

**STÄDTETAG  
BADEN-WÜRTTEMBERG**  
Königstraße 2  
70173 Stuttgart

**GEMEINDETAG  
BADEN-WÜRTTEMBERG**  
Panoramastraße 33  
70174 Stuttgart

**LANDKREISTAG  
BADEN-WÜRTTEMBERG**  
Panoramastraße 37  
70174 Stuttgart

Herrn  
Minister Winfried **Hermann**  
Ministerium für Verkehr  
und Infrastruktur  
Baden-Württemberg  
Postfach 10 34 39  
70029 Stuttgart

10

08.12.2011 - Az: 797.70 - Sp/Be - Bearbeiter: Rainer Specht  
Telefon: 0711 22921-24 - E-Mail: rainer.specht@staedtetag-bw.de

**Änderung der Förderstruktur beim Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)  
Schreiben vom 25. Oktober 2011, Az.: 21-393221-3932**

Sehr geehrter Herr Minister,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur möchte die seitherige Aufteilungsquote von 60% zu 40% für Maßnahmen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) bis zum Jahr 2014 schrittweise umkehren. Die Fördermittelreservierung für den Straßenbereich soll dann 40% anstelle von bislang 60% betragen.

Konkret würde das bedeuten, dass aufwachsend bis 2014 für den Förderbereich des kommunalen Straßenbaus voraussichtlich jährlich rund 35 Mio. Euro weniger zur Verfügung stehen (Landtagsdrucksache 15/477). In Ihrem Schreiben vom 25. Oktober 2011 an die Kommunalen Landesverbände ist zudem festgehalten, dass durch die vorgesehene Umschichtung der Fördermittel zugunsten des Umweltverbundes bei der Förderung im kommunalen Straßenbau künftig Engpässe bei der Programmaufnahme, Förderung und Bewilligung entstehen.

Die Kommunalen Landesverbände haben sich bei den Anhörungsverfahren zum LGVFG sowie zum Entwurf des Generalverkehrsplans Baden-Württemberg schon jeweils ausführlich mit den Auswirkungen auf die Förderstruktur von Verkehrsprojekten auseinandergesetzt.

Mit dem am 1. Januar 2011 in Kraft getretenen LGVFG reicht das Land bislang für Investitionen lediglich die vom Bund nach dem Entflechtungsgesetz gewährten Kompensationszahlungen von rund 165 Mio. Euro jährlich weiter. Deshalb hatten wir moniert, dass das LGVFG zwar vier neue Fördertatbestände enthält, das Land aber trotzdem den zur Verfügung stehenden Förderrahmen nicht aus eigenen Mitteln aufgestockt hat. Damit treten die Verkehrsprojekte schon in Konkurrenz mit den erst im letzten Jahr neu eingeführten Fördertatbeständen; ab 2014 sollen auch noch Lärmschutzmaßnahmen aus dem gleichen Fördertopf finanziert werden.

Nach dem Koalitionsvertrag soll die nachhaltige Mobilität vorangebracht und das LGVFG ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich ausgestaltet werden. Schon jetzt sind Straßen- und ÖPNV-Projekte gleichermaßen unterfinanziert. Wenn das Land bei dem für die Kommu-



nen wichtigen Infrastrukturförderprogramm des LGVFG nicht das Fördervolumen insgesamt durch eigene zusätzliche Mittel erhöht, wird sich diese Förderkonkurrenz weiter verschärfen. Die Kommunalen Landesverbände lehnen deshalb veränderte Förderquoten, die zu einer Reduzierung des ohnehin schon niedrigen Förderniveaus für Straßenprojekte im Ballungsraum und im ländlichen Raum führen, ab.

Nachhaltige Mobilität berührt nicht nur die städtebauliche Entwicklung im engeren Sinn sondern hat direkte Verknüpfungspunkte zu Klimaschutz- und Energiefragen, zur Stärkung der Innenentwicklung, der Berücksichtigung des demografischen Wandels und des Zusammenlebens der Generationen. Ausgewogene Förderbedingungen für Verkehrsprojekte sind deshalb für die Infrastruktur besonders wichtig und müssen sich im LGFVG und bei dessen Umsetzung abbilden. Eine Umkehrung der Förderquote zu Gunsten des „Umweltverbands“ reißt Lücken bei der Förderung für kommunal wichtige Straßen, die wir nicht akzeptieren können. Auch der ÖPNV mit Bussen und Bahnen braucht Straßen und kann nicht überall auf getrennten Schienentrassen stattfinden.

Die im Koalitionsvertrag dokumentierte kommunalfreundliche Ausgestaltung des LGVFG wird bei Beibehaltung des lediglich aus Bundesmitteln finanzierten Fördervolumens nicht erreicht. Der Fördermittelmangel bei Straßen- und ÖPNV-Projekten sowie beim Rad- und Fußgängerverkehr wird ansonsten nur fortgeschrieben und die Wartelisten der Projekte vergrößern sich.


Auch bei der tatsächlichen Ausgestaltung der Förderhöhe besteht für die Kommunen weiter Unklarheit, nachdem das LGVFG bislang lediglich regelt, dass „bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten zulässig“ sind. In diesem Zusammenhang monieren wir weiter, dass die in § 4 Absatz 4 LGVFG normierte Verwaltungsvorschrift immer noch nicht vorgelegt worden ist, und deshalb die Einzelheiten zu Verfahren, Höhe und Umfang der Förderung nicht erkennbar sind.

Bei Ihrem Gespräch mit dem Ausschuss für Umwelt, Verkehr, Ver- und Entsorgung des Städtetags am 23. November 2011 haben wir Ihnen die Gesamtproblematik bereits geschildert und die Ablehnungsgründe für eine Änderung der Förderstruktur ohne Aufstockung des Fördervolumens insgesamt durch Landesmittel dargestellt

In Übereinstimmung befinden wir uns mit dem Land darin, dass der Bund auch nach 2019 weiterhin Kompensationszahlungen an die Bundesländer bereitstellen muss. Zur Verstetigung der Förderprogramme muss, wie es die Verkehrsministerkonferenz diskutiert hat, möglichst rasch Klarheit über eine Anschlussförderung erzielt werden. Denn die mittel- und langfristig angelegten ÖPNV-Projekte mit mehrjährigen Planungs- und Umsetzungsabschnitten geraten sonst ins Stocken. Insoweit unterstützen wir Initiativen des Landes und der Verkehrsministerkonferenz auch flankierend durch unsere kommunalen Spitzenverbände.

Mit freundlichen Grüßen

  
Prof. Stefan Gläser  
Oberbürgermeister a. D.  
Geschäftsführendes  
Vorstandsmitglied

i. V.   
Roger Kehle  
Präsident

  
Prof. Eberhard Trumpp  
Hauptgeschäftsführer