



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

**Neue Regeln für die Förderung kommunaler Verkehrsinfrastruktur nach
dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)**

Hintergrund

1. Oktober 2013

Vorbemerkung

Für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden erhält das Land vom Bund Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz in Höhe von 165,5 Mio. Euro jährlich. Diese Mittel wurden bis zum Jahr 2011 zu 60 Prozent (100 Mio. Euro) für Maßnahmen aus dem Bereich des Kommunalen Straßenbaus (KStB) inkl. Rad- und Gehwegen und zu 40 Prozent (65,5 Mio. Euro) für den Bereich des Öffentlicher Personennahverkehrs (ÖPNV) eingesetzt.

Die Bundeszuwendungen nach dem Entflechtungsgesetz sind eine Folge der Förderalismuskommission I und enden kraft Gesetzes am 31. Dezember 2019. Nach intensiven Verhandlungen haben sich die Länder unlängst mit dem Bund darauf verständigt, dass die Zahlungen des Bundes bis zum Jahr 2019 in der Höhe unverändert fortgeführt werden. Eine lineare Absenkung, die der ursprünglichen Absicht des Bundesministeriums für Finanzen entsprach, konnte damit abgewendet werden. Dennoch ist eine „faktische Kürzung“ der Bundeszuweisungen zu konstatieren: Sie sind seit 1996 „eingefroren“, werden also nicht an die allgemeine Preisentwicklung – beispielsweise mittels einer jährlichen Dynamisierung – angepasst. Dieser Umstand führt im Ergebnis dazu, dass durch die zwischenzeitlich eingetretenen Kostensteigerungen eine sehr deutliche Reduzierung der Fördermöglichkeiten zu verzeichnen ist.

Die Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart, das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten und für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußgängerverkehr, Schnittstellen) 60 Prozent der Mittel einzusetzen. Die Umschichtung der Mittel zugunsten des Umweltverbundes erfolgt in drei Schritten, in 2012 standen 75 Mio. Euro, in 2013 stehen 85 Mio. Euro und ab 2014 bis 2019 jährlich rund 100 Mio. Euro für den Umweltverbund (ÖPNV: ca. 85 Mio. Euro, Radverkehr: ca. 15 Mio. Euro) zur Verfügung.

Förderbereich Kommunalen Straßenbau

Das Land Baden-Württemberg gewährt für kommunale Straßenneubau- oder -ausbauvorhaben, die der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienen, Zuwendungen nach dem LGVFG. Die Zuwendungen an die Gemeinden und Landkreise betragen seit dem Jahr 2004 70 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines Selbstbehalts. Bei der Beseitigung und der Sicherung von Bahnübergängen nach §§ 3 und 13 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) beträgt der Fördersatz bis zu 75 Prozent. Die Baga-

tellgrenzen liegen bisher bei 200.000 Euro bzw. bei 100.000 Euro, wenn verschiedene Baulastträger beteiligt sind (Gemeinschaftsmaßnahmen). Insbesondere infolge des erwähnten kommunalen Selbstbehalts liegt der durchschnittliche, reale Fördersatz bei rund 63 Prozent je Vorhaben.

Aufgrund der Vielzahl laufender und bewilligter Maßnahmen der Vorgängerregierungen sah sich das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) im Jahr 2011 gezwungen, einen Bewilligungsstopp für Vorhaben des kommunalen Straßenbaus zu erlassen. Der Finanzbedarf für die bereits im Förderprogramm aufgenommenen Vorhaben einschließlich der noch nicht bewilligten Maßnahmen würde bei zugrunde legen der seitherigen Fördersätze rund 390 Mio. Euro betragen; eventuelle Kostensteigerungen und die nachrichtlich in das Programm aufgenommenen Maßnahmen (mit einem voraussichtlichen Zuwendungsbedarf von rund 130 Mio. Euro) sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Dem stehen bis 2019 lediglich verfügbare Mittel in Höhe von 480 Mio. Euro gegenüber. Dies zeigt die Notwendigkeit einer Änderung der Fördermodalitäten auf.

Die Neufassung der Verwaltungsvorschrift für den Bereich des kommunalen Straßenaus ist insbesondere aus folgenden Erwägungen notwendig:

- Förderung von Lärmschutzmaßnahmen: Das LGVFG sieht vor, dass ab 1. Januar 2014 Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen kommunalen Straßen gefördert werden können. Dieser neue Fördertatbestand muss in einer neuen Verwaltungsvorschrift konkretisiert werden.
- Empfehlungen des Landesrechnungshofs: Der Landesrechnungshof hat in den zurückliegenden Jahren in mehreren Prüfungsmitteilungen die vermehrte Anwendung von Festbetragsfinanzierungen gefordert. Der Landtag hat am 12. März 2012 einen entsprechenden Beschluss gefasst. Die Umstellung auf Festbetragsfinanzierung dient der Transparenz, Berechenbarkeit und Klarheit in der Förderung, schafft Planungssicherheit für das Land zu schaffen und gibt Anreiz zum kostenbewussten Bauen.
- Absenkung der Fördersätze: Um Spielräume für die Förderung neuer Maßnahmen zu gewinnen, soll der Fördersatz von derzeit realiter 63 % generell auf 50 Prozent (und unter Verzicht auf einen Selbstbehalt) abgesenkt werden.

Folgende Neuregelungen sind ab 2014 beachtigt:

- Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als zweckgebundener Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung (als Höchstbetrag) gewährt.
- Die Höhe des Festbetrags beträgt maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

- Erhöhungsanträge und Änderungsanträge nach der Bewilligung werden ausgeschlossen.
- Die bisherige Selbstbehaltsregelung entfällt.
- Die Bagatellgrenzen werden auf 100.000 Euro festgelegt, bei passiven Lärmschutzmaßnahmen auf 50.000 Euro.
- Ab 1. Januar 2014 können auch (aktive und passive) Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen gefördert werden, z.B. Lärmschutzwände, lärmmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzfenster.

Die neuen Fördermodalitäten sollen auf alle Vorhaben Anwendung finden, für die noch kein Bewilligungsbescheid erlassen wurde.

Förderbereich Öffentlicher Personennahverkehr

Der bisherige Fördersatz für kommunale Maßnahmen im Bereich des ÖPNV liegt derzeit bei 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abzüglich eines an der Gemeindegröße orientierenden Selbstbehalts. Die Bagatellgrenze liegt bei 100.000 Euro. Der effektive Zuwendungssatz kann insbesondere bei kommunalen Kleinmaßnahmen abhängig von der Gemeindegröße und den pauschalierten zuwendungsfähigen Kosten stark variieren und im Ergebnis deutlich unter 75% liegen.

Ähnlich wie im Bereich des kommunalen Straßenbaus besteht auch beim ÖPNV eine erhebliche Diskrepanz zwischen dem Fördermittelbedarf und den tatsächlich verfügbaren Mitteln. Es steht für den Zeitraum 2014 bis 2019 noch ein Fördervolumen in Höhe von ca. 510 Mio. Euro zur Verfügung. Davon werden für die Restfinanzierung von Altvorhaben insgesamt rund 250 Mio. Euro benötigt. Das verbleibende Fördervolumen beläuft sich demnach auf insgesamt 260 Mio. Euro. Dem stehen Neuvorhaben mit einem Gesamtförderbedarf in Höhe von ca. 625 Mio. Euro gegenüber.

Auch für den Förderbereich ÖPNV ist deshalb eine neue Verwaltungsvorschrift notwendig. Allerdings wird im Bereich ÖPNV nicht nur bezüglich der Fördermodalitäten, sondern auch bzgl. der Fördertatbestände Änderungsbedarf gesehen. Deshalb soll für diesen Bereich zunächst die gesetzliche Grundlage, also das LGVFG geändert werden.

Ziel der LGVFG-Novelle ist es, das Spektrum der förderungsfähigen Vorhaben um innovativen und kleinteiligen Maßnahmen zu erweitern, bei denen mit vergleichsweise geringen Mitteln möglichst flächendeckende Verbesserungen (gerade auch im Ländlichen Raum) erzielt werden können. Bei der Fahrzeugförderung soll das Spektrum auf kleinere Fahr-

zeuge des bedarfsgesteuerten Verkehrs erweitert werden. Außerdem sind erfolgte gesetzliche Änderungen z.B. zur Barrierefreiheit im ÖPNV zu berücksichtigen.

Konkret geht es um folgende neue Fördertatbestände:

- Erweiterung der Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV um die barrierefreie Nachrüstung bestehender Anlagen
- Förderung von Maßnahmen im Bereich Echtzeitinformation, Anschlusssicherung und E-Ticketing (auf Basis einer einheitliche Applikation / der VDV Kernapplikation)
- Förderung von Schnittstelleninfrastrukturen an Haltestellen: z.B. Car-Sharing Infrastruktur, Pedelec-Stationen
- Erweiterung der Förderfähigkeit von ÖPNV-Fahrzeugen um kleinere Fahrzeuge (z.B. Midibusse, Klein-/Bürgerbusse etc.) sowie neue technische Lösungen (z.B. Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe)
- Förderung von ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen auch ohne „besonderen/eigenen Bahnkörper“

Nach der Novellierung des LGVFG- Gesetzes erfolgt die Neufassung der konkretisierenden Verwaltungsvorschrift. Ab Januar 2014 sollen jedoch auf die bestehenden Fördertatbestände bereits die neuen Fördermodalitäten in Analogie zum Straßenbau auf der Grundlage eines Erlasses angewendet werden.

Die alten Fördermodalitäten sollen noch für alle Maßnahmen gelten, für die bis 1. Oktober 2013 ein vollständiger und prüffähiger Förderantrag eingereicht wurde und bei denen der Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014 erfolgt.

Weiteres Vorgehen

1. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird den Entwurf für die neue Verwaltungsvorschrift im Hinblick auf den Kommunalen Straßenbau den Verbänden und dem Landesrechnungshof zur Anhörung zuzuleiten. In diesem Zusammenhang wird auch Gelegenheit bestehen, zu den für den ÖPNV-Bereich geplanten Neuregelungen Stellung zu nehmen.
2. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur wird einen Gesetzentwurf zur Änderung des LGVFG für den Förderbereich ÖPNV entsprechend der oben dargestellten Ziele erarbeiten.