

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Novellierung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Antrag

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

1. inwiefern die geplanten neuen Fördertatbestände der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im engeren Sinne dienen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern;
2. weshalb neue Fördertatbestände geschaffen werden und die Bagatellgrenze abgesenkt wird;
3. aus welchen Gründen der Förderbereich Radverkehr als einziger von Kürzungen ausgenommen werden soll;
4. ob die geplanten Übergangsregelungen für bereits zugesagte bzw. in Aussicht gestellte Fördervorhaben ausreichend sind, insbesondere der erforderliche Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014;
5. wie sich die Absenkung der Förderquote im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von 75 Prozent auf 50 Prozent der förderfähigen Kosten mit dem Ziel des Koalitionsvertrags für die 15. Legislaturperiode, „Den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver machen“, vereinbaren lässt;
6. ob aus ihrer Sicht mit dem Unterlassen von Investitionsvorhaben zu rechnen ist, weil die jeweiligen Träger die erhöhten Komplementärförderungen nicht leisten können.

18. 11. 2013

Haußmann, Grimm, Dr. Timm Kern, Dr. Rülke, Glück FDP/DVP

Eingegangen: 18. 11. 2013 / Ausgegeben: 20. 01. 2014

Begründung

Die Förderungen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sind ein wesentlicher Beitrag zur Ermöglichung von Investitionen in eine moderne und attraktive Infrastruktur im öffentlichen Personennahverkehr und Schienenpersonennahverkehr. Es stehen bedeutende Kürzungen bei einzelnen Fördertatbeständen im Raum, weshalb diese und deren Auswirkungen durch den Antrag begründet werden sollen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. Januar 2014 Nr. 3-3894.0/1081 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. inwiefern die geplanten neuen Fördertatbestände der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im engeren Sinne dienen, insbesondere im Hinblick auf die Förderung des Einbaus von Lärmschutzfenstern;

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Entflechtung der Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 5. September 2006 stehen den Ländern Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden aus dem Bundeshaushalt zu. Nach § 6 Abs. 2 Entflechtungsgesetz entfällt für diese Finanzhilfen des Bundes ab dem 1. Januar 2014 die verkehrliche Zweckbindung.

Das Land Baden-Württemberg hat in § 1 Abs. 2 des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes diese verkehrliche Zweckbindung – mit wenigen Ausnahmen – festgeschrieben. Eine Ausnahme davon ist, dass bereits seit Verabschiedung des Gesetzes in der vergangenen Legislaturperiode geregelt ist, dass zum Schutze der Bürger und Bürgerinnen vor Verkehrslärm ab 1. Januar 2014 gemäß § 2 Nr. 2 auch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von Kommunen gefördert werden können.

2. weshalb neue Fördertatbestände geschaffen werden und die Bagatellgrenze abgesenkt wird;

Durch eine Überprüfung der bestehenden und eine partielle Ergänzung neuer Fördertatbestände soll das Spektrum der förderungsfähigen Vorhaben insbesondere um solche innovativen Maßnahmen erweitert werden, bei denen mit vergleichsweise geringen Mitteln möglichst effiziente und flächendeckende Verbesserungen des ÖPNV erreicht werden können (z. B. Echtzeitinformation, Anschlusssicherungen, Fahrgastinformationssysteme, e-Ticketing).

Die bestehenden Bagatellgrenzen bei der ÖPNV-Förderung sollen im Grundsatz weiterhin gelten und werden Bestandteil des hierzu in Kürze ergehenden Erlasses bezüglich der neuen Förderkriterien sein.

3. aus welchen Gründen der Förderbereich Radverkehr als einziger von Kürzungen ausgenommen werden soll;

Dies trifft nicht zu. Denn bereits mit der Einführung der Richtlinie zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) wurde der Fördersatz für Investitionen in kommunale Radverkehrsinfrastruktur im Jahr 2012 im Wege der Festbetragsfinanzierung im Vorgriff auf 50 Prozent festgelegt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. ob die geplanten Übergangsregelungen für bereits zugesagte bzw. in Aussicht gestellte Fördervorhaben ausreichend sind, insbesondere der erforderliche Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014;

Da es im Bereich der ÖPNV-Förderung – anders als im Bereich des kommunalen Straßenbaus – keinen Bewilligungsstopp gegeben hat, wird eine Übergangsregelung eingeführt. Diese soll für Maßnahmen gelten, für die bis zum Tag der Ministerratsbefassung (1. Oktober 2013) ein vollständiger und prüffähiger Förderantrag eingereicht wurde und der Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014 erfolgt. Die vorgesehene Härtefallregelung eröffnet darüber hinaus einzel-fallbezogene Überprüfungs-möglichkeiten.

5. wie sich die Absenkung der Förderquote im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) von 75 Prozent auf 50 Prozent der förderfähigen Kosten mit dem Ziel des Koalitionsvertrags für die 15. Legislaturperiode, „Den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver machen“, vereinbaren lässt;

Über das LGVFG werden ausschließlich zugewiesene Bundesgelder nach dem Entflechtungsgesetz zugewendet. Zur Verfügung steht ein jährliches Mittelvolumen von rund 165,5 Mio. Euro. Davon werden ab 2014 rund 100 Mio. Euro für Fördermaßnahmen im Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr) eingesetzt. Ein Rechtsanspruch Dritter auf Förderung besteht nicht. Die Mittel laufen nach dem geltenden Entflechtungsgesetz im Jahr 2019 aus. Solange zwischen Bund und Ländern keine Folgeregelung oder Kompensation vereinbart ist, gehen alle Planungen des MVI von einem Programmende im Jahr 2019 aus.

Das Restmittelvolumen bis 2019 ist zu etwa der Hälfte durch bereits im Bau befindliche oder bewilligte Vorhaben gebunden, sodass die Gestaltungsmöglichkeiten bei Neuvorhaben eingeschränkt sind. Gleichzeitig übersteigt die Anzahl der vorliegenden Förderanträge bei weitem das Finanzvolumen, das bis 2019 noch zur Verfügung steht.

Ziel der Neuregelung ist, Förderanträge und Fördermöglichkeiten stärker in Einklang zu bringen.

Um insgesamt mehr Vorhaben in die Förderung aufnehmen zu können, ist die Absenkung der Fördersätze auf durchgängig 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ein geeignetes Mittel. Insgesamt wird so mit einer Entspannung der Fördersituation gerechnet.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Ziffer 2 verwiesen.

6. ob aus ihrer Sicht mit dem Unterlassen von Investitionsvorhaben zu rechnen ist, weil die jeweiligen Träger die erhöhten Komplementärförderungen nicht leisten können.

Inwieweit Verkehrsprojekte des kommunalen Straßenbaus und des öffentlichen Personennahverkehrs wegen der geringeren Zuwendungen im Einzelfall zeitlich verschoben werden müssen oder überhaupt nicht mehr realisiert werden, kann seitens des MVI nicht abgeschätzt werden.

Es ist jedoch eine stärkere Konzentration auf die wirklich vorrangigen Projekte und ein Abbau von Mitnahmeeffekten zu erwarten.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur