

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg  
Abteilungsleiter Gerd Hickmann  
Abt. Öffentlicher Verkehr  
Postfach 103452  
70029 Stuttgart

**Geschäftsführer  
der Landesgruppe**

Ulrich Weber  
T 0711 7885-6044  
F 0711 7885-56044  
E weber@vdv.de

**VDV-Stellungnahme zur Anhörung Änderung LGVFG**

20. August 2019

Sehr geehrter Herr Hickmann,

vielen Dank für Ihren Entwurf zum Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und die Möglichkeit dazu Stellung zu nehmen.

**1. Grundsätzliche Aspekte: Weiterführung und Finanzausstattung des LGVFG**

Vor dem Hintergrund der großen Herausforderungen für einen weiteren Ausbau und Erhalt eines hochwertigen ÖPNV in den kommenden Jahren war der Beschluss der Gemeinsamen Finanzkommission 24. Juli 2018 zur Weiterführung des LGVFG nach 2019 (Entflechtungsmittel-Nachfolgeregelung) und deutliche Aufstockung von 165 auf 320 Mio. EUR/jährlich ein wichtiger Meilenstein. Der VDV hatte dies über mehrere Jahre hinweg gefordert und begrüßt diesen Beschluss außerordentlich. Der VDV hatte den politischen Entscheidern in Form einer detaillierten Schätzung des ÖPNV-Finanzbedarfs im LGVFG in 2017/2018 auf der Basis eines weiteren moderaten ÖPNV-Ausbaus wichtige Informationen geliefert.

Öffentlichkeit und Politik erkennen derzeit immer mehr, welche zentrale Rolle ein gut ausgebauter und funktionierender ÖPNV für eine Verkehrswende zur Erreichung der Klimaschutzziele, Luftreinhaltungsziele in den Städten und einen guten sozialen Zusammenhalt spielen kann und muss. Verschiedene Studien, u.a. der Baden-Württemberg-Stiftung „Mobiles Baden-Württemberg“, des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg „Verkehrsinfrastruktur 2030“, die VDV-Studie „Deutschland mobil 2030“ oder auch die Arbeiten der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität haben gezeigt, dass die Klimaschutzziele im Verkehrssektor nur durch einen weiteren massiven Ausbau des ÖPNV zu erreichen sind.



**Verband Deutscher  
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe  
Baden-Württemberg  
Schockenriedstraße 50  
70565 Stuttgart

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln  
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand  
Präsident und Vizepräsidenten  
Ingo Wortmann (Präsident)  
Joachim Berends  
Hubert Jung  
Werner Overkamp  
Prof. Knut Ringat  
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer  
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe  
Dr. Alexander Pischon

Geschäftsführer der Landesgruppe  
Ulrich Weber

Haltestelle  
SSB-Zentrum, U-Bahn U3, U8



Vor diesem Hintergrund reichen die nun bereit gestellten Mittel im LGVFG bei weitem nicht aus. Auch neue zusätzliche gesetzliche Vorgaben, wie die kürzlich beschlossene neue Richtlinie auf EU-Ebene zur verpflichtenden Umstellung der Busflotten auf emissionsarme/ bzw. -freie Antriebe (Clean Vehicles Directive) erfordern weitere hohe Investitionen in Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur und Umbau von Werkstätten. Der VDV fordert deshalb eine politische Reflexion der Mittelausstattung spätestens 2 Jahre nach Inkrafttreten des LGVFG. Erforderlich wäre auch eine Dynamisierung der Mittel, ähnlich anderer ÖPNV-Finanzierungsinstrumente wie der Regionalisierungsmittel, des GVFG-Bundesprogramm (in Diskussion) und Entflechtungsmittel-Nachfolgeregelungen in anderen Bundesländern, z.B. Sachsen-Anhalt oder Schleswig-Holstein.

Bei der Mittelaufteilung ist nun bereits erforderlich, dass der ÖPNV-Teil des LGVFG einen großen Anteil erhält. 60 % für den Umweltverbund (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) und 40 % in die Straße gehen in die richtige Richtung. Der VDV fordert darüber hinaus, dass für den ÖPNV mindestens 177 Mio. EUR der insgesamt 192 Mio. EUR zur Verfügung stehen. Dies entspricht dem letzten Verhandlungsstand des Verkehrsministeriums mit den kommunalen Spitzenverbänden.

Vor diesem Hintergrund sieht der VDV auch sehr kritisch, dass neue/wiederaufgenommene Fördertatbestände mit Ausnahme von Brückensanierungen ausschließlich aus dem Topf des Umweltverbunds finanziert werden sollen (vgl. Anschreiben S. 2 oben). Der VDV fordert, dass beispielsweise Wiedervernetzungsmaßnahmen an Straßen ausschließlich aus dem Straßentopf finanziert oder intermodale Güterverkehrszentren ebenfalls anteilig aus dem Straßentopf mitfinanziert werden. Grundsätzlich erachtet der VDV kritisch, die Fördertatbestände im Topf „Umweltverbund“ vor dem Hintergrund der begrenzten Mittel weiter auszuweiten (§2, Absätze 13, 14 und 15). Dies gilt insbesondere für Maßnahmen, die nicht zur eigentlichen Zielsetzung des LGVFG, der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, sondern andere Ziele verfolgen (verkehrliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung, Wiedervernetzungsmaßnahmen).

## **2. Weitere inhaltliche Themen bzw. Änderungsbedarf aus Sicht des VDV**

§1 weitere Zielsetzung: klimafreundliche Mobilität  
Dies wird vom VDV grundsätzlich begrüßt, auch in Verbindung mit einer erhöhten Förderquote (75 % für entsprechende Vorhaben)

§ 2 Förderfähige Vorhaben:

Ergänzung um Infrastrukturunternehmen: „... Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüssen sowie Verkehrs- oder Infrastrukturunternehmen und sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs...“

Hintergrund: Teilweise werden Vorhaben von (kommunalen) Infrastrukturunternehmen realisiert, die keinen ÖPNV-Betrieb durchführen.

§2 (1 f) Hier ist keine Änderung vorgesehen. Es ist kritisch zu hinterfragen, in wieweit Güterverkehrszentren, die alleine dem Umschlag LKW/LKW dienen, gefördert werden sollen bzw. ob diese die Verkehrsverhältnisse verbessern (zunehmender Sprinterverkehr in Städten).

(2) Lärmschutzmaßnahmen dienen nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, sondern der Lebensverhältnisse. Unabhängig davon ist nicht klar, weshalb diese Regelung nur für Straßen und nicht für kommunale Schienenstrecken gelten soll.

§2 (3) O-Bussysteme und deren Infrastruktur fehlen und sollten ebenfalls aufgenommen werden.

§ 2 (4): Ungleichbehandlung bei Erneuerungsmaßnahmen:  
Ungleichbehandlung von Ertüchtigung/Ersatzneubau von Straßenbrücken und ÖPNV-Grunderneuerungsmaßnahmen: bei der Brückensanierung gelten keine weiteren Förderkriterien, während bei ÖPNV-Grunderneuerungsmaßnahmen diese nur förderfähig sind, wenn sie der Verkehrssicherheit oder Verkehrsbeschleunigung dienen. VDV fordert die Streichung der einschränkenden Kriterien beim ÖPNV. Der Gesetzgeber hat ja augenscheinlich die Notwendigkeit zur Förderung dieses Sachverhalts (im Straßenbereich) bereits erkannt.  
Die Beschränkung auf die Punkte 3 a) bis c) ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, Erneuerungsmaßnahmen an Bustrassen wären hierdurch von der Förderung ausgeschlossen.

§ 2 (7): keine Beschränkung nur auf „zentrale“ Werkstätten  
VDV erachtet, dass keine Unterscheidung zwischen „zentralen“ und anderen Werkstätten getroffen werden sollte. Vorschlag: Streichung des Begriffs „zentral“.

§2 (10)  
Vorschlag zur Änderung: ~~„In Ausnahmefällen gilt die~~ Das gleiche gilt für nichtbundeseigene Eisenbahnen....“  
Es könnte fälschlich interpretiert werden, dass nichtbundeseigene Eisenbahnen nur ausnahmsweise Zuwendungen erhalten. Daher regen wir an, diese Wörter zu streichen.  
Weiterer Punkt: In Satz 2 sollte evtl. auch klargestellt werden, dass die Förderung für EKrG-Maßnahmen nicht nur für NE-Bahnen, sondern auch für Straßenbahnen im Sinne des EKrG gilt.

§2 (11)  
Der VDV begrüßt, dass im Rahmen des LGVFG die Schienenfahrzeugförderung wiederaufgenommen werden soll. Die Beschaffung von zusätzlichen bzw. Ersatzfahrzeugen stellt die kommunalen Unternehmen in den kommenden Jahren vor eine besondere finanzielle Herausforderung. Aus diesem Grund ist eine ausreichende finanzielle Ausstattung dieses Fördertopfes erforderlich. Die vom Verkehrsministerium geplanten 30 Mio. EUR/Jahr und eine Förderquote von nur 30 % erachtet der VDV aufgrund detailliert erhobener

Bedarfszahlen für die kommenden Jahre für nicht ausreichend. Der VDV äußert sich in detaillierter Form im Rahmen der separat stattfindenden Anhörung zur RL Schienenfahrzeugförderung.

#### §2 (15) Intermodale Schnittstellen des Güterverkehrs:

Der VDV sieht die Ausweitung der Fördertatbestände im Umweltverbund grundsätzlich kritisch, siehe Kapitel 1. Bei einer Förderung von intermodalen Güterverkehrszentren sollten in jedem Fall reine Umschlagsplätze LKW/LKW ausgeschlossen werden und der Fokus daraufgelegt werden, dass nur solche GV-Schnittstellen gefördert werden, die tatsächlich auch zu einer Verringerung des Straßenverkehrs und die Verlagerung auf klimafreundliche Verkehrsträger beitragen.

§2 (16) Im Sinne der Gleichbehandlung Straße/ÖPNV sollte auch die Ertüchtigung und Ersatzneubau von Brückenbauwerken von Straßenbahnen und NE-Bahnen mitaufgenommen werden.

#### § 4 (1) Fördersatz:

Grundsätzlich hätte der VDV einen generellen höheren Fördersatz begrüßt, wie dies auch in Verhandlungen zwischen dem Verkehrsministerium und den kommunalen Spitzenverbänden besprochen war.

Bei einer erhöhten Förderung (75 %) von Vorhaben mit besonders positivem Beitrag zum Klimaschutz sollte dies weiter konkretisiert werden, wie beispielsweise ein Klimaschutzkonzept aussehen kann, z.B. in der nachrangigen VwV LGVFG. Aus Sicht des VDV könnte eine ähnliche Vorgehensweise wie beim Bundesförderprogramm „Saubere Luft“ mit der Erstellung der Masterpläne gewählt werden. In den Masterplänen mussten Vorhaben beschrieben werden, die eine positive Auswirkung auf die Luftreinhaltung haben. Die für Masterpläne erforderlichen Kriterien könnten auch (angepasst) für Klimaschutzkonzepte angewandt werden.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die aktuelle Formulierung zu Vorhaben zu Barrierefreiheit nicht als additive Voraussetzung zum Interesse eines SPNV-Aufgabenträgers verstanden werden kann, also: Voraussetzung gleichzeitig Barrierefreiheit und Interesse des SPNV-Aufgabenträgers. Dies ist sicherlich nicht gewünscht. Eine Klarstellung wäre daher begrüßenswert.

#### §4 (2) Härtefallregelung für Baukostensteigerungen:

Vor dem Hintergrund der Entwicklung der Baupreise in den vergangenen Jahren und in Verbindung mit der Festbetragsförderung begrüßt der VDV eine solche Härtefallregelung. Damit wird das Finanzierungsrisiko von Vorhaben nicht einseitig auf die kommunale Ebene bzw. Verkehrsunternehmen verlagert. In der nachrangigen VwV LGVFG sollen weitere Details geregelt werden.

Der VDV fordert, dass eine solche Härtefallregelung bereits greifen sollte, wenn sich die im Zuwendungsbescheid festgelegten zuwendungsfähigen Kosten um 30 % erhöhen (nicht wie vom Ministerium vorgeschlagen um 50 %).

#### § 4 (4.2) Förderfähigkeit Planungskosten:

Der VDV begrüßt die Förderfähigkeit von Planungskosten. In der nachrangigen VwV zum LGVFG soll dies weiter konkretisiert werden. Da Planungsleistungen häufig auch von Verkehrsunternehmen in Eigenleistung erbracht werden, ist wichtig, dass auch solche Kosten förderfähig sind. Wichtig ist ebenfalls, dass Planungskosten bereits zuwendungsfähig werden, bevor ein Vorhaben ins LGVFG angemeldet wird (Programmanmeldung). Aus VDV-Sicht ist auch eine entsprechende Änderung der RL 7a (zuwendungsfähige Kosten im LGVFG) erforderlich, die generell eine Förderfähigkeit von Eigenleistungen der Unternehmen ausschließt. Diese Regelung hat der VDV in Vergangenheit mehrfach kritisiert. In Anbetracht der stetig steigenden Baupreise und vor allem im Hinblick auf die zunehmend erschwerende Verfügbarkeit von (bezahlbaren) Auftragnehmern in der Baubranche, sollte dies im Sinne der Kosten- und Zeitersparnis auch im Sinne des LGVFG (wieder) für den öffentlichen Personenverkehr und nicht nur für kommunalen Straßenbau sowie Rad- und Fußverkehr umgesetzt werden.

#### § 4 (4.3) Förderfähigkeit für Erwerb von Grundstücken:

Hier sollte die ursprüngliche Terminierung „...vor dem 1. Januar 2000“ beibehalten werden, da Kommunen und Verkehrsunternehmen oftmals schon im Sinne eines Flächennutzungsplanes /Rahmenantrages Grundstücke für vorgesehenen Trassen / Vorhalttrassen schon frühzeitig erworben haben.

#### §5 (1)

Der VDV begrüßt die unterjährige Fortschreibung des LGVFG-Programms

#### Änderungsbedarf der RL 7a (zweif. Kosten) zur VwV LGVFG:

Im Zuge der Änderung des LGVFG sieht der VDV ebenfalls Änderungsbedarf bei der RL 7a (zweif. Kosten im LGVFG). Wie zu § 4 (4.2) erwähnt, hatte sich der VDV bereits mehrfach in Vergangenheit dazu geäußert (u.a. in einem gemeinsamen Schreiben mit dem Städtetag Baden-Württemberg an Minister Hermann vom 21. Februar 2017) und einige Regelungen in der RL kritisiert, die eine einseitige Kostenverlagerung hin zur kommunalen Seite/den Verkehrsunternehmen zur Folge hatte. In anderen vergleichbaren Gesetzen bsp. dem Bundes GVFG oder in anderen Ländern gibt es keine solche Regelungen. Änderungsbedarf gibt es nicht nur bei der Förderfähigkeit von Eigenleistungen, sondern auch bei der Förderfähigkeit von Entsorgungskosten von kontaminiertem Bodenmaterial. Nach der RL ist aktuell nur Entsorgung von nichtbelastetem Bodenmaterial (sogenanntes Z 0-Material) förderfähig. Vor dem Hintergrund vieler Vorhaben in bebauten Gebieten, ist häufig Bodenaushub mit Kontaminationen belastet. Der VDV fordert deshalb eine Förderfähigkeit von Bodenmaterial bis Z 2.

Sehr gerne stehen wir für weitere Rückfragen bereit. Mit besten Grüßen

