

**Gesetzentwurf  
der Landesregierung**

**Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

A. Zielsetzung

Das Land verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und möchte durch eine modifizierte Förderkulisse eine weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreichen. Der Ausbau und die Elektrifizierung von Eisenbahnen bedingt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Anpassung der Bahnübergänge. Dabei dient insbesondere die Modernisierung oder Beseitigung oberirdischer Bahnübergänge in hohem Maße der Verkehrssicherheit. Die beteiligten kommunalen Straßenbaulastträger müssen dabei ihre Finanzierungsanteile tragen können, ohne dass dadurch unbillige Härten entstehen. Deshalb soll für besonders gelagerte Ausnahmefälle im kommunalen Straßenbau bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen eine erhöhte Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ermöglicht werden.

B. Wesentlicher Inhalt

Inhalt der Gesetzesänderung ist die Erhöhung des Fördersatzes in besonders gelagerten Ausnahmefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz von 50 auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, soweit kommunale Straßenbaulastträger Kosten zu tragen haben.

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Gesetzeslage. Ohne Erhöhung des Fördersatzes in besonderen Ausnahmefällen können den Kommunen bei der Sicherung von Bahnübergängen unbillige Härten entstehen. Dies gilt, wenn sie aus dem Projekt keinen oder nur geringen verkehrlichen Nutzen ziehen können.

#### D. Wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Zukunftsfähigkeit der öffentlichen Haushalte. Das Land erhält bis einschließlich 2019 nach dem Entflechtungsgesetz für den Verkehrsbereich Finanzhilfen des Bundes und ist daher auch insoweit weiterhin nicht verpflichtet, eigene Mittel für die Förderung aufzuwenden. Hieran ändert sich durch die Erhöhung des Fördersatzes bei Härtefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nichts.

**Staatsministerium  
Baden-Württemberg  
Ministerpräsident**

Stuttgart, 25. April 2017

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

als Anlage übersende ich gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes mit Begründung und Vorblatt. Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Federführend ist das Ministerium für Verkehr zuständig.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann  
Ministerpräsident

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

## **Gesetz zur Änderung des Landesgemein- deverkehrsfinanzierungsgesetzes**

### Artikel 1

#### Änderung des Landesgemeinverkehrs- finanzierungsgesetzes

Das Landesgemeinverkehrsfinanzierungsgesetz vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), das zuletzt durch Gesetz vom 10. November 2015 (GBl. S. 885) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„In besonders gelagerten Fällen des § 2 Nummer 3 und 6 Satz 1 ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent zulässig.“

b) In Absatz 4 werden die Wörter „Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur“ durch das Wort „Verkehrsministeriums“ ersetzt.

2. In § 5 Absatz 1 werden die Wörter „Ministerium für Verkehr und Infrastruktur“ durch das Wort „Verkehrsministerium“ ersetzt.

### Artikel 2

#### Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

## Begründung

### *A. Allgemeiner Teil*

#### I. Ausgangslage

Wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, sind Bahnübergänge an Kreuzungen von kommunalen Straßen und Schienenwegen einer Eisenbahn nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht zwingend zu entlasten, zu sichern oder zu beseitigen. Dabei müssen die Kommunen als Baulastträger der kreuzenden Straße ein Drittel der Kosten tragen.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) vom 10. November 2015 wurde entsprechend der Förderpraxis seit 2014 die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten auf bis zu 50 Prozent begrenzt und als Festbetragsförderung festgeschrieben. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass die Kostentragung bei reduzierter Förderung in besonders gelagerten Ausnahmefällen zu unbilligen Härten führt. Dies gilt, wenn etwa mehrere Bahnübergänge in einer Kommune zu sichern beziehungsweise zu modernisieren sind und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der kostentragenden Kommune nicht oder nur eingeschränkt zugutekommt. Insbesondere im Rahmen der Modernisierung ganzer Bahnstreckenzüge, die im besonderen verkehrspolitischen Interesse des Landes stehen, besteht die Gefahr, dass solche Maßnahmen nicht beziehungsweise nicht im notwendigen zeitlichen Rahmen umgesetzt werden können. Eine entsprechende Härtefallregelung sieht bereits § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG für den Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen vor.

#### II. Ziel und Inhalt des Gesetzentwurfs

Ziel der Gesetzesänderung ist die Erhöhung des Fördersatzes auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten in besonders gelagerten Ausnahmefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit kommunale Straßenbaulastträger Kosten zu tragen haben (§ 2 Nummer 6 Satz 1 LGVFG), um unbillige Härten zu vermeiden.

#### III. Schwerpunkt der Änderung

Schaffung einer Härtefallregelung für kommunale Straßenbaulastträger bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen.

### *B. Einzelbegründung*

Zu Artikel 1 – Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

#### Nummer 1 Buchstabe a (Höhe und Umfang der Förderung)

Die mit dem Gesetz zur Änderung des LGVFG vom 10. November 2015 verfolgte Zielsetzung, das Verhältnis von Förderanträgen und Fördermöglichkeiten in Einklang zu bringen und die Anzahl der geförderten Projekte zu erhöhen, soll auch mit dieser Änderung weiterverfolgt werden. Zur Vermeidung unbilliger Härten wird eine Fördersatzerhöhung auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ermöglicht. Zur Schonung des zur Verfügung stehenden Gesamtfördervolumens soll die Ausnahmeregelung nur bei eng begrenzten, besonders gelagerten Vorhaben Anwendung finden.

Ein besonders gelagerter Fall des § 2 Nummer 6 Satz 1 liegt insbesondere bei Vorhaben vor, deren Förderzweck den für die Finanzierung zuständigen Kommunen nicht oder nur eingeschränkt zugutekommt (z. B. Projekte mit keinem/geringem verkehrlichen Nutzen für den Straßenbaulastträger).

Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 (Bezeichnung des Ministeriums)

Die Änderungen erfolgen aufgrund der neuen Ressortbezeichnung.

Zu Artikel 2 – Inkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

### *C. Wesentliches Ergebnis der Anhörung*

Das Ministerium für Verkehr wurde mit Ministerratsbeschluss vom 31. Januar 2017 beauftragt, das Anhörungsverfahren durchzuführen.

Die geplante Gesetzesänderung ist grundsätzlich auf Zustimmung gestoßen, die Erhöhung der Fördermöglichkeit in besonderen Fällen von 50 auf bis zu 75 Prozent wurde begrüßt. Gemeindetag und Städtetag haben zusätzlich angeregt, sowohl das Fördervolumen zu erhöhen als auch die Förderquote von bis zu 75 Prozent auf weitere Fördertatbestände anzuwenden. Zudem wurde seitens des Städtetages angeregt, die Begriffe „besonders gelagerte Ausnahmefälle“ und „unbillige Härten“ näher zu definieren, um Differenzen bei der Auslegung zu verhindern.

Eine Erhöhung des Fördervolumens ist nicht möglich, da es sich bei den zur Förderung bereitgestellten Mitteln um Kompensationsmittel des Bundes nach dem Föderalismusreform-Begleitgesetz handelt, deren Umfang bis einschließlich Ende des Jahres 2019 bereits festgelegt ist. Die Erhöhung der Förderquote für weitere Fördertatbestände auf bis zu 75 Prozent würde dazu führen, dass insgesamt weniger Projekte gefördert werden können. Dies widerspricht dem Ziel des Gesetzes, wonach möglichst viele förderfähige Projekte unterstützt werden sollen. Mit dem Gesetz soll lediglich der Entstehung von Härtefällen begegnet werden.

Die weitere Ausgestaltung der Härtefallregelung erfolgt untergesetzlich im Wege eines Erlasses.

Der Normenprüfungsausschuss hat eine Prüfung, ob § 7 LGVFG weiterhin erforderlich sei, angeregt. Die Übergangsregelung in § 7 ist weiter erforderlich. Sie stellt sicher, dass die noch vorhandenen bereits im Programm aufgenommenen, aber noch nicht abgeschlossenen Vorhaben fortgeführt werden können und noch nicht abgewickelte Bewilligungsbescheide Bestand haben.