



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und
Verkehr Baden-Württemberg
Postfach 103439
70029 Stuttgart

**PRO BAHN – Landesverband
Baden-Württemberg e. V.**

Stefan Buhl, Landesvorsitzender
Kasernenstr. 58, 78315 Radolfzell

Tel.: 07732 / 950869
Mobil: 0170 / 3077110
E-Mail: info@bawue.pro-bahn.de
Internet: www.pro-bahn-bw.de

30. August 2010

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung

**Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse
der Gemeinden (Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – LGVFG)**

A. Vorbemerkung

PRO BAHN – Landesverband Baden-Württemberg e. V. dankt der Landesregierung für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Gesetzentwurf für das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG). PRO BAHN vertritt als unabhängiger Fahrgastverband die Interessen der Fahrgäste in Bussen und Bahnen und setzt sich für Verbesserungen im öffentlichen Verkehr ein.

B. Stellungnahme

I. Allgemeines

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird Bundesrecht entsprechend der Vorgaben der Föderalismusreform in Landesrecht transformiert. Dabei werden lediglich kleinere Anpassungen überwiegend redaktioneller Art vorgenommen.

Für die Jahre 2014 bis 2019 wird der Status quo fortgeführt. Soweit es die Zweckbindung der Mittel für Verkehrszwecke betrifft, wird dies von uns begrüßt. Wir gehen davon aus, dass sich das Land Baden-Württemberg dafür einsetzt, dass für diese Jahre die Mittel mindestens in bisherigem Umfang vom Bund zur Verfügung gestellt werden.

Für die Jahre ab 2020 ist das Gesetz derzeit noch ein bloßes Rahmengesetz ohne materielle Konsequenzen. Wegen der langen Vorlaufzeiten sollten zeitnah Aussagen über die langfristig zur Verfügung stehenden Mittel getroffen werden. Die Begründung, dass das Gesetz wegen der ansonsten fehlenden Planungssicherheit unbefristet ist, läuft ins Leere, solange keine konkreten finanziellen Aussagen getroffen werden.

II. zu § 2 Förderungsfähige Maßnahmen

- In § 2 Nr. 2 LGVFG wird die Grunderneuerung von Verkehrswegen als förderungsfähiger Ausbau von Verkehrswegen definiert. Wir begrüßen diesen Fördertatbestand. Allerdings ist sicherzustellen, dass kein Anreiz geschaffen wird, laufende Instandsetzungen so lange zu unterlassen, bis eine förderungsfähige Grunderneuerung notwendig wird. Die Tat-

bestandsmerkmale „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ und „Verkehrsbeschleunigung“ dürften jedenfalls bei notwendigen Grunderneuerung regelmäßig vorliegen.

- Kriterien für die Auswahl der förderungsfähigen Maßnahmen fehlen (vgl. auch Anmerkung zu §§ 3 und 5 LGVFG).
- Trotz des unverkennbaren Nachholbedarfs im ÖPNV, insbesondere bezüglich der Eisenbahninfrastruktur, wird dem öffentlichen Verkehr kein Vorrang eingeräumt. Trotz anderslautender Vorgaben des Generalverkehrsplans in der Fassung des Anhörungsentwurfs vom 25. Mai 2010 wird dem Umweltverbund, bestehend aus Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie dem öffentlichen Verkehr, kein Vorrang eingeräumt (vgl. I. Allgemeiner Teil, Abschnitt 1.2 „Leitmotiv ‚Nachhaltige Verkehrsentwicklung – Mobilität sichern‘“).

III. zu § 3 Voraussetzungen der Förderung

- In § 3 Nr. 1 LGVFG wird gefordert, dass das Vorhaben „dringend“ erforderlich ist. Mangels weiterer Konkretisierung sollte das Wort „dringend“ ersatzlos gestrichen werden und statt dessen gesetzlich definiert werden, wie die notwendige Priorisierung der Mittel zu erfolgen hat.
- Für die Förderungsfähigkeit wird verlangt, dass das Vorhaben in einem Generalverkehrsplan oder vergleichbaren Konzept vorgesehen ist. Grundsätzlich ist das zu begrüßen, damit nur Vorhaben gefördert werden, die sich sinnvoll in ein Gesamtkonzept fügen. Zur Vermeidung unnötiger Bürokratie und um auch im Einzelfall flexibel reagieren zu können, sollte diese Vorschrift in eine „Soll“-Vorschrift umgewandelt werden.

IV. zu § 5 Programme

Die Auswahl der Vorhaben erfolgt durch Programme, die vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr erstellt werden.

Es ist aus unserer Sicht sinnvoll, die Auswahl der Exekutive zu überlassen. Es fehlen jedoch gesetzliche Regelungen, nach welchen Kriterien diese Auswahl zu erfolgen hat.

Aus unserer Sicht bietet es sich an, Groß- und Kleinprojekte getrennt zu behandeln, d. h., zwei finanziell, aber nicht notwendigerweise fachlich getrennte Programme aufzulegen. Damit wird sichergestellt, dass Großprojekte nicht über viele Jahre zahlreiche sinnvolle Kleinmaßnahmen blockieren können. Die Realisierung kleinerer Maßnahmen, die oftmals sehr großen Nutzen stiften, kann damit verstetigt werden.

V. zu § 6 Wirkung der Programme

In § 6 LGVFG sollte ein jährlicher Verwendungsnachweis der Mittel vorgesehen werden, um mehr Transparenz über die Verteilung auf die unterschiedlichen Fördermöglichkeiten zu erreichen und die Wirkung der Programme beurteilen zu können.

C. Zusammenfassung

Mit dem LGVFG wird das bisherige GVFG im Wesentlichen fortgeführt. Dem Wortlaut nach werden die Verkehrsträger neutral behandelt. Der Vorgabe des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg, den Umweltverbund (Fußgänger- und Radverkehr sowie ÖV) zu stärken, wird der Gesetzentwurf aber nicht gerecht.

Wir bitten die Landesregierung, den Vorrang dieses Umweltverbundes in den Entwurf des LGVFG aufzunehmen.

Stefan Buhl

Landesvorsitzender