Es wird folgender Absatz 2 angefügt:

„(2) Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b gilt nicht für Vorhaben nach § 2 Nummer 16.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„In den Fällen des § 2 Nummer 10 und 12, bei Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Absatz 12 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes durchgeführt werden, sowie bei Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung zulässig.“
 - bb) Es wird folgender Satz angefügt:

„Ein Vorhaben leistet dann einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz, wenn es Bestandteil eines Klimamobilitätsplanes ist oder wenn dieser durch einen Einzelnachweis belegt werden kann.“
- b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 2 eingefügt:

„(2) Zur Vermeidung einer besonderen Härte kann im Fall einer erheblichen Kostensteigerung eine Nachbewilligung mit 50 Prozent der zuwendungsfähigen Mehrkosten im Wege der Festbetragsfinanzierung erfolgen.“

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3.
 - d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wie folgt geändert:
 - aa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
 - „2. Verwaltungskosten mit Ausnahme der Planungskosten für förderfähige Vorhaben nach § 2,“
 - bb) In Nummer 3 Buchstabe b wird die Angabe „1. Januar 2000“ durch die Angabe „1. Januar 2010“ ersetzt.
 - e) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5.
5. In § 5 Absatz 1 Satz 2 wird nach dem Wort „sind“ das Wort „mindestens“ eingefügt.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden nach der Angabe „(GABl. 2010, S.2)“ die Wörter „oder nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der bis zum 31. Dezember 2019 gültigen Fassung“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
 - „(2) Bewilligungsbescheide für Zuwendungen nach den in Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften, die bei deren Außerkrafttreten nicht vollständig abgeschlossen waren, gelten als Bewilligungsbescheide nach den zum Bewilligungszeitpunkt jeweils einschlägigen Rechtsvorschriften fort.“

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage und Zielsetzung

Durch das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) werden die dem Land Baden-Württemberg bislang zustehenden Bundesmittel nach § 3 Abs. 1 S. 1 i. V. m. § 4 Abs. 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) langfristig für die Finanzierung von Zuwendungen des Landes zur Unterstützung von Verkehrsprojekten und Investitionen im kommunalen Straßenbau, im ÖPNV und im Rad- und Fußverkehr gesichert. Das Entflechtungsgesetz des Bundes ist allerdings bis zum 31. Dezember 2019 befristet.

In der Koalitionsvereinbarung zwischen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der CDU für die 16. Legislaturperiode vom 9. Mai 2016 in Baden-Württemberg heißt es in Bezug auf das Entflechtungsgesetz:

„Die Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg benötigen eine leistungsfähige kommunale Verkehrsinfrastruktur. Damit sie den wachsenden Anforderungen gerecht werden und auch größere Maßnahmen stemmen können, sind sie auf eine Förderung nach dem LGVFG für den kommunalen Straßenbau, den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr angewiesen. Deshalb muss dessen finanzielle Ausstattung auch nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel im Jahr 2019 gesichert werden.“

Das Entflechtungsgesetz in der bestehenden Form wird nach 2019 nicht fortgeführt. Die den Ländern nach dem Entflechtungsgesetz bisher zustehenden Mittel werden nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes stattdessen ohne investive Zweckbindung über feste Anteile an der Umsatzsteuer an die Länder verteilt. Dies wurde mit dem Gesetz zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften vom 14. August 2017 (BGBl. I Nr. 57, 3122) beschlossen.

Um weiterhin das LGVFG als wichtigstes Fördergesetz des Landes im Bereich der Verkehrsinfrastruktur über 2019 hinaus weiterzuführen, ist eine Gesetzesänderung erforderlich.

Die künftige finanzielle Mittelausstattung des LGVFG ergibt sich in der bisherigen Höhe von 165 Millionen Euro p. a. aus Landesmitteln, resultierend aus den Mehreinnahmen nach der Neuverteilung der Umsatzsteuer zwischen Bund und Ländern. Die bislang zur Verfügung stehende Finanzausstattung ist angesichts des gewaltigen Investitionsbedarfs nach wie vor nicht ausreichend. Durch einen gemeinsamen Infrastrukturbeitrag von Land und Kommunen werden die bisherigen Mittel deswegen um 155 Millionen Euro p. a. auf künftig 320 Millionen Euro p. a. aufgestockt.

II. Inhalt

Neben redaktionellen Korrekturen und gesetzessystematischen Anpassungen hat der Gesetzentwurf im Wesentlichen folgende Änderungen zum Inhalt:

- Verankerung des Klimaschutzes in der Zielbestimmung des Gesetzes,
- weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Erweiterung der Förderkulisse:
 - Ergänzung um die Ertüchtigung und den Ersatzneubau von Brückenbauwerken zur Bewältigung des gewaltigen Sanierungsstaus,
 - verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung und
 - Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen,
 - Einrichtungen des kombinierten Güterverkehrs,

- Anpassung der Fördervoraussetzungen unter dem Aspekt der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes,
- Erhöhung des Fördersatzes:
 - bei bestimmten Fördertatbeständen (z.B. Barrierefreiheit, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen),
 - bei allen Fördertatbeständen unter bestimmten qualitativen Voraussetzungen (Interesse eines SPNV-Aufgabenträgers, besonders klimafreundliche Vorhaben),
- Einführung einer Härtefallregelung, wonach bei erheblichen Kostensteigerungen eine zusätzliche Entlastung der Vorhabenträger erfolgen kann,
- Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten.

Das Gesetz enthält keine Befristung. Die aus dem Landeshaushalt stammenden Mittel werden ausschließlich für Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität verwendet.

III. Alternative(n) und Erforderlichkeitsprüfung

Keine. Das LGVFG unterliegt zwar keiner Befristung. Erst durch die gesetzliche Fixierung des Fördervolumens wird jedoch langfristig Planungssicherheit für die Vorhabenträger geschaffen.

IV. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Die Bereitstellung der jährlich vorgesehenen Mittel belastet den Landeshaushalt, da neue Ausgaben für das Land entstehen. Diese Mehrbelastungen werden jedoch durch die Mehreinnahmen über die erhöhten Zuweisungen aus den Umsatzeinnahmen kompensiert. Dies war Ergebnis der Einigung des Bundes mit den Ländern zur Neuordnung der Finanzbeziehungen zwischen dem Bund und den Ländern. Durch einen gemeinsamen Infrastrukturbeitrag von Land und Kommunen können die bisherigen Mittel zudem um 155 Millionen Euro p. a. auf künftig 320 Millionen Euro p. a. aufgestockt werden.

Die kommunalen Haushalte werden durch die Förderung des Landes entlastet. In der ganz überwiegenden Zahl der Fälle werden die Kommunen durch die Gewährung von Zuwendungen erst in die Lage versetzt, wichtige Maßnahmen im Bereich des Straßenbaus, des ÖPNV sowie im Bereich des Rad- und Fußverkehrs zu planen und zu verwirklichen.

V. Erfüllungsaufwand

1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Regelungsvorhaben hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf Bürgerinnen und Bürger, es entsteht ihnen daher kein Erfüllungsaufwand.

2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Der Wirtschaft entsteht ein Erfüllungsaufwand. Durch die Erweiterung der Förderkulisse kommt es zu mehr Förderanträgen mit einem entsprechenden Mehraufwand bei den antragstellenden Unternehmen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch keine Schätzung zur Anzahl der neuen Förderfälle möglich. Des Weiteren sind die Fördermodalitäten bezüglich der neu hinzukommenden Fördertatbestände noch nicht festgelegt. Aus diesen Gründen kann der zusätzliche Erfüllungsaufwand noch nicht quantifiziert werden.

3. Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Der Verwaltung entsteht einerseits der Erfüllungsaufwand für die antragstellenden kommunalen Einrichtungen, wenn sie infolge der Erweiterung der Förderkulisse mehr Förderanträge stellen. In diesem Fall ist auch mit einem Bearbeitungsmehraufwand bei den Bewilligungsstellen in der Verwaltung des Landes zu rechnen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch keine Schätzung zur Anzahl der neuen Förderfälle möglich. Auch die Fördermodalitäten bezüglich der neu hinzukommenden Fördertatbestände sind noch nicht festgelegt. Daher kann der zusätzliche Erfüllungsaufwand noch nicht quantifiziert werden.

VI. Wesentliches Ergebnis des Nachhaltigkeitschecks

Der Nachhaltigkeitscheck wurde durchgeführt. Die neu zu schaffenden Regelungen können insbesondere positive Auswirkungen auf den Klimaschutz, die biologische Vielfalt, Wohl und Zufriedenheit der Bürger und die ökologische und soziale Modernisierung der Wirtschaft haben. Es sind keine Auswirkungen auf die Zukunftsfähigkeit der öffentlichen Haushalte zu erwarten; eine Neuverschuldung erfolgt nicht. Die neu zu schaffenden Regelungen zeigen daher durchweg positive Auswirkungen auf die im Nachhaltigkeitscheck untersuchten Themenschwerpunkte. Das Gesetzgebungsverfahren ist folglich auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit weiterzuverfolgen.

VII. Kosten für Private

Keine.

VIII. Wesentliche Ergebnisse der Anhörung

1. Angehörte Verbände und Institutionen

Insgesamt wurden 44 Verbände und Institutionen angehört, von denen die kommunalen Landesverbände, der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Baden-Württemberg e. V. (VDV), der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO), die Stadt Konstanz, die Regionalverbände Heilbronn-Franken, Ostwürttemberg und Südlicher Oberrhein, der Verband Region Stuttgart (VRS), der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (BUND), der Verband des Verkehrsgewerbes (Baden und Württemberg), der Baden-Württembergische Industrie- und Handelskammertag, die Verkehrsbetriebe Karlsruhe GmbH und die Albital-Verkehrsgesellschaft mbH (VBK, AVG), die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), der Landesblinden- und Sehbehindertenverband, der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e. V., der Fahrgastverband PRO BAHN Baden-Württemberg e. V., die Naturfreunde Württemberg und der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club Baden-Württemberg (ADFC BW) fristgerecht inhaltlich Stellung genommen haben.

2. Ergebnis der Anhörung im Einzelnen

Soweit die vorgesehenen Regelungen nicht ohnehin begrüßt werden, werden folgende Änderungs- oder Ergänzungswünsche vorgetragen:

Zur Mittelverteilung

Die vorgesehene Mittelaufteilung von 40 Prozent (kommunaler Straßenbau) zu 60 Prozent (Umweltverbund) wird kritisiert. Der BUND, AGFK BW, VCD, LNV sowie der ADFC BW wünschen eine stärkere Gewichtung zugunsten des Umweltverbunds, insbesondere zugunsten des Rad- und Fußverkehrs.

Der Verband des Verkehrsgewerbes kritisiert, dass 40 Prozent für den kommunalen Straßenbau zu wenig seien.

Der VDV setzt sich dafür ein, dass von 192 Millionen Euro p. a. (60 Prozent für Umweltverbund) 177 Millionen Euro p. a. in den ÖPNV fließen. Die kommunalen Landesverbände weisen außerdem darauf hin, dass von 128 Millionen Euro (40 Prozent für kommunalen Straßenbau) 25 Millionen Euro für die Brückenerhaltung zur Verfügung stehen sollen und die 15 Millionen Euro p. a. für den Rad- und Fußverkehr durch weitere Landesmittel unterstützt werden sollten.

Haltung der Landesregierung:

Kein Handlungsbedarf für das Gesetz, da Mittelverteilung untergesetzlich geregelt werden soll. Die Mittelverteilung von 40 Prozent (kommunaler Straßenbau) zu 60 Prozent (Umweltverbund) ist Ergebnis aus gemeinsamen Gesprächen des Finanzministeriums mit den kommunalen Landesverbänden. Es ist im Übrigen davon auszugehen, dass alle Bereiche von der Aufstockung der LGVFG-Mittel profitieren.

Höhe des Fördersatzes (Regelfördersatz und erhöhter Fördersatz im Einzelfall)

Die kommunalen Landesverbände regen an, dass der Regelfördersatz auf bis zu 65 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten angehoben wird. Der VDV wünscht ebenfalls einen höheren Regelfördersatz.

Der Rechnungshof kritisiert die Möglichkeit, vom Regelfördersatz abzuweichen. Die „Ausnahmetatbestände“ seien unbestimmt, sodass sich nicht vorhersagen lasse, wie hoch das dafür benötigte Mittelvolumen sei. Es solle die bisherige Einzelfallregelung zum erhöhten Fördersatz (nur Schienengroßprojekte) beibehalten werden.

Haltung der Landesregierung:

Die Anregungen werden nicht aufgegriffen. Der Regelfördersatz von 50 Prozent wird beibehalten, um auch weiterhin mehr Projekte sowie verstärkt auch kleinteilige Projekte fördern zu können. In bestimmten Fällen ist ein erhöhter Fördersatz vorgesehen, um die Umsetzung verkehrspolitischer Ziele anzustoßen und weiter zu unterstützen. Die Ausgestaltung der Tatbestände erfolgt in der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG.

Ausweitung der Förderkulisse

Die Erweiterung der Förderkulisse wird teilweise kritisiert, u. a. von den kommunalen Landesverbänden – sie gehe über die mit dem Land gefundene Einigung hinaus. Diese Maßnahmen seien kostenintensiv, sodass die Kosten nicht alleine durch das LGVFG getragen werden könnten. Der VDV weist außerdem darauf hin, dass die neuen Tatbestände teils der eigentlichen Zielsetzung des LGVFG zuwiderlaufen. Sie lindern lediglich die negativen Folgen und führen nicht zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Der BUND befürwortet die Aufnahme der Fördertatbestände „Wiedervernetzung“ und „verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung“.

Haltung der Landesregierung:

Kein Handlungsbedarf. Die Wiedervernetzung von Lebensräumen ist Auftrag aus dem Koalitionsvertrag. Im Übrigen bedarf es einer gesamthaften Betrachtung, sodass auch bei den neuen Tatbeständen ein verkehrlicher Bezug gegeben ist.

Ausschreibungsergebnisse als Grundlage für Bewilligung

Der Landesrechnungshof fordert, dass die Festbetragsfinanzierung auf Grundlage der Ausschreibungsergebnisse erfolgen sollte.

Haltung der Landesregierung:

Kein Handlungsbedarf für das Gesetz. Die Anregung wird im Rahmen der Erarbeitung der untergesetzlichen Verwaltungsvorschrift geprüft. Die vom Landesrechnungshof vorgeschlagene Vorgehensweise soll für bestimmte, kostengünstige Vorhaben gelten.

Härtefallregelung

Die Einführung der Härtefallregelung wird insgesamt begrüßt. Die kommunalen Landesverbände sowie der VDV regen an, dass die Härtefallregelung bereits früher greifen sollte (nicht erst ab 50 Prozent der im Bescheid festgesetzten zuwendungsfähigen Kosten).

Der Landesrechnungshof lehnt die Möglichkeit der Nachbewilligung ab. Sonst würde die mit der Festbetragsfinanzierung angestrebte Verwaltungsvereinfachung durch schnellere Prüfung und Vermeidung von Erhöhungsanträgen unterlaufen.

Haltung der Landesregierung:

Kein Handlungsbedarf für das Gesetz. Die Härtefallregelung dient der Unterstützung der Vorhabenträger bei der Umsetzung großer und kostenintensiver Projekte und ist Ergebnis der Verhandlungen mit den kommunalen Landesverbänden.

Die Ausgestaltung der Härtefallregelung mithin die Frage, wann eine erhebliche Kostensteigerung gegeben ist, ist untergesetzlich in der Verwaltungsvorschrift vorzunehmen.

Brückenertüchtigung und Ersatzneubau

Der Landesrechnungshof begrüßt die Überführung der Förderung der Brückenertüchtigung und des Ersatzneubaus von Brücken in das LGVFG. VBK und AVG hingegen kritisieren dies. Dieser Tatbestand sei nicht mit dem Gesetzesziel vereinbar; sofern der Tatbestand im Gesetz verbleibt, sollte dieser auch auf Brücken der Straßenbahnen und NE-Bahnen angewendet werden.

Die kommunalen Landesverbände fordern, dass für die Förderung nur ein Budget aus den Mitteln des kommunalen Straßenbaus i. H. v. 25 Millionen Euro p. a. eingeplant werden sollte.

Haltung der Landesregierung:

Kein Handlungsbedarf. Die Überführung dieses Tatbestands ist eine Forderung des Landesrechnungshofs. Eine Erweiterung des Tatbestands auch auf Brücken der Straßenbahnen und NE-Bahnen ist nicht erforderlich, da für Schieneninfrastruktur der Tatbestand der Grunderneuerung existiert.

Erweiterung der Zielbestimmung

Die kommunalen Landesverbände geben zu bedenken, dass die Erweiterung der Zielbestimmung um die klimafreundliche Mobilität dahingehend verstanden werden könnte, dass künftig nur noch Maßnahmen förderfähig sind, die klimafreundlich sind. Dies führt insbesondere im kommunalen Straßenbau dann zu Problemen.

Haltung der Landesregierung:

Die Anregung wird aufgegriffen. In der Gesetzesbegründung wird klargestellt, dass die Klimafreundlichkeit von Maßnahmen keine Fördervoraussetzung ist. Die Erweiterung der Zielbestimmung korreliert mit der Einführung der Möglichkeit, einen höheren Fördersatz bei besonders klimafreundlichen Vorhaben zu gewähren. Auch Maßnahmen des kommunalen Straßenbaus werden weiterhin umsetzbar sein.

Es werden darüber hinaus Anmerkungen vorgebracht, die im Rahmen der Überarbeitung der Verwaltungsvorschrift zu prüfen sind.

Der Landesbeauftragte für den Datenschutz wurde beteiligt. Er erkennt keine datenschutzrechtliche Relevanz.

Der Normenkontrollrat wurde beteiligt. Er erhebt keine Einwände gegen das Regelungsvorhaben; seine redaktionellen Änderungen zum Erfüllungsaufwand wurden eingearbeitet.

Der Normenprüfungsausschuss hat den Anhörungsentwurf geprüft. Seine Vorschläge sind berücksichtigt.

B. Besonderer Teil (Einzelbegründung)

Zu Artikel 1 (Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu Nummer 1 – § 1 (Zuwendungen des Landes)

Die Zielbestimmung in § 1 Absatz 1 wird modifiziert. Ziel ist künftig, neben einer nachhaltigen, auch eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung. Im Verkehrsbereich herrscht ein besonderer Problemdruck unter Klimaschutzgesichtspunkten. Daher ist schnelles und intensives Umsteuern erforderlich, um eine starke Minderung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs zu erreichen.

Die Erweiterung der Zielbestimmung um die klimafreundliche Mobilität stellt keine Fördervoraussetzung im Sinne des § 3 dar. Sie dient der Einführung des Klimaschutzgedankens und geht einher mit der Möglichkeit, einen erhöhten Fördersatz von bis zu 75 Prozent für besonders klimafreundliche Maßnahmen zu erhalten. Dadurch wird ein Anreiz gesetzt, Infrastrukturen zu schaffen, die ein verbessertes und klimafreundliches Verkehrsangebot ermöglichen, um so die Entwicklung einer klimafreundlichen Mobilität zu fördern.

Die bisherigen Bestimmungen zur Mittelherkunft entfallen, da das Entflechtungsgesetz des Bundes zum Jahresende 2019 ausläuft.

Zu Nummer 2 – § 2 (Förderungsfähige Vorhaben)

Die bestehende Nummerierung in § 2 wird teilweise geändert und übersichtlicher gefasst.

Der Kreis der Zuwendungsempfänger bleibt unverändert. Damit sind neben Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen insbesondere Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabenträger antragsberechtigt. Dies schließt sowohl öffentliche Unternehmen (Unternehmen mit Kapitalanteil von mehr als 50 Prozent von Gebietskörperschaften) und kommunale Eigenbetriebe als auch private Unternehmen ein, sofern sie im Allgemeininteresse förderfähige Vorhaben im Sinne des § 2 durchführen. Es können zudem auch Landkreise mit Zustimmung der jeweiligen Baulastträger als Vorhabenträger für Maßnahmen der kreisangehörigen Kommunen Zuwendungsempfänger sein. Vorhaben zur Radverkehrsbeschilderung können baulastträgerübergreifend gefördert werden, selbst wenn ein Teil der Beschilderung sich auf Verkehrsinfrastrukturen in der Baulast des Bundes oder des Landes bezieht.

Nicht ausdrücklich genannt, jedoch gleichermaßen antragsberechtigt sind Aufgabenträger des SPNV im Sinne des § 2 Absatz 12 AEG, insbesondere der VRS als Aufgabenträger des regional bedeutsamen SPNV (S-Bahn Stuttgart) gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 4, Absatz 3 Nummer 3 und § 4 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b GVRS.

Förderungsfähige Vorhaben nach § 2 außerhalb des Hoheitsgebiets des Landes können grundsätzlich nach dem LGVFG gefördert werden. Voraussetzung hierfür ist, dass derartige Vorhaben einen klar erkennbaren Nutzen für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Hoheitsgebiet des Landes Baden-Württemberg aufweisen.

Zu Buchstabe a (§ 2 Nummer 1)

Die Änderung ist rein redaktionell.

Die zeitgemäße Auslegung dieses Fördertatbestands erfordert künftig auch die Berücksichtigung der Elektromobilität. Im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität ist unter den Umbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen im Sinne des § 2 Nummer 1 Buchstabe a auch der Umbau und die Nachrüstung von Straßen für die Elektromobilität zu fassen. Dies umfasst insbesondere infrastrukturbezogene Maßnahmen, die Benutzervorteile für die E-Mobilität schaffen. Ergänzend hierzu können Maßnahmen an Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisier-

ten Individualverkehrs nach § 2 Nummer 1 Buchstabe e umgesetzt werden, beispielsweise die Errichtung von Ladeinfrastrukturen. Eine weitere Konkretisierung kann in der entsprechenden Verwaltungsvorschrift erfolgen.

Zu Buchstabe c bis Buchstabe e (§ 2 Nummer 3 und Nummer 4)

Es handelt sich um eine gesetzessystematische Änderung zur Verbesserung der Klarheit und Verständlichkeit ohne eine inhaltliche Änderung. Der Fördertatbestand der Grunderneuerung wird künftig als eigener Tatbestand fortgeführt.

Zu Buchstabe f und Buchstabe g (§ 2 Nummer 5 und Nummer 6)

§ 2 Nummer 5 erhält eine gesetzliche Klarstellung, dass neben dem Bau und Ausbau auch der Umbau von Haltestellen grundsätzlich förderfähig ist. Zudem wird klargestellt, dass auch die Verlegung einer Haltestelle den Anwendungsbereich des Tatbestands eröffnet. Der Bau, Aus- oder Umbau von multimodalen Knoten wird aus gesetzessystematischen Gründen abgetrennt und ein eigener Tatbestand nach § 2 Nummer 6. Eine inhaltliche Änderung ist damit nicht verbunden.

Zu Buchstabe h bis Buchstabe k (§ 2 Nummer 7, § 2 Nummer 10)

Diese Änderungen sind redaktionell.

Zu Buchstabe l (§ 2 Nummer 13 bis Nummer 16)

Der Tatbestand wird neu eingeführt. Die Immissionsgrenzwerte zum Schutz der Luftreinhaltung werden in zahlreichen straßennahen Belastungsbereichen immer noch überschritten. Maßnahmen für emissionsarme Straßenräume stellen einen wichtigen Beitrag für eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität dar. Förderfähig sind bauliche Aus- und Umbaumaßnahmen an Straßen, die nachweislich zu einer deutlichen Reduktion der Luftschadstoffe führen, wie z. B. schadstoffmindernde Beläge, maschinentechnische Anlagen zur Reduktion von Luftschadstoffen. Näheres regelt eine Verwaltungsvorschrift.

(§ 2 Nummer 14)

Der Tatbestand der Förderung von Maßnahmen zur Wiedervernetzung wird neu eingeführt. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und dem Naturschutzgesetz Baden-Württemberg (NatSchG) ist ein Netz verbundener Biotope, ein Biotopverbund, zu schaffen. Zur Sicherung des landesweiten Biotopverbundes und der überregionalen Wildtierkorridore müssen Trennwirkungen von Infrastrukturmaßnahmen durch den Bau von Querungshilfen aufgehoben werden. Ziel des Fördertatbestandes ist, dass auch an kommunalen Straßen, Rad- und Schienenwegen Querungshilfen gebaut werden. Insbesondere soll durch die Förderung das Landeskonzept Wiedervernetzung umgesetzt werden. Im Einzelfall können aber auch Querungshilfen an sonstigen kommunalen Straßen sowie Rad- und Schienenwegen gefördert werden. Unter den durch das Landeskonzept Wiedervernetzung priorisierten Wiedervernetzungsabschnitten an bestehenden Straßen befinden sich 24 Abschnitte an kommunalen Straßen. Der Schwerpunkt liegt hier auf Amphibienwanderstrecken.

Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen sind aufgrund ihrer wichtigen ökologischen Funktion fester Bestandteil einer nachhaltigen Mobilität. Durch eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität wird eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreicht. Es ist eine gesamthafte Betrachtung angezeigt. Näheres regelt untergesetzlich eine Verwaltungsvorschrift.

(§ 2 Nummer 15)

Es wird ein neuer Fördertatbestand eingeführt. Ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes Transportsystem für den Güterverkehr ist für eine im Wettbewerb stehende Volkswirtschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand unverzichtbar. Das zu erwartende Wachstum im Güterverkehr wird zu stei-

genden Anforderungen an das Verkehrssystem führen. Diese Entwicklung stößt an die Leistungsgrenzen der vorhandenen Infrastruktur, die zumindest in Teilbereichen einen weiteren Zuwachs nicht mehr verkraften kann. Außerdem ist es aus ökologischen Gründen geboten, den Güterverkehr mit möglichst umweltverträglichen Verkehrsträgern abzuwickeln. Das Land setzt mit Einführung dieses Tatbestands einen Anreiz für den Bau, Aus- oder Umbau von intermodalen Schnittstellen des Güterverkehrs. Es wird die Anbindung an mindestens zwei Verkehrsträger gefördert, durch deren Verknüpfung eine verkehrsmittelübergreifende Optimierung der Transportprozesse ermöglicht wird.

(§ 2 Nummer 16)

Für die Sanierung von Brücken stellte das Land für die Jahre 2017 bis 2019 Mittel aus dem kommunalen Sanierungsfonds zur Verfügung. Die Finanzierung läuft Ende 2019 aus. Ertüchtigungs- und Ersatzneubaumaßnahmen stellen finanziell oft eine große Herausforderung für Kommunen dar. Das Land stellt hierfür künftig Mittel zur Verfügung und leistet damit einen großen Beitrag zur Erhaltung und zur nachhaltigen Verbesserung der Infrastruktur und der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Die Ertüchtigung von Brückenbauwerken beinhaltet die Beseitigung von statischen Tragfähigkeitsdefiziten. Betroffen sind insbesondere Bauwerke, deren Traglasteigenschaften aufgrund von gestiegenen Verkehrslasten, Defiziten in den ursprünglichen Bemessungsnormen, problematischen bauart- und materialbedingten Parametern wie z. B. Hohlkörperplatten, Koppelfugen oder die Verwendung von spannungsrissskorrosionsgefährdeten Spannstählen, nicht mehr den heutigen oder künftigen Anforderungen genügen. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit können Zuwendungen auch für Ersatzneubauten gewährt werden.

Zu Nummer 3 – § 3 (Voraussetzungen der Förderung)

In § 3 ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen die in § 2 Nummer 1 bis 16 aufgeführten Vorhaben gefördert werden können.

Zu Buchstabe a und Buchstabe b (§ 3 Absatz 1 Nummer 1)

Die Regelungen werden im Hinblick auf den Aspekt der Luftreinhaltung entsprechend ergänzt. Sie haben lediglich klarstellenden Charakter.

Der Luftreinhalteplan wurde schon bisher unter den Begriff „qualifiziertes Fachkonzept“ subsumiert. Er muss die in § 47 Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten Voraussetzungen erfüllen.

Es handelt sich im Übrigen um redaktionelle Änderungen.

Zu Buchstabe c (§ 3 Absatz 2)

In Bezug auf die Ertüchtigungs- und Ersatzneubaumaßnahmen ist die in § 3 Absatz 1 Nummer 1 b genannte Voraussetzung nicht sachgerecht anwendbar. Sie findet daher keine Anwendung.

Im Übrigen handelt es sich um Änderungen redaktioneller Art.

Zu Nummer 4 – § 4 (Höhe und Umfang der Förderung)

Zu Buchstabe a (§ 4 Absatz 1)

Der Regelfördersatz in Höhe von 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten wird beibehalten. § 4 Absatz 1 sieht eine Ausnahmeregelung vor, wonach in bestimmten Fällen ein Fördersatz in Höhe von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden kann.

Der erhöhte Fördersatz gilt bei Maßnahmen zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen (Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen) gemäß §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EBKrG). Die Regelung, die mit dem Gesetz zur Änderung des LGVFG vom 4. Juli 2017 für das Straßendrittel bei Kreuzungsmaßnahmen nach

dem EBKrG bereits in Kraft getreten ist, wird auch im Hinblick auf das sog. Schienendrittel eingeführt, sodass künftig wieder ein einheitlicher Fördersatz für das Straßen- und Schienendrittel gilt.

Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit profitieren ebenfalls von einem erhöhten Fördersatz. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass der ÖPNV nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bis 2022 barrierefrei ausgestaltet sein muss. Hierfür ist bei den Kommunen ein immenser Investitionsbedarf erforderlich. Das Land schafft durch einen höheren Fördersatz Anreize für einen schnellen barrierefreien Ausbau und unterstützt so die kommunale Ebene bei dieser wichtigen Aufgabe durch den gezielten Einsatz von Fördermitteln.

Bei Vorhaben, die im besonderen Interesse eines SPNV-Aufgabenträgers stehen, ist ein erhöhter Fördersatz von 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten vorgesehen. Ein derartiges besonderes Interesse kann beispielsweise angenommen werden, wenn die betreffende Maßnahme kommunal zu finanzieren ist, jedoch vor allem deshalb erforderlich wird, um die Verkehrsbedienung des SPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landes sicherzustellen oder zu verbessern. Das Interesse des Aufgabenträgers kann sich auch dadurch ergeben, dass er Maßnahmen ergreift, um den SPNV insgesamt attraktiver für Fahrgäste zu machen. Insoweit ist eine ganzheitliche Betrachtung aller Aspekte angezeigt.

Der Klimaschutz ist eine der größten gesellschaftlichen Herausforderungen. Anders als in anderen Sektoren konnte im Verkehrsbereich seit 1990 keine Minderung der Treibhausgasemissionen erzielt werden, stattdessen sind in Baden-Württemberg diese Emissionen gestiegen. Um der Bedeutung des Klimaschutzes auch im Bereich der Investitionsförderung im Verkehrsbereich Rechnung zu tragen, wird bei Vorhaben, die einen besonders positiven Beitrag zum Klimaschutz durch die Reduzierung der Treibhausgasemissionen leisten, ein erhöhter Fördersatz vorgesehen. Ein besonders positiver Beitrag ist insbesondere dann anzunehmen, wenn die konkrete Maßnahme Teil eines Klimamobilitätsplanes ist oder der Vorhabenträger diesen im Einzelfall auf andere, geeignete Weise nachweist. Dies bietet einen Anreiz für Kommunen sich verstärkt um die Erarbeitung von Klimamobilitätsplänen zu bemühen und sich mit den Möglichkeiten zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen auseinanderzusetzen. Näheres regelt eine Verwaltungsvorschrift.

Zu Buchstabe b (§ 4 Absatz 2)

Die bislang im LGVFG vorgesehene Festbetragsfinanzierung setzt voraus, dass die Festlegung der Zuwendungshöhe auf einem fortgeschrittenen Planungsstand nach Leistungsphase 4 erfolgt. Kostensteigerungen konnten nicht berücksichtigt werden. In der Praxis zeigt sich jedoch regelmäßig, dass es zu unvorhersehbaren, vom Vorhabenträger nicht zu vertretenden, erheblichen Kostensteigerungen im Laufe der Umsetzung von Fördervorhaben kommt, nicht zuletzt verursacht durch baukonjunkturelle Entwicklungen. Die kommunale Seite wird zuweilen vor unlösbare finanzielle Probleme gestellt. Investitionen im Verkehrsbereich werden mehr und mehr zu einem unkalkulierbaren finanziellen Risiko. Um der kommunalen Seite auch im Bereich der Verkehrsinfrastrukturförderung ein fairer und verlässlicher Partner zu sein, ist es unabdingbar, bei Härten, die der Vorhabenträger nicht zu vertreten hat, unterstützend einzugreifen. Die Härtefallregelung ermöglicht künftig eine Nachbewilligung, wenn sich die im Zuwendungsbescheid festgesetzten zuwendungsfähigen Kosten um mehr als die Hälfte erhöhen und oberhalb einer Bagatellgrenze liegen. Näheres hierzu regelt eine Verwaltungsvorschrift.

Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe aa (§ 4 Absatz 4 Nummer 2)

Bislang waren Planungskosten als Teil der Verwaltungskosten nur bedingt, teils gar nicht zuwendungsfähig. Die Förderpraxis zeigt jedoch, dass Vorhaben heutzutage deutlich aufwändigere und zeitintensivere Planungsvorläufe haben. Die Kosten für die Planung steigen insoweit erheblich, auch durch gegebenenfalls erforderliche Umplanungen. Planungskosten werden unmittelbar durch die Umsetzung eines nach § 2 förderfähigen Vorhabens verursacht und weisen somit einen klaren Projektbezug auf. Eine getrennte Betrachtung der Kosten des Vorhabens und der

Kosten der Planung ist nicht sachgerecht. Einzelheiten werden untergesetzlich in einer Verwaltungsvorschrift geregelt.

Zu Buchstabe d Doppelbuchstabe bb (§ 4 Absatz 4 Nummer 3 b)

Der Stichtag in § 4 Absatz 4 Nummer 3 b wird angepasst. Damit wird die Zuwendungsfähigkeit von Grunderwerbskosten ausgeschlossen, wenn der Erwerb vor dem 1. Januar 2010 stattgefunden hat. Es ist davon auszugehen, dass Grundstücke, die vor dem gewählten Stichtag erworben wurden, den Vorhabenträger schon seit längerer Zeit nicht mehr belastet haben.

Zu Nummer 5 (§ 5 Absatz 1 Satz 2)

§ 5 regelt die Aufstellung und Fortführung der Förderprogramme. Bislang wurde das Landesprogramm jährlich aufgestellt und fortgeführt. Die Ergänzung des Wortes „mindestens“ ermöglicht künftig, abweichend vom Jährlichkeitsprinzip, auch eine unterjährige Fortschreibung des Landesprogramms. Somit ist die Programmfortschreibung im Bedarfsfall, beispielsweise bei besonderer Dringlichkeit oder nur geringer Zuwendungshöhe flexibel möglich.

Zu Nummer 6 (§ 7)

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung. Die Übergangsregelung stellt sicher, dass bereits in ein Programm des Landes aufgenommene, aber noch nicht abgeschlossene Vorhaben fortgeführt werden und noch nicht abgewickelte Bewilligungsbescheide Bestand haben.

Eine erforderliche Programmanmeldung kann bereits im Vorgriff auf die Neuregelung in 2019 erfolgen.

Grundlage für die Anwendung der jeweils gültigen Rechtsnorm ist der Zeitpunkt der Bewilligung. Damit werden Diskussionen um die Frage der Zuwendungsfähigkeit, insbesondere auch der Planungskosten vermieden.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Das Änderungsgesetz des LGVFG tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.