



**KT-Drucks. Nr. 239/2013**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**öffentlich**

**Dezernent**

Andreas Wiedmann  
Telefon 07031-663 1355  
Telefax 07031-663 1489  
a.wiedmann@lrabb.de

03.12.2013

**Resolution zur Förderung nach dem  
Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)**

Anlage: Antrag der Freien Wähler- und der CDU-Kreistagsfraktion vom  
27.11.2013

**I. Vorlage an den**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

16.12.2013

**II. Beschlussantrag**

1. Der Kreistag des Landkreises Böblingen fordert das Land Baden-Württemberg auf, die geplante Änderung der Verwaltungsvorschriften zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in der bisher bekannten Form nicht umzusetzen.
2. Der Kreistag unterstützt das Land bei seinen Bemühungen dem Bund gegenüber, dass dieser auch nach 2019 zur Förderung kommunaler Projekte entsprechende Haushaltsmittel im Bundeshaushalt bereitstellt.

### III. Begründung

Die Resolution geht zurück auf einen gemeinsamen Antrag der Freien Wähler - Kreistagsfraktion und der CDU - Kreistagsfraktion vom 27.11.13. Das Anliegen dieses Antrags ist berechtigt. Ergänzend hierzu wird auf den Antrag verwiesen.

Das Land fördert Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Rechtliche Grundlage hierfür sind das seit 01.01.2011 geltende LGVFG sowie die Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-EntflechtG). Diese Verwaltungsvorschrift ist ausgelaufen und wurde zuletzt analog angewendet.

In seiner Sitzung am 01.10.2013 hat das Kabinett des Landes Baden-Württemberg beschlossen, die Förderung von Vorhaben des kommunalen Straßenbaus nach dem LGFVG ab dem Jahr 2014 zu modifizieren. Der Entwurf einer Verwaltungsvorschrift nach dem LGFVG zum kommunalen Straßenbau (VwV-LGVFG KStB) wurde den kommunalen Verbänden zur Anhörung vorgelegt. In den Stellungnahmen von Landkreistag und Städtetag wurde ausführlich auf die verschiedenen problematischen Punkte eingegangen. Nach aktuellem Sachstand wurden die vorgebrachten Anregungen anscheinend nicht aufgegriffen.

Für den Bereich des ÖPNV soll zunächst die ebenfalls durch Kabinettsbeschluss vom 01.10.2013 vorgesehene Novellierung des LGVFG abgewartet werden, die umfangreiche Änderungen bei den ÖPNV-Fördertatbeständen vorsieht. Erst im Anschluss daran soll auch die Verwaltungsvorschrift für den Förderbereich ÖPNV neu gefasst werden.

Die Regelungen zur Form und Höhe der Zuwendungen sollen wie im Förderbereich Straßenbau ab dem 01.01.2014 ebenfalls für die Förderung von ÖPNV-Vorhaben gelten. Eine dafür übergangsweise erforderliche Erlassregelung ist in Vorbereitung.

Die Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag vereinbart das LGVFG ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten und für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes (u.a. ÖPNV, Radverkehr) statt bisher 40 % künftig 60 % der Mittel einzusetzen. Die Umschichtung der Mittel zugunsten des Umweltverbundes ist mit Ablauf des Jahres 2013 abgeschlossen.

Somit stehen von 2014 bis 2019 jährlich rund 100 Mio. € für den Umweltverbund und 66,5 Mio. € für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung.

Die wichtigsten Änderungen im Entwurf der VwV-LGVFG KStB sind:

- Die Zuwendungen werden im Rahmen der Projektförderung als zweckgebundener Zuschuss im Wege der Festbetragsfinanzierung (als Höchstbetrag) gewährt.
- Die Höhe des Festbetrags beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.
- Erhöhungsanträge und Änderungsanträge nach der Bewilligung werden ausgeschlossen.
- Die bisherige Selbstbehaltsregelung entfällt.
- Die Bagatellgrenzen werden auf 100.000 € festgelegt; bei passiven Lärmschutzmaß-

nahmen auf 50.000 €.

- Ein Förderbescheid ergeht erst nach Vorliegen des Baurechts, des gesicherten Grunderwerbs und der Finanzierung.
- Die Förderfähigkeit wird von der Überschreitung einer durchschnittlichen Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24 h) abhängig gemacht.

Die vorgesehenen Änderungen führen zu erheblichen Auswirkungen.

#### Auswirkungen im Bereich kommunaler Straßenbau:

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass ein großer (Nachhol-)Bedarf für den kommunalen Straßenbau besteht. Die jährlich von 2014 bis 2019 vorgesehenen Fördermittel in Höhe von 66,5 Mio. € sind bei weitem nicht ausreichend. Die Begrenzung der Förderung auf maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten führt dazu, dass von den Kommunen deutlich mehr Eigenmittel aufgewendet werden müssen, auch wenn im Gegenzug die Selbstbehaltsregelung entfällt.

Somit können künftig notwendige Straßenbaumaßnahmen nur noch schwer realisiert werden. Der eigentlich abzubauenen Investitions- und Modernisierungstau wird sich daher zukünftig noch vergrößern.

Vor allem im Regierungsbezirk Stuttgart wird die Problematik noch dadurch verschärft, dass für ein Großprojekt der Stadt Stuttgart rund die Hälfte des jährlichen Förderbudgets bis zum Jahr 2019 gebunden ist. Somit werden Vorhaben von Landkreisen und Kommunen im Großraum Stuttgart, die dem hohen Verkehrsaufkommen geschuldet sind noch weiter eingeschränkt.

Die vorgesehene Festbetragsfinanzierung bringt vordergründig eine gewisse Planungssicherheit mit sich. Jedoch wird außer Acht gelassen, dass unumgängliche Kostensteigerungen infolge nicht vollständig abschätzbarer Rahmenbedingungen (z.B. Baugrundrisiko,...) nicht mehr abgedeckt werden können. Damit tragen die Kommunen das volle Risiko auch bei unvermeidbaren Kostensteigerungen.

Es wird hierdurch die Gefahr gesehen, dass bei den vorzulegenden Kostenschätzungen (vorsorglich) zu hohe Werte angesetzt werden. In der Folge sinkt die Anzahl der Projekte die gefördert werden können.

Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen (Gemeindeverbindungsstraßen und Kreisstraßen) sollen nur dann gefördert werden, soweit sie der Schaffung und Verbesserung notwendiger Verkehrsverbindungen dienen. Die Verkehrsstärke (DTV in Kfz/24 h) der Gemeindeverbindungsstraßen muss > 500 Kfz/24 h betragen, bei Kreisstraßen über dem Durchschnitt liegen.

Unberücksichtigt bleibt dabei, dass Kreisstraßen teilweise die Funktion von Landes- bzw. Bundesstraßen haben. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass den Bewilligungsbehörden an dieser Stelle ein Ermessenspielraum eingeräumt wird.

Eine erheblich höhere finanzielle Belastung entsteht auch im Zuge von Maßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (Bahnübergangsbeseitigung). Hier soll die bisherige För-

derquote von 75% (einen Selbstbehalt gab es hier nicht) auf 50% abgesenkt werden. Da hier die Kostentragung aus dem Gesetz folgt, bedeutet das für den Aufgabenträger Straße eine wesentliche Steigerung der Belastung gegenüber früher, ohne dass auf die Maßnahme selbst Einfluss genommen werden kann.

#### Auswirkungen im Bereich ÖPNV:

Eine Deckelung der Förderung auf maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten führt dazu, dass die kommunalen Aufgabenträger deutlich mehr Eigenmittel aufwenden müssen bzw. notwendige Maßnahmen nicht mehr durchgeführt werden könnten. Dies steht im Widerspruch zu der Initiative des Landes zum verstärkten Ausbau des ÖPNV.

Insbesondere die qualitative und nachfrageorientierte Weiterentwicklung der Schönbuchbahn wäre stark gefährdet. Sollten die angedachten Fördersätze angewendet werden, so würde auf den kommunalen Aufgabenträger bei einer Investitionssumme von rd. 47 Mio. € eine Mehrbelastung in Höhe von bis zu 12 Mio. € zukommen.

Aus diesen Gründen fordert der Kreistag des Landkreises Böblingen die geplante Neuordnung der Verwaltungsvorschriften zum LGFVG auszusetzen und nötige sowie sinnvolle Anpassungen dann im Einvernehmen mit den kommunalen Trägern durchzuführen.

#### **IV. Finanzielle Auswirkung**

oben dargestellt



Roland Bernhard