

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr

zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/7126

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

dem Gesetzentwurf der Landesregierung – Drucksache 16/7126 – mit folgenden Änderungen zuzustimmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Das Land stellt für Vorhaben nach diesem Gesetz jährlich Finanzmittel für Investitionen in Höhe von 320 Millionen Euro zur Verfügung.““

2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird folgender neuer Buchstabe a vorangestellt:

„a) Die Wörter ‚sowie von Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs auf Antrag gefördert werden:‘ werden durch die Wörter ‚, von Vorhabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs und von sonstigen Verkehrsunternehmen auf Antrag gefördert werden:‘ ersetzt.“

b) In Buchstabe l wird in Ziffer 15 das Wort „intermodalen“ gestrichen.

c) Die bisherigen Buchstaben a bis l werden die Buchstaben b bis m.

06. 11. 2019

Der Berichterstatter:

Martin Rivoir

Der Vorsitzende:

Karl Rombach

Bericht

Der Ausschuss für Verkehr hat in seiner 30. Sitzung am 6. November 2019 den Gesetzentwurf der Landesregierung – Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – Drucksache 16/7126 – beraten.

Allgemeine Aussprache

Der Ministerialdirektor des Ministeriums für Verkehr legt dar, der vorliegende Gesetzentwurf sichere eine Fortführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) bei einer annähernden Verdopplung der Mittel für die Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur auf 320 Millionen € pro Jahr.

Neben redaktionellen Korrekturen und gesetzssystematischen Anpassungen habe der Gesetzentwurf im Wesentlichen folgende Änderungen zum Inhalt: Verankerung des Klimaschutzes in der Zielbestimmung des Gesetzes, weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Erweiterung der Förderkulisse um die Ertüchtigung und den Ersatzneubau von Brückenbauwerken zur Bewältigung des gewaltigen Sanierungsstaus, um verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung, um Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen sowie um Einrichtungen der Schnittstelleninfrastruktur beim Güterverkehr.

Die Schienenfahrzeugförderung sei zwar auch nach dem bisherigen LGVFG schon möglich gewesen, habe aber wegen Mittelknappheit nicht ausgefüllt werden können. Derzeit befinde sich eine Förderrichtlinie dazu in der Verbändeanhörung.

Weiter würden mit dem Gesetzentwurf bei den Regelfördersätzen einige Modifikationen vorgenommen. Der Regelfördersatz von 50 % bleibe, aber für besonders wichtige Bereiche werde die Möglichkeit eines höheren Fördersatzes von 75 % eröffnet. Das betreffe Fördertatbestände wie z. B. Barrierefreiheit, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen oder besonders klimafreundliche Vorhaben sowohl im ÖPNV als auch beim Straßenbau.

Im Weiteren trügen die Einführung einer filigranen Härtefallregelung, wonach bei erheblichen Kostensteigerungen eine zusätzliche Entlastung der Vorhabenträger erfolgen könne, sowie die Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten den seit Langem von der kommunalen Seite erhobenen Forderungen Rechnung. Die Beteiligung des Landes an den Planungskosten werde jedoch zur besseren verwaltungsmäßigen Umsetzbarkeit pauschal erfolgen.

Ein Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP äußert, positiv sei, dass nach der Änderung des LGVFG in Zukunft ein höheres Fördervolumen zur Verfügung stehen solle und dass somit insgesamt mehr Projekte umgesetzt werden könnten. Kritisch sehe er jedoch die Erhöhung des Fördersatzes für Vorhaben, die mit der Formulierung „besonders klimafreundlich“ doch nur sehr vage umschrieben würden. Hierzu werde in dem Gesetzentwurf lediglich der Bereich Elektromobilität genannt, während andere Bereiche wie die Wasserstofftechnologie oder synthetische Kraftstoffe nicht aufgeführt seien. Auch die Formulierungen „verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung“ und „Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen“ seien im Grunde genommen wenig griffig.

Darüber hinaus seien auch in der Anhörung der Verbände und Institutionen Punkte genannt worden, bei denen es sich lohne, darauf noch einmal näher einzugehen. So habe der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen beispielsweise konkret die Förderfähigkeit des Erdaushubs von kontaminiertem Material angesprochen.

Ein weiterer Abgeordneter der Fraktion der FDP/DVP nimmt Bezug auf einen „Brandbrief“ des Bürgermeisters und Baudezernenten von Konstanz zum Thema „Förderung des Wasserverkehrs“. Bekanntlich habe Konstanz den Klimanotstand ausgerufen und verfolge das Ansinnen, mehr Verkehr auf den Rhein und auf den Bodensee zu bringen. Damit korrespondierten auch Maßnahmen im Rahmen der Teilfortschreibung des Regionalplans für die Region Bodensee-Oberschwaben, um die Bodenseeschifffahrt, also die „Weiße Flotte“ und die Fähren von Dieselantrieben auf Wasserstoff- oder Elektroantriebe umzurüsten. Dafür wolle auch er sich

gern einsetzen. Deshalb sei es für ihn interessant, zu erfahren, inwieweit das Land solche Pläne unterstütze.

Ein Abgeordneter der Fraktion der CDU begrüßt es für seine Fraktion, dass die Mittelausstattung des LGVFFV von 165 Millionen € auf 320 Millionen € pro Jahr erhöht werden solle. Während die Mittelverteilung von 40 % für den kommunalen Straßenbau und von 60 % für den Umweltverbund untergesetzlich in einer Verwaltungsvorschrift geregelt werden solle, sei es geboten, den konkreten Betrag von 320 Millionen € direkt im Gesetz festzuschreiben. Dem diene der von den Regierungsfractionen vorgelegte Änderungsantrag. Dadurch könnten einige wichtige Forderungen der kommunalen Seite erfüllt werden, wozu sowohl die Einführung der Härtefallregelung, wonach bei erheblichen Kostensteigerungen eine zusätzliche Entlastung der Vorhabenträger erfolgen könne, als auch die Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten mit pauschal 10 % gehörten. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass alle Bereiche von der Aufstockung der LGVFFG-Mittel profitierten.

Eine Abgeordnete der Fraktion GRÜNE bedankt sich beim Verkehrsministerium dafür, dass es erreicht worden sei, die LGVFFG-Mittel aufzustocken und ausgewogene Fördertatbestände zu schaffen. Auch hier habe die Zusammenarbeit mit den Kommunen gut funktioniert. Ihrer Fraktion sei die Verankerung des Klimaschutzes in der Zielbestimmung des Gesetzes ganz besonders wichtig. Dadurch gebe das Gesetz auf die Herausforderungen, vor denen das Land stehe, die richtige Antwort. Speziell mit der Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten sei ein Hebel geschaffen worden, um mehr Kommunen zu motivieren, in schwierige Planungsprozesse zu gehen. Mit dem Gesetz werde es möglich, in der Fläche noch stärker mit modernen Infrastrukturprojekten sichtbar zu werden.

Abschließend bittet sie die Vertreter des Verkehrsministeriums um eine erläuternde Definition „besonders klimafreundlicher Vorhaben“.

Ein Abgeordneter der Fraktion der SPD bemerkt, die Art und Weise der Abwicklung des parlamentarischen Verfahrens zeige, wie dringlich die Verabschiedung des Gesetzes sei. Nichtsdestotrotz sei er froh, dass noch bis zum Jahresende Sicherheit für die Kommunen geschaffen werde, ab 1. Januar 2020 Fördermittel abrufen zu können. Auch er bitte um eine Definition der „besonders klimarelevanten Sachverhalte“. Von Interesse sei, ob es insoweit strenge Richtlinien und Vorgaben geben solle.

Zum Thema der Schienenfahrzeugförderung wolle er wissen, ob davon jetzt auch Neufahrzeuge erfasst werden sollten.

Ein Abgeordneter der Fraktion GRÜNE nimmt Bezug auf die Ausführungen des zweitgenannten Abgeordneten der Fraktion der FDP/DVP zur Schifffahrt auf dem Bodensee und gibt zu bedenken, dass im ÖPNV-Gesetz der Schiffsverkehr und der Fernbusverkehr nicht enthalten seien. Deshalb stelle sich wohl zunächst einmal die Frage, inwieweit zunächst das ÖPNV-Gesetz diesbezüglich zu ändern sei oder ob es auch möglich sei, diesen Punkt in die Verwaltungsvorschrift zum LGVFFG aufzunehmen. Eine Lösung dieser Frage in dem jetzt zur Verabschiedung anstehenden Gesetzentwurf zur Änderung des LGVFFG halte er für nicht opportun, weil sonst die Kommunen, die Verbände und die Bauunternehmen Probleme hätten. Deshalb empfehle er, dem Verkehrsministerium zunächst einen entsprechenden Prüfauftrag zu erteilen.

Ein Abgeordneter der Fraktion der AfD schließt sich der seitens der FDP/DVP geäußerten Kritik zu dem Gesetzentwurf an. Auch er halte die Festlegung allein auf die Elektromobilität für zu einseitig. Der Forderung nach Technologieoffenheit werde der Gesetzentwurf nicht gerecht. Deswegen werde seine Fraktion dem Gesetzentwurf in der vorliegenden Form nicht zustimmen können.

Der Ministerialdirektor des Ministeriums für Verkehr erwidert auf die gestellten Fragen zunächst, zur Elektromobilität und zu den alternativen Kraftstoffen bedürfe es keiner Nachhilfe für das Verkehrsministerium. Die Ansätze seines Hauses seien hier technologieoffen und keineswegs einseitig.

Richtig sei, dass es durchaus neue Fördertatbestände gebe. Dazu gehöre auch die Wiedervernetzung von Lebensräumen, die bisher nicht gefördert worden sei. Das Verkehrsministerium habe sich aber intern einen Zweijahreszeitraum gegeben, zu evaluieren, wie die neuen Fördertatbestände angekommen seien, ob es gegebenenfalls Nachjustierungen geben müsse und welcher Handlungsbedarf noch bestehe. Das Ministerium könne dies gern transparent machen.

Es gehe auch darum, etwas Neues auszuprobieren, was auch in der Außenwirkung wichtig sei. Dazu gehöre der Aspekt Klimaschutz. Wie dieses Thema umgesetzt werden solle, werde in der Verwaltungsvorschrift definiert. In dieser Verwaltungsvorschrift müsse sehr präzise geregelt werden, wie diese „besonders klimaverträglichen Maßnahmen“ auszusehen hätten. Würde dies nicht erfolgen, wäre die Umsetzung in der Tat schwierig, denn hier gehe es im Einzelfall um viel Geld.

Momentan sei ein Dreisäulenmodell in der Form vorgesehen, dass Kleinmaßnahmen über eine Positivliste geregelt würden, dass mit Klimaschutzplänen gearbeitet werde – das könne aber nur für ganz wenige Fälle gemacht werden, weil es sehr aufwendig sei – und für Großprojekte etwas Ähnliches gemacht werde wie die Wirtschaftlichkeitsberechnung im Rahmen der BGVFG-Förderung, eine Methode der standardisierten Bewertung, bzw. die Methode des Bundesverkehrswegeplans zur Ermittlung von CO₂-Emissionen, um zu ermitteln, ob ein Projekt besonders klimaverträglich sei. Das wären dann harte, aber methodisch sehr präzise Anforderungen. Dies solle in der Verwaltungsvorschrift geregelt werden.

Er könne spontan nicht sagen, ob Vertreter aus Konstanz ihr Anliegen zum Thema „Förderung des Wasserverkehrs“ im Rahmen der Anhörung der Verbände und Institutionen eingebracht hätten oder nicht. Aber unabhängig davon sei zu sehen, dass Schiffe, Fähren sehr teuer seien. Wenn in diesen Bereich eingestiegen werden sollte, würde damit ein richtig großer Fördertatbestand geschaffen. Unabhängig davon, dass im ÖPNV auch Fähren gebe, seien die Schiffe der „Weißen Flotte“ auf dem Bodensee kein ÖPNV. Der Bereich der Fernbusse sei ähnlich schwer zu fassen.

Den hierzu angeregten Prüfungsauftrag nehme er gern mit. Sein Haus werde prüfen, ob es möglich sei, die Tatbestände hier präzise zu fassen. In jedem Fall sollte bei der „Weißen Flotte“, die Ferien- oder Ausflugsverkehr betreibe, nicht in die LGVFG-Förderung eingestiegen werden. Andere Schiffe, die Lkws über den Bodensee transportierten, oder Fernbusse, die durch Baden-Württemberg verkehrten, würden hier „das Fass zum Überlaufen bringen.“

Das Thema „Bodenaushub kontaminierter Materials“ werde ebenfalls in einer Verwaltungsvorschrift geregelt werden.

Ein weiterer Vertreter des Ministeriums für Verkehr teilt mit, im Zuge des letzten Sonderprogramms sei nur die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen förderfähig gewesen. Hierbei sei auf Sanierungsmittel für die Kommunalfinanzen zurückgegriffen worden. Im Rahmen des jetzigen Regelprogramms würden selbstverständlich alle Fahrzeuge, auch Neubeschaffungen, auch Fahrzeuge, die keine Ersatzbeschaffungen seien, sondern für Angebotsausweitungen gebraucht würden, gefördert. Diesbezüglich sei das Verkehrsministerium schon seit einem halben Jahr in einem sehr intensiven Dialog mit dem Branchenverband VDV. Der VDV habe dem Verkehrsministerium auch eine Bedarfsliste für die nächsten zehn Jahre vorgelegt, und es werde diskutiert, wie das alles organisiert und auch beihilferechtlich unproblematisch platziert werden könne. Gedacht werde hier an einen Fördersatz von 30 % für die Schienenfahrzeugförderung. Bei einem im Durchschnitt der Jahre prognostizierten Bedarf beliefe sich der zu reservierende Betrag für die Schienenfahrzeugförderung auf 30 Millionen € pro Jahr.

Der zweitgenannte Abgeordnete der Fraktion der FDP/DVP stellt klar, sein Beispiel von der „Weißen Flotte“ oder von den Fähren auf dem Bodensee sei nur als ein Hinweis auf die im Regionalverband Hochrhein-Bodensee geführten Diskussionen zu verstehen gewesen. Als Konsequenz aus dem in Konstanz erklärten Klimanotstand werde überlegt, wie Verkehr z. B. durch kleinere Boote aufs Wasser – auf den Rhein und den Bodensee – oder auf alternative Verkehrsmittel wie etwa eine Seilbahn verlagert werden könne. Es gehe also nicht um große Fährbetriebe, sondern vielmehr um Steganlagen, um landseitig vorzuhaltende Infrastruktur.

Der Ministerialdirektor des Ministeriums für Verkehr unterstreicht, Konstanz werde bei seinen Bemühungen nicht alleingelassen werden. Das Verkehrsministerium kenne die Konstanzer Situation sehr gut. Anlegestellen und sonstige landseitige Infrastruktur seien schon jetzt nach dem LGVFG genauso förderfähig wie eine Seilbahn. Nicht förderfähig seien Schiffe.

Abstimmung

Dem Änderungsantrag der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU (*Anlage*) wird bei drei Gegenstimmen und zwei Enthaltungen mehrheitlich zugestimmt.

Bei fünf Gegenstimmen beschließt der Ausschuss mehrheitlich, dem Plenum zu empfehlen, dem Gesetzentwurf Drucksache 16/7126 mit den beschlossenen Änderungen zuzustimmen.

09. 01. 2020

Rivoir

Anlage

**Zu TOP 1
30. VerkA/06. 11. 2019**

**Landtag von Baden-Württemberg
16. Wahlperiode**

Änderungsantrag

**der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE und
der Abg. Thomas Dörflinger u. a. CDU**

**zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung
– Drucksache 16/7126**

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Landtag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Nummer 1 Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

„b) Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Das Land stellt für Vorhaben nach diesem Gesetz jährlich Finanzmittel für Investitionen in Höhe von 320 Millionen Euro zur Verfügung.““

2. Nummer 2 wird wie folgt geändert:

a) Buchstabe a wird folgender neuer Buchstabe a vorangestellt:

„a) Die Wörter ‚sowie von Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabens-trägern des öffentlichen Personennahverkehrs auf Antrag gefördert werden:‘ werden durch die Wörter ‚, von Vorhabensträgern des öffentlichen Personennahverkehrs und von sonstigen Verkehrsunternehmen auf Antrag gefördert werden:‘ ersetzt.“

b) In Buchstabe l wird in Ziffer 15 das Wort „intermodalen“ gestrichen.

c) Die bisherigen Buchstaben a bis l werden die Buchstaben b bis m.

06. 11. 2019

Katzenstein, Renkonen, Hentschel, Lede Abal,
Marwein, Niemann, Zimmer GRÜNE

Dörflinger, Hartmann-Müller, Razavi,
Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

Die gesetzliche Verankerung der Mittelausstattung bietet für die Vorhabenträger langfristig Planungssicherheit.

Der im Gesetzentwurf der Landesregierung verwendete Begriff „intermodale Schnittstelle des Güterverkehrs“ meint nach der Definition der Logistikbranche, die u. a. Eingang in internationale Regelwerke gefunden hat, eine Schnittstelle des Güterverkehrs, die dem Umschlag einer genormten Ladeinheit dient. Dieser Fachbegriff engt das angestrebte Förderziel zu stark ein, da z. B. auch kommunale Industriestammgleise oder Vorhaben der City-Logistik grundsätzlich förderwürdig sind.