



RV-Drucksache Nr. VIII-36

Planungsausschuss	21.09.2010	nichtöffentlich
Verbandsversammlung	28.09.2010	öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Stellungnahme zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) - landesgesetzliche Nachfolgeregelung zum GVFG des Bundes

Beschlussvorschlag

Der Regionalverband Neckar-Alb begrüßt den Entwurf für das neue Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). Mit dem LGVFG soll langfristig Planungssicherheit für die Förderung von Vorhaben des Kommunalen Straßenbaus und des Öffentlichen Personenverkehrs für Kommunen, Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabensträger im Land geschaffen werden.

Der Regionalverband Neckar-Alb fordert die Landesregierung auf, das LGVFG mit substanziell ausreichenden Haushaltsmitteln auszustatten und für eine landesweit regional ausgewogene Mittelverwendung zu sorgen.

Die Landesregierung wird gebeten, die in 3. formulierten Anregungen ebenfalls zu berücksichtigen.

1. Sachdarstellung/Begründung

Das LGVFG soll eine neue Rechtsgrundlage für die Förderung von Vorhaben des Kommunalen Straßenbaus und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Land schaffen. Der Bund hat das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zum 1. Januar 2007 außer Kraft gesetzt. Die verkehrliche Zweckbindung der Kompensationszahlungen entfallen nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG) zum 1. Januar 2014 und die Förderung aus Bundesmitteln wird zum 31. Dezember 2019 vollständig eingestellt. Das Land hat erkannt, dass auch nach 2019 noch erheblicher Bedarf an Fördermitteln zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bestehen wird. Die Landesregierung hat in ihrer Sitzung am 20.07.2010 einen vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr eingebrachten Entwurf für ein "Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz" gebilligt und damit den Weg zur Anhörung freigegeben. Den Regionalverbänden wurde vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr mit Schreiben vom 22.07.2010 (**vgl. Anlage**) die Möglichkeit eingeräumt, Anregungen und Kritik zum Entwurf des LGVFG mitzuteilen.

2. Finanzielle Ausstattung

Mit Beendigung der Finanzhilfen des Bundes steht nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen vom 5. September 2006, BGBl. I, 2006, S. 2098 (Entflechtungsgesetz) den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013 jährlich ein Betrag von 1.335.500.000 Euro aus dem Haushalt des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu. Baden-Württemberg erhält hiervon 12,395291 Prozent. Dies entspricht einem jährlichen Betrag in Höhe von 165.539.000 €. Diese Mittel werden im Zeitraum 2009 bis 2013 jährlich in Höhe von 100.350.000 € (rd. 60,62 %) für Maßnahmen des Kommunalen Straßenbaus und in Höhe von 65.189.000 € (rd. 39,38 %) für Maßnahmen des ÖPNV verwendet.

Im Kommunalen Straßenbau sind über 1.000 Vorhaben in die Förderprogramme aufgenommen worden. Ausgehend von den ab dem Jahr 2009 bis einschließlich dem Jahr 2013 zu erwartenden jährlichen Kompensationszahlungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz (Anteil KStB: rd. 501.750.000 € zzgl. 10.500.000 € Komplementärmittel des Landes), sind nach dem derzeitigen Stand rd. 326.000.000 € (63 %) gebunden. Davon entfallen bis 2013 auf die Regierungsbezirke Stuttgart 123 Mio. €, Karlsruhe 114 Mio. €, Freiburg 68 Mio. € und Tübingen 21 Mio. €. ¹

Im Kommunalen Straßenbau sollen die derzeit geförderten und bei der Fortschreibung des Programms neu hinzukommenden Vorhaben nach dem Jahr 2013 kontinuierlich weiterfinanziert werden. Ab 2014 sind im Kommunalen Straßenbau voraussichtlich noch 29 Mio. € zu finanzieren. Davon entfallen auf die Regierungsbezirke Stuttgart 16 Mio. €, Karlsruhe 2 Mio. €, Freiburg 3 Mio. € und Tübingen 8 Mio. €.

Der Fördersatz beträgt gem. § 4 Abs. 1 LGVFG bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Die langfristige Finanzausstattung der Förderprogramme ist haushaltsabhängig. Es steht zu befürchten, dass bereits nach der für 2013 vorgesehenen Revision der Kompensationszahlungen des Bundes Einschränkungen bei der Ausstattung der Fördertöpfe entstehen, sofern das Land nicht aus Mitteln des Landeshaushalts ggf. ausfallende Bundesmittel ausgleicht. Der Gesetzentwurf sollte daher um eine verlässliche und planbare Finanzierungsabsicht ergänzt werden.

3. (Neue) Inhalte des LGVFG (gegenüber dem bisherigen GVFG)

Das LGVFG basiert im Wesentlichen auf dem bisherigen Bundesgesetz, enthält jedoch einige neue Tatbestände wie die Förderfähigkeit von verkehrswichtigen Radwegen (§ 2 Abs.1g LGVFG) oder von Lärmschutzmaßnahmen/-sanierungen (§ 2 Abs.1h LGVFG). Hinsichtlich der verkehrswichtigen Radwege begrüßt der Regionalverband grundsätzlich die geplante Trennung der Förderfähigkeit des Radwegebaus von förderfähigen Straßenbauvorhaben.

Die in § 2 Abs. 2 LGVFG enthaltene Förderung des Baus und Ausbaus von Verkehrswegen der Eisenbahn sowie die Ersatzinvestitionen werden ausdrücklich begrüßt. Dadurch ist es erstmals

¹ Zur bisherigen Mittelverwendung bekräftigte die Landesregierung die nachfolgende Auffassung:

Die Landesregierung ist bestrebt, bei der Förderung der verschiedenartigen Vorhaben eine möglichst ausgewogene Verteilung der Fördermittel auf die Regierungsbezirke bzw. zwischen den Ballungsräumen und dem ländlichen Raum sicherzustellen. Dieses Ziel kann nicht erreicht werden, wenn für eine Förderung nur das Kriterium „Kosten-Nutzen-Verhältnis“ ausschlaggebend sein soll. Örtliche Besonderheiten würden außer Acht gelassen, wie z. B. die Tatsache, dass Vorhaben in Ballungsräumen höhere Kosten verursachen als im ländlichen Raum und der ländliche Raum zu den Ballungsräumen vergleichsweise nur gering belastete Straßen hat. Eine reine Kosten-Nutzen-Betrachtung würde zu einer erheblichen Benachteiligung des ländlichen Raumes führen. Aufgrund der Vielzahl an Fördervorhaben und der begrenzt zur Verfügung stehenden finanziellen Ressourcen muss bereits im Rahmen der Programmaufnahme und in einem zweiten Schritt bei der Antragsbewilligung eine Auswahl und damit eine Priorisierung stattfinden (Quellenangabe: Landtagsdrucksache Nr. 14/1690 vom 04. 09. 2007).

möglich, die Instandhaltung bzw. Sanierung von Schienenstrecken im Rahmen von Grunderneuerungen zu fördern und den teilweise bestehenden Sanierungsrückstand aufzuholen.

Der Regionalverband Neckar-Alb regt an, Kreuzungsmaßnahmen gem. § 2 Abs. 5 LGVFG grundsätzlich - und nicht nur in Ausnahmefällen - bei den nicht bundeseigenen Bahnen zu fördern.

Als eine Fördervoraussetzung sind in § 3 LGVFG die Ziele von Raumordnung und Landesplanung genannt. Neben den Zielen sollten auch die Grundsätze der Raumordnung Berücksichtigung finden. Da die Ziele der Raumordnung und Landesplanung als Voraussetzung für die Förderung in § 3 Abs. 1a LGVFG genannt werden, sollten in § 3 Abs. 1b LGVFG nicht nur der Generalverkehrsplan und gleichwertige Pläne und Fachkonzepte, sondern explizit auch der Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg und die Regionalpläne genannt werden. Die Ziele dieser Pläne sollten zudem nicht nur berücksichtigt, sondern gemäß § 4 Landesplanungsgesetz beachtet werden. Dadurch kann die Verträglichkeit der zu fördernden Projekte mit anderen raumbedeutsamen Maßnahmen sichergestellt werden.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr