

Antrag

der Abg. Raimund Haser u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Förderung von Bahnübergangsmaßnahmen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und aus Mitteln des Ausgleichstocks

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe kommunale Bahnübergangsmaßnahmen nach dem LGVFG gemäß der derzeitigen Rechtslage gefördert werden können;
2. unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe Bahnübergangsmaßnahmen auch aus Mitteln des Ausgleichstocks gefördert werden können;
3. ob sie diese Förderung, insbesondere bei den Gemeinden entlang der Bahnstrecke München–Lindau (Allgäubahn), angesichts der Vielzahl der erforderlichen Bahnübergangsmaßnahmen, dem für die Gemeinden geringen verkehrlichen Nutzen und gemessen an deren Leistungsfähigkeit für ausreichend hält;
4. wann mit einer Änderung des LGVFG zu rechnen ist, um eine Erhöhung des Fördersatzes in besonders gelagerten Ausnahmefällen, insbesondere bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen, auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ermöglichen;
5. ob eine vorherige Erhöhung der Förderung in besonders dringlichen Fällen, in denen Finanzierungsvereinbarungen mit der Bahn unterzeichnet werden müssen, auch im Vorgriff auf eine Änderung des LGVFG erreicht werden kann;
6. auf welche Weise die Gemeinden Finanzierungssicherheit erreichen können, wenn der Fördersatz nach dem LGVFG noch nicht erhöht ist und Mittel des Ausgleichsstocks aufgrund eines späteren Baubeginns noch nicht beantragt werden können, eine Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn aber unterzeichnet werden muss;

Eingegangen: 05.10.2016/Ausgegeben: 07.11.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. welche anderen Möglichkeiten sie sieht, um existenzbedrohende Belastungen für die Gemeinden abzuwenden.

04. 10. 2016

Haser, Schreiner, Dörflinger, Razavi,
Rombach, Schuler, Dr. Schütte CDU

Begründung

Im Zuge der Elektrifizierung der Bahnstrecke München–Geltendorf bis Lindau (Allgäubahn) sind 33 kommunale Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz im baden-württembergischen Teil vorgesehen, die von den dort betroffenen Städten und Gemeinden Tannheim, Aitrach, Aichstetten, Leutkirch i. A., Kißlegg, Wangen i. A. und dem Landkreis Ravensburg mit einem Betrag mitfinanziert werden müssen.

Dies führt zu einer nicht mehr tragbaren Belastung der Kommunen, die über eine Vielzahl von Bahnübergängen verfügen. Nach der Absenkung des Fördersatzes nach dem LGVFG auf 50 Prozent, die Reduzierung der zuwendungsfähigen Kosten und der Einführung der Festbetragsfinanzierung übersteigen die Kosten die Finanzkraft der Gemeinden bei Weitem. Auch Mittel aus dem Ausgleichsstock werden bisher nur in geringem Umfang oder gar nicht bewilligt, obwohl Frau Staatssekretärin Splett dieses in der Plenarsitzung vom 16. Juni 2015 in ihrer Antwort auf die Mündliche Anfrage des Abgeordneten Paul Locherer (Drucksache 15/6895) in Aussicht gestellt hatte.

Zudem besteht ein hoher Zeitdruck, denn die mit der Elektrifizierung zusammenhängenden Baumaßnahmen müssen ebenfalls bis zum Jahr 2020 abgeschlossen werden, teilweise schon vorher. Die Kommunen befinden sich daher in der Zwangslage, Finanzierungsvereinbarungen mit der Bahn unterzeichnen zu müssen, ohne dass die Finanzierung des kommunalen Anteils gesichert ist oder die Unterzeichnung zu verweigern und einer Klage durch die Bahn entgegenzusehen.

In diesen besonders gelagerten Ausnahmefällen bedarf es deshalb einer höheren Unterstützung des Landes nach dem LGVFG, so wie sie im Koalitionsvertrag zwischen den Grünen und der CDU vereinbart wurde, sowie zeitnahe Übergangslösungen vonseiten des Landes.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. Oktober 2016 Nr. 2-3932/268 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Finanzen wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe kommunale Bahnübergangsmaßnahmen nach dem LGVFG gemäß der derzeitigen Rechtslage gefördert werden können;

Eine Förderung von kommunalen Bahnübergangsmaßnahmen ist gem. § 2 Nr. 6 i. V. mit § 4 Abs. 1 Satz 1 Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) möglich. Danach können Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammen-

schlüsse für Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, bei denen sie als Straßenbaulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben (sogenanntes Straßendrittel), eine Zuwendung in Höhe von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung erhalten. Voraussetzung für eine Förderung ist eine Programmaufnahme der Maßnahme gem. § 5 LGVFG. Die Vorhaben sind jährlich bis spätestens 31. Oktober beim zuständigen Regierungspräsidium für die Programmaufnahme anzumelden. Das Programm wird dann zum 1. März des Folgejahres durch das Verkehrsministerium aufgestellt und fortgeschrieben. Die Antragsteller werden vom zuständigen Regierungspräsidium darüber unterrichtet, ob das Vorhaben in das Programm aufgenommen wurde.

2. unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe Bahnübergangsmaßnahmen auch aus Mitteln des Ausgleichstocks gefördert werden können;

Grundsätzlich ist eine Förderung von Bahnübergangsmaßnahmen aus den Mitteln des Ausgleichstocks möglich, soweit die nach der VwV-Ausgleichstock formulierten Zuweisungsbedingungen erfüllt sind. Hiernach sollen die Mittel des Ausgleichstocks gezielt leistungsschwachen Gemeinden mit erheblichem Rückstand in der Ausstattung mit notwendigen kommunalen Einrichtungen zugutekommen. Zudem muss der für die Maßnahme erforderliche Eigenmittelbedarf die Leistungskraft der Gemeinde übersteigen. Der Ausgleichsstock ist ein Jahresprogramm, d. h. die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel werden jährlich zugewiesen und abgewickelt. Im Jahr 2015 erhielt die Gemeinde Aitrach 50.000 Euro und im Jahr 2016 die Gemeinde Kiblegg 300.000 Euro Zuweisungen aus dem Ausgleichstock für Bahnübergangsmaßnahmen auf der Bahnstrecke München–Lindau.

3. ob sie diese Förderung, insbesondere bei den Gemeinden entlang der Bahnstrecke München–Lindau (Allgäubahn), angesichts der Vielzahl der erforderlichen Bahnübergangsmaßnahmen, dem für die Gemeinden geringen verkehrlichen Nutzen und gemessen an deren Leistungsfähigkeit für ausreichend hält;

Die Landesregierung hält die Höhe des Fördersatzes von bis zu 50 Prozent für die förderfähigen Maßnahmen nach dem LGVFG vor dem Hintergrund der begrenzten Mittelausstattung des Förderprogramms durch den Bund grundsätzlich für ausreichend. Nur so können bis zum Auslaufen der Förderung durch den Bund Ende 2019 (Kompensationsmittel des Bundes nach dem Föderalismusreform-Begleitgesetz vom 5. September 2006 und Artikel 13 Entflechtungsgesetz) noch eine größere Anzahl von Vorhaben gefördert werden. Im Koalitionsvertrag der Landesregierung ist unter Haushaltsvorbehalt die Absicht festgehalten, in besonders gelagerten Ausnahmefällen, insbesondere bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen wie z. B. der Allgäubahn, den Fördersatz auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zu erhöhen, um besondere Härten zu vermeiden.

4. wann mit einer Änderung des LGVFG zu rechnen ist, um eine Erhöhung des Fördersatzes in besonders gelagerten Ausnahmefällen, insbesondere bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen, auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ermöglichen;

5. ob eine vorherige Erhöhung der Förderung in besonders dringlichen Fällen, in denen Finanzierungsvereinbarungen mit der Bahn unterzeichnet werden müssen, auch im Vorgriff auf eine Änderung des LGVFG erreicht werden kann;

Die Ziffern 4 und 5 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Verkehrsministerium befindet sich derzeit in ressortübergreifenden Abstimmungsgesprächen zur Frage eines entsprechenden Änderungsentwurfs zum LGVFG. Eine Erhöhung der Förderung als Vorgriff auf eine künftige Gesetzesänderung auf der Grundlage des derzeit gültigen LGVFG ist nicht möglich.

6. auf welche Weise die Gemeinden Finanzierungssicherheit erreichen können, wenn der Fördersatz nach dem LGVFG noch nicht erhöht ist und Mittel des Ausgleichsstocks aufgrund eines späteren Baubeginns noch nicht beantragt werden können, eine Finanzierungsvereinbarung mit der Bahn aber unterzeichnet werden muss;

Das Verkehrsministerium sieht abgesehen von einer Förderung auf der Grundlage des derzeit gültigen LGVFG bzw. einer möglichen Förderung nach dem Ausgleichsstock keine weitere Möglichkeit. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Ziffer 4 verwiesen.

7. welche anderen Möglichkeiten sie sieht, um existenzbedrohende Belastungen für die Gemeinden abzuwenden.

Es wird davon ausgegangen, dass aufgrund der o. g. Förderung keine existenzbedrohenden Belastungen für die Gemeinden auftreten werden.

Hermann

Minister für Verkehr