

## GVFG-Förderung im Rahmen des L-GVFG

### I. Beschlussantrag

Kenntnisnahme.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Rahmen der Haushaltsplanberatungen beantragt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen einen Bericht über die neue Verwaltungsvorschrift des Landes-Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und wie der ÖPNV dadurch gestärkt werden kann (LGVFG) (HH-Antrag Nr. 65).

Baden-Württemberg erhält vom Bund auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes über die Länderquote jährlich 165 Mio. € für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Diese sind zunächst zeitlich begrenzt bis 2019. Damit stehen für den Zeitraum 2014-19 dem Land rd. 1 Mrd. € an Fördervolumen zur Verfügung. Die Aufteilung wurde durch die Landesregierung unter Umkehrung der bisherigen Schwerpunktförderung im Straßenbau zugunsten des ÖPNV/Umweltverbundes (60:40) wie folgt verändert:

- 510 Mio. € ÖPNV
- 400 Mio. € Straßenbau
- 90 Mio. € Radverkehr

Die Förderung des kommunalen Straßenbaus nach LGVFG leidet bereits seit vielen Jahren unter einer hohen Vorbelastung der verfügbaren Finanzmittel durch eine große Menge an Mittelbewilligungen. Im Bereich Straßenbau sind momentan insgesamt noch 260 Mio. € rechtlich gebunden. Somit verbleiben bis 2019 nur noch rd. 140 Mio. € für neue Projekte im Straßenbau, rd. 230 Mio. € im Bereich ÖPNV und rd. 50 Mio. € für die Radverkehrsinfrastruktur, so dass die Gestaltungsmöglichkeiten dadurch deutlich eingeschränkt sind.

Um diesen Schwierigkeiten entgegenzuwirken wurde die Verwaltungsvorschrift (VwV) zum LGVFG Kommunalen Straßenbau (KStB) zum 01.01.2014 geändert. Bis zu einer Anpassung der VwV LGVFG ÖPNV gelten die Regeln der VwV LGVFG KStB analog. Dies bedeutet im Einzelnen:

- Künftig müssen Vorhaben innerhalb einer festgelegten Frist abgerechnet werden.
- Es wurde eine Festbetragsfinanzierung eingeführt und eine Nachbewilligung ausgeschlossen. Die Höhe des Festbetrags beträgt maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.
- Konzentration der Fördermittel auf die wichtigsten kommunalen Projekte.
- Ab 1. Januar 2014 können auch (aktive und passive) Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen gefördert werden, z. B. Lärmschutzwände, lärmindernde Fahrbahnbeläge oder Lärmschutzfenster.
- Die Bagatellgrenzen werden auf 100.000,- € festgelegt, bei passiven Lärmschutzmaßnahmen auf 50.000,- €.
- Das Programmaufnahme-, Entscheidungs- und Bewilligungsverfahren wurde neu gestaltet.

Im kommunalen Straßenbau ist die VwV LGVFG KStB auf alle Vorhaben anzuwenden, die nach dem 01.01.2014 erstmals bewilligt werden. Im Bereich des ÖPNV gilt die alte Regelung für alle Vorhaben, für die bis zum 01. Oktober 2013 ein vollständiger und prüffähiger Förderantrag eingereicht wurde und der Baubeginn für wesentliche Bauteile bis zum 31. März 2014 erfolgt.

Die Auswirkungen der Neuregelung auf Maßnahmen im Straßenbau und im ÖPNV sind in Gänze schwer darstellbar. Folgendes kann jedoch festgehalten werden:

- Durch die Reduktion des Fördersatzes von 75 auf 50 % sollen mehr Maßnahmen als bisher in das Programm aufgenommen werden können.
- Die Festbetragsförderung soll mehr Planungssicherheit bringen. Mehrkosten sind in diesem Fall jedoch gänzlich durch den Antragssteller zu erbringen.
- Erstmals sind Lärmschutzmaßnahmen förderfähig.
- Die Förderung einer Kreisstraße (verkehrswichtige zwischenörtliche Straße) ist künftig um die Soll-Regelung erweitert, dass der Wert der Durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) der jeweiligen Straße den DTV-Durchschnittswert aller Kreisstraßen übertreffen sollte. Nicht betroffen hiervon sind „verkehrswichtige innerörtliche Straßen“ sowie „verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz“.
- Verringerung der Zuwendungsfähigen Kosten bspw. um Kosten für Kampfmittelbeseitigung, Altlastenbehandlung, Umleitungskosten etc.
- Seit 2012 sind Radverkehrsanlagen über LGVFG förderfähig

Nach jetzigem Stand sind bisher keine ÖPNV-Maßnahmen des Landkreises von dieser Neuregelung negativ betroffen. Die laufenden Maßnahmen im Zuge des Bahnhofsanierungsprogramms Filstal (Abschluss 2015/16) werden noch nach älteren Fördersätzen mit damals 85% Landeszuschuss abgerechnet.

Eine Stärkung des ÖPNV soll durch das LGVFG durch einen erweiterten Förderkatalog wie folgt erreicht werden:

- Förderung von besonderen Fahrspuren von Omnibussen.
- Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (z.B. auf den ÖPNV).
- Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.
- Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.
- Busförderung auf schadstoffarme und barrierefreie Niederflerbusse sowie Hybridbusse.
- Einführung des Metropoltagestickets.
- Fördermöglichkeiten für Echtzeitinformationen und E-Ticketing.
- Einrichtung eines Kompetenzzentrums für die Einführung von Ruf- und Bürgerbussen.

### III. Handlungsalternativen

Keine.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Keine.

### V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Zukunft der Mobilität	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Wirtschaft	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### VI. Internetfreigabe

Freigegeben für die Veröffentlichung im Internet.