

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG)

Vorblatt

A. Zielsetzung

Das Land verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und möchte durch eine modifizierte Förderkulisse eine weitere Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erreichen. Der Ausbau und die Elektrifizierung von Eisenbahnen bedingt eine Vielzahl von Maßnahmen zur Anpassung der Bahnübergänge. Dabei dient insbesondere die Modernisierung oder Beseitigung oberirdischer Bahnübergänge durch die Baulastträger von Schiene und Straße in hohem Maße der Verkehrssicherheit. Die beteiligten kommunalen Straßenbaulastträger müssen dazu ihre Finanzierungsanteile tragen können, ohne dass dadurch unbillige Härten entstehen. Deshalb soll für besonders gelagerte Ausnahmefälle im kommunalen Straßenbau, insbesondere bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen (§ 2 Satz 1 Nummer 6 Satz 1 LGVFG) eine erhöhte Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) auf bis zu 75 Prozent ermöglicht werden. Ziel ist es, unbillige Härten für kommunale Baulastträger bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen zu verhindern.

B. Wesentlicher Inhalt

Inhalt der Gesetzesänderung ist die Erhöhung des Fördersatzes auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten in besonders gelagerten Ausnahmefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz soweit kommunale Straßenbaulastträger Kosten zu tragen haben (§ 2 Satz 1 Nummer 6 Satz 1 LGVFG).

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Gesetzeslage. Ohne Erhöhung des Fördersatzes in besonders gelagerten Ausnahmefällen können Kommunen bei der Sicherung von Bahnübergängen unbillige Härten entstehen. Dies gilt, wenn

sie aus dem Projekt keinen oder nur geringen verkehrlichen Nutzen ziehen können.

D. Wesentliche Ergebnisse der Regelungsfolgenabschätzung und Nachhaltigkeitsprüfung / Finanzielle Auswirkungen

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Zukunftsfähigkeit der öffentlichen Haushalte. Das Land erhält bis einschließlich 2019 nach dem Entflechtungsgesetz für den Verkehrsbereich Finanzhilfen des Bundes und ist daher auch insoweit weiterhin nicht verpflichtet, eigene Mittel für die Förderung aufzuwenden. Hieran ändert sich durch die Erhöhung des Fördersatzes bei Härtefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nichts. Somit hat die Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes keine negativen Auswirkungen auf die ökonomischen Verhältnisse des Landes.

Gesetz über die Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(LGVFG)

Vom

Artikel 1

Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung vom 20. Dezember 2010, das zuletzt durch Verordnung vom 10. November 2015 (GBl. S. 885) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Aus den Finanzmitteln nach § 1 ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung zulässig. In besonders gelagerten Fällen des § 2 Satz 1 Nummer 3 und Nummer 6 Satz 1 ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent zulässig.“

2. In § 4 Absatz 4 werden die Wörter „Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur“ durch die Wörter „Ministeriums für Verkehr“ ersetzt.

3. In § 5 Absatz 1 werden die Wörter „Ministerium für Verkehr und Infrastruktur“ durch die Wörter „Ministerium für Verkehr“ ersetzt.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Wenn es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, sind Bahnübergänge an Kreuzungen von kommunalen Straßen und Eisenbahnschienenwegen nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht zwingend zu entlasten, zu sichern oder zu beseitigen. Dabei müssen die Kommunen als Baulasträger der kreuzenden Straße ein Drittel der Kosten tragen.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungs-gesetzes vom 10. November 2015 wurde entsprechend der Förderpraxis seit 2014 die Förderung der zuwendungsfähigen Kosten auf bis zu 50 Prozent begrenzt und als Festbetragsförderung festgeschrieben. Zwischenzeitlich hat sich gezeigt, dass die Kostentragung bei reduzierter Förderung in besonders gelagerten Ausnahmefällen zu unbilligen Härten führt. Dies gilt, wenn etwa mehrere Bahnübergänge in einer Kommune zu sichern bzw. zu modernisieren sind und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der kostentragenden Kommune nicht oder nur eingeschränkt zugutekommt. Insbesondere im Rahmen der Modernisierung ganzer Bahnstreckenzüge, die im besonderen verkehrspolitischen Interesse des Landes stehen, besteht die Gefahr, dass solche Maßnahmen nicht bzw. nicht im notwendigen zeitlichen Rahmen umgesetzt werden können. Eine entsprechende Härtefallregelung sieht bereits § 4 Absatz 1 Satz 2 LGVFG für den Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen vor.

II. Ziel und Inhalt des Gesetzesentwurfs

Ziel der Gesetzesänderung ist die Erhöhung des Fördersatzes auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten in besonders gelagerten Ausnahmefällen bei Projekten zur Beseitigung oder Sicherung von Bahnübergängen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz soweit kommunale Straßenbaulasträger Kosten zu tragen haben (§ 2 Satz 1 Nummer 6 Satz 1 LGVFG), um unbillige Härten zu vermeiden.

III. Schwerpunkt der Änderung

Schaffung einer Härtefallregelung für kommunale Straßenbaulastträger bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (Höhe und Umfang der Förderung)

Die mit der Änderung des LGVFG durch Verordnung vom 10. November 2015 verfolgte Zielsetzung, das Verhältnis von Förderanträgen und Fördermöglichkeiten in Einklang zu bringen und die Anzahl der geförderten Projekte zu erhöhen, soll auch mit dieser Änderung weiterverfolgt werden. Zur Vermeidung unbilliger Härten wird eine Fördersatzerhöhung auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten ermöglicht. Zur Schonung des zur Verfügung stehenden Gesamtfördervolumens soll die Ausnahmeregelung nur bei eng begrenzten, besonders gelagerten Vorhaben Anwendung finden.

Ein besonders gelagerter Fall des § 2 Satz 1 Nummer 6 Satz 1 liegt insbesondere bei Vorhaben vor, deren Förderzweck den für die Finanzierung zuständigen Kommunen nicht oder nur eingeschränkt zu Gute kommt (z.B. Projekte mit keinem/geringem verkehrlichen Nutzen für den Straßenbaulastträger).

Zu Nummer 2 und 3 (Bezeichnung des Ministeriums)

Die Änderungen erfolgen auf Grund der neuen Ressortbezeichnung.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.