

10. Juni 2015

BUND • Marienstr. 28 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Verkehr und Infrastruktur  
Postfach 103452  
70029 Stuttgart

## Anhörung Regelungsentwurf des Gesetzes zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)

Az.: 3-3894.0/1076

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., dankt für die Übersendung des Regelungsentwurfs des Gesetzes zur Änderung des LGVFG und nimmt hierzu wie folgt Stellung. Diese BUND-Stellungnahme erfolgt zugleich auch im Namen des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Baden-Württemberg e.V. und des Landesnaturschutzverbands Baden-Württemberg e.V. (LNV).

### I Grundsätzliche Anmerkungen

BUND, LNV und VCD begrüßen, dass über das LGVFG die Gemeindeverkehrsfinanzierung zumindest mittelfristig auf eine gesicherte Basis gestellt wird. Positiv zu vermerken ist, dass die Zweckbindung der Kompensationszahlungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz für investive Zwecke der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auch künftig beibehalten wird. Ebenso begrüßen wir, dass das LGVFG im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätspolitik weiterentwickelt wird, dass 60% der Mittel für den Ausbau des Umweltverbundes reserviert werden, dass das Spektrum der förderfähigen Vorhaben vor allem im Umweltverbund erweitert wird und dass künftig weniger besonders kostenintensive Großmaßnahmen gefördert werden sollen.

Unsere Stellungnahme gliedert sich in zwei Teile. Im ersten Teil kommentieren wir die im Entwurf vorgesehenen Regelungen im Detail; im zweiten Teil formulieren wir darüber hinausgehende Vorschläge.

## II Geplante Regelungen im Detail

### Zu § 1 Zuwendungen des Landes

Wir begrüßen die neue Klarstellung, dass das Ziel der Zuwendungen nach dem LGVFG die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sein soll. Zur Konkretisierung und höheren Verbindlichkeit dieses Ziels regen wir an, in § 1 ausdrücklich gesetzlich festzulegen, dass dazu 60% der Finanzhilfen für Vorhaben des Umweltverbundes reserviert werden.

Im Hinblick auf das große Aufgabenspektrum zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik sollte auch geprüft werden, ob die verfügbaren Mittel nicht darüber hinaus besser zu 70% auf Vorhaben des Umweltverbundes konzentriert werden können. Denn Baden-Württemberg ist straßenmäßig heute so gut erschlossen, dass ein weiterer Neubau aus Sicht von BUND, LNV und VCD nicht mehr zu rechtfertigen ist. Schwerpunkte im kommunalen Straßenbau liegen aus unserer Sicht im Bereich des ortsgerechten Umbaus, der Verkehrsberuhigung und der besseren städtebaulichen Integration. Wir erwarten daher auch, dass über das Förderprogramm relevante Beiträge zur Reduzierung des Autoverkehrs und zum sparsamen Umgang mit Fläche geleistet werden können. Auch angesichts der gesetzlichen Anforderungen z.B. zur Herstellung von Barrierefreiheit, ist eine Erhöhung des Volumens für den Umweltverbund angemessen.

### Zu § 2 Förderungsfähige Vorhaben

Die hier vorgesehenen Regelungen sind zum überwiegenden Teil sinnvoll und erforderlich und finden unsere Zustimmung. Insbesondere unterstützen wir, dass

- auch der Umbau von verkehrswichtigen innerörtlichen Maßnahmen gefördert werden kann. Wir gehen davon aus, dass darunter auch verkehrsberuhigende Maßnahmen und Vorhaben zur besseren städtebaulichen Integration zu fassen sind – ansonsten bitten wir um eine entsprechende Klarstellung.  
Es sollte stärker betont werden, dass Umbaumaßnahmen zu Gunsten des Umweltverbundes ausdrücklich auch zu Lasten des Motorfahrzeugverkehrs erfolgen können – beispielsweise durch Reduzierung der Anzahl der Fahrspuren für den Autoverkehr oder durch Pfortnerampeln.

- künftig auch Einrichtungen zur Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen gefördert werden können.
- sich künftig das Spektrum der förderfähigen Maßnahmen auf die gesamte Radverkehrs- und Fußverkehrsinfrastruktur (und nicht nur auf „verkehrswichtige Radwege“) erstrecken soll.
- der Tatbestand der förderfähigen Schieneninfrastruktur eingeschränkt wird, indem Hoch- und Untergrundbahnen nicht mehr gefördert werden und die bisherige Einschränkung der Förderung auf Vorhaben mit einem eigenen oder besonderen Bahnkörper aufgehoben wird. Mit dieser Änderung werden Projekte im Bereich des Schienenverkehrs städtebaulich besser verträglich und kostengünstiger umgesetzt werden können.
- künftig auch urbane Seilbahnen als Problemlösung akzeptiert und als förderfähig eingestuft werden.
- künftig auch Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des ÖPNV förderfähig sind. Insbesondere Echtzeitinformationen sowie Systeme für dynamische Fahrgastinformation und Anschlusssicherung sind für die Attraktivität des ÖPNV aus Kundensicht außerordentlich wichtig.
- künftig auch die Nachrüstung und der Umbau bestehender verkehrswichtiger Anlagen des gesamten ÖPNV zur vollständigen Erreichung der Barrierefreiheit förderfähig sind. Damit wird den Anforderungen des demografischen Wandels und von Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen Rechnung getragen und erstmals nicht nur der Aus- und Neubau von Anlagen des ÖPNV unter dem Aspekt der Barrierefreiheit betrachtet.

Kritisch sehen wir folgende Aspekte im Katalog der förderungsfähigen Vorhaben:

- Generell sind die Fördertatbestände „verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz“ sowie „verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen“ kritisch zu hinterfragen. Baden-Württemberg ist straßenmäßig heute so gut erschlossen, dass ein weiterer Neubau in diesen Bereichen nicht mehr zu rechtfertigen ist. Außerdem muss ausgeschlossen werden, dass über diese Fördertatbestände Straßen realisiert werden, die von ihrer Verkehrsfunktion her eher als Bundes-, Land- oder Kreisstraßen einzuordnen sind.

Wir regen an, analog zu den Regelungen bei den Schienenprojekten auch bei den Straßenprojekten klarzustellen, dass unter Ausbau auch Grunderneuerungen von Straßen zu fassen sind. Dies würde der Tendenz entgegen wirken, dass allein aufgrund der Fördertatbestände Straßen neu- oder ausgebaut werden, anstatt bestehende Straßen zu sanieren.

- Den neuen Fördertatbestand, der Zuschüsse für den Ausbau und Umbau von Infrastrukturen zu integrierten schnellen Bussystemen oder Spurbussen ermöglicht, lehnen wir in dieser allgemeinen Form ab. Schnellbussysteme dürfen keinesfalls anstelle des Ausbaus von Schienenverkehrssystemen treten. Vorrang müssen in Städten und Regionen Ausbauvorhaben des Schienenverkehrs haben – zumindest dort, wo entsprechende Systeme schon vorhanden sind bzw. wieder zu nutzende Schieneninfrastrukturen reaktiviert werden können. Nationale, europäische und internationale Erfahrungen belegen, dass insbesondere attraktive Schienenverkehrssysteme von den Kunden akzeptiert und nachgefragt werden und damit einen großen und unverzichtbaren Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität leisten können.

Wir fordern daher, den neuen Fördertatbestand auf Räume bzw. Relationen zu beschränken, die vom Schienenverkehr nicht erschlossen werden können.

- Die geplante Umstellung der Fahrzeugförderung, wonach künftig grundsätzlich fast jeder Kraftomnibus förderfähig sein soll, lehnen wir in dieser allgemeinen Form ab. Zu begrüßen ist zwar, dass künftig neben konventionellen Fahrzeugen auch neue technische Lösungen und Antriebskonzepte wie Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe sowie Kleinbusse für bedarfsorientierte Systeme gefördert werden sollen. Ausgeschlossen werden muss indes, dass auch Reisebusse gefördert werden, die für den Linienverkehr nur sehr bedingt geeignet sind.

Wir regen daher an, den Fördertatbestand auf solche Omnibusse zu beschränken, die ausschließlich im Linienverkehr eingesetzt werden, Niederflurstandard aufweisen und über ausreichend große Mehrzweckbereiche für Kinderwagen, Rollstühle, Gehhilfen und Fahrräder verfügen. Gleichfalls sollten hohe Standards der Technik zur Emissionsminderung Voraussetzung einer Förderung sein.

### Zu § 3 Voraussetzungen der Förderung

Wir begrüßen ausdrücklich, dass hinsichtlich der Barrierefreiheit weitergehende Anforderungen mit dem Ziel der Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit gestellt werden sollen. Damit wird sachgerecht auf die Herausforderungen des demografischen Wandels reagiert.

Ebenfalls begrüßen wir ausdrücklich, dass erstmals auch ökologische Aspekte wie die möglichst schonende Inanspruchnahme von Natur und Umwelt und der sparsame Umgang mit Flächen Eingang in die Fördervoraussetzungen finden sollen. Hierzu sollten allerdings weitere Ausführungen, zumindest in den Erläuterungen erfolgen, die eine Förderung von Verkehrsprojekten in naturschutzfachlich besonders ausgewiesenen Bereichen nur unter strengen Ausnahmeregelungen erlauben.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass das zu fördernde Projekt den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes und des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts des Landes sowie den Luftreinhalteplänen und Lärmaktionsplänen entsprechen muss. Festzulegen wäre aus unserer Sicht auch, dass Straßenbauprojekte nur dann förderfähig sind, wenn sie verkehrsmengenneutral umzusetzen sind – also gesamtstädtisch gesehen zu keinem steigenden Kfz-Aufkommen führen. Bei Straßenbauprojekten sind bei der Nutzen-Kosten-Betrachtung jeweils auch die Auswirkungen auf den ÖPNV zu betrachten und Verlagerungseffekte vom ÖPNV zum Autoverkehr als negativer Nutzen zu berücksichtigen.

#### Zu § 4 Höhe und Umfang der Förderung

Wir begrüßen, dass der Fördersatz auf bis zu 50 % der zuwendungsfähigen Kosten abgesenkt wird und ausschließlich als Festbetragsfinanzierung erfolgen soll. Damit können drei Ziele erreicht werden: Zum einen erfolgt eine Abkehr und sorgfältigere Auswahl von kostenintensiven Großprojekten, die in der Vergangenheit häufig weniger aufgrund des verkehrlichen Nutzens als vielmehr unter den Aspekten einer großzügigen Förderpraxis realisiert wurden. Auch können durch die Reduzierung des Fördersatzes flächendeckend mehr kleinteilige – und in der Regel sehr effektive – Maßnahmen gefördert werden, die einem größeren Bevölkerungskreis zu Gute kommen. Drittens wird eine sorgfältigere Projektplanung erreicht und der Tendenz entgegengewirkt, Projekte „billig zu rechnen“ und sich folgende Kostensteigerungen bezuschussen zu lassen.

Sachgerecht ist aus unserer Sicht die geplante Ausnahmeregelung, dass beim Bau- und Ausbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen ein höherer Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt werden kann. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Schienenprojekte häufig im Rahmen und im Zusammenhang landesweit bedeutsamer ÖPNV- und SPNV-Konzepte realisiert werden und eine herausragende Relevanz zur Realisierung einer nachhaltigen Mobilitätspolitik haben.

Wir bitten zu prüfen, ob im Einzelfall nicht auch Projekte zur Verkehrsberuhigung und der städtebaulichen Integration von Hauptverkehrsstraßen mit bis zu 75% gefördert werden können.

Straßenneubauprojekte sollten andererseits nur zu einem Fördersatz von 30% bezuschusst werden, damit Gemeinden für Anstrengungen belohnt werden, den Verkehr im Rahmen des bestehenden Straßennetzes und des Umweltverbundes zu gestalten.

### III Weitergehende Anregungen

Im Sektor Güterverkehr profitiert durch das LGVFG einseitig der Straßengüterverkehr. Auf (geförderten) Straßen verkehren auch Lkw, während im Bereich Eisenbahnen nur Maßnahmen förderfähig sind, die dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Der Verweis auf

Güterverkehrszentren im LGVFG greift zu kurz. Wir regen an, im Bereich Eisenbahnen auch Maßnahmen förderfähig zu machen, die dem Schienengüterverkehr dienen – beispielsweise den Erhalt und Ausbau kommunaler Industriegleise, die Erneuerung bzw. Reaktivierung von Güterzugstrecken, die Anlage von dezentralen Umschlagsanlagen oder die infrastrukturellen Mehraufwendungen für den güterverkehrstauglichen Ausbau von Schienenwegen.

Wir regen ebenfalls an zu prüfen, ob innerhalb des LGVFG auch Fördermöglichkeiten von Leiteinrichtungen und Querungshilfen für Tiere sowie von Schutzmaßnahmen bestehender Alleen geschaffen werden können.

Wir regen auch an, die Programme nach § 5 LGVFG zu veröffentlichen und ins Internet einzustellen sowie einen jährlichen Bericht zur Verwendung der Finanzhilfen nach dem LGVFG dem Landtag und der Öffentlichkeit vorzulegen, der detailliert den Einsatz der Mittel dokumentiert. Dies dient der Transparenz, die derzeit nur bedingt gegeben ist.

Zur Überprüfung, ob mit den geförderten Maßnahmen auch der gewünschte Zweck erzielt wurde, sollte nach fünf Jahren eine Überprüfung erfolgen hinsichtlich der Zielerreichung durch die Maßnahmen. Dies dient der Validierung der Förderung, um sicherzustellen, dass die Grundlagen der Planung und Zuschussgewährung noch sachgerecht sind oder ggf. angepasst werden müssen. Auch diese Überprüfung sollte im Sinne größtmöglicher Transparenz öffentlich zugänglich gemacht werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anregungen und Bedenken im laufenden Änderungsverfahren des LGVFG und um eine zeitnahe Information über das Ergebnis Ihrer Abwägung. Für persönliche Gespräche stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Sylvia Pilarsky-Grosch  
BUND-Landesgeschäftsführerin