

Stellungnahme des Verbands Region Stuttgart zur Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr zur Durchführung des Landesgemeindefinanzierungsgesetzes (LGVFG)

I. Zur Verwaltungsvorschrift:

1. Zuwendungsempfänger

Der Verband Region Stuttgart muss auch in der Neufassung der VwV-LGVFG als antragsberechtigter Zuwendungsempfänger gelten, um selbstständig oder in Zusammenarbeit mit Kommunen Maßnahmen zur intermodalen Verknüpfung von Verkehrsträgern (P+R, B+R, multimodale Knoten) umzusetzen. Insbesondere im Hinblick auf die mögliche Bündelung von Ausbauprojekten in den Bereichen P+R sowie B+R, kann die Region ihrer Rolle als Aufgabenträger für die Förderung und Koordination von intermodalen Umstiegsanlagen nur gerecht werden, wenn sie als antragsberechtigter Zuwendungsempfänger anerkannt ist. Der Verband Region Stuttgart bittet um eine dahingehende Präzisierung der Ziffer 3 des Allgemeinen Teils der Verwaltungsvorschrift.

2. Förderhöhe und -voraussetzungen

- a) Die Region begrüßt, dass der Ausbau von SPNV-Stationen zu multimodalen Mobilitätsknoten sowie Maßnahmen zur Barrierefreiheit mit bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten gefördert werden können. Dies gilt auch für die Liste der Kleinvorhaben (< 1.000.000 €), die per se als klimafreundlich eingestuft werden. (z.B. der Bau, Aus- oder Umbau von dynamischen Verkehrsleit-, -steuerungs- und -informationssystemen, der Bau und Ausbau von B+R- sowie P+R-Anlagen, Busbeschleunigungsmaßnahmen, gemäß 5.2.2.4 und Anlage 22).
- b) P+R-Anlagen können die Förderquote im Zusammenhang mit dem Ausbau von multimodalen Knoten erhalten. Ausgeschlossen von der erhöhten Förderquote sind jedoch eigenständige Großmaßnahmen wie P+R-Parkhäuser. Die Region empfiehlt, diese Einschränkung zu streichen. Im meist urbanen Umfeld der Stationen in der Region Stuttgart sind beim Neu- und Ausbau von P+R-Anlagen meist nur Parkhäuser möglich und im Sinne des Flächensparens angemessen.
- c) Die Bindung an einen Klimamobilitätsplan mit einer Begrenzung auf vier Pilotvorhaben, lässt insgesamt die Transparenz dieser Fördermöglichkeit vermissen. Es wird erwartet, dass der Verband Region Stuttgart auch in der Anhörung des Klimaschutzgesetzes beteiligt wird, da dieses den Rahmen für die Klimamobilitätspläne vorgibt. Davon wiederum wird die Förderhöhe abhängig gemacht.

3. Antragsverfahren

Insbesondere bei größeren Baumaßnahmen mit externen Abhängigkeiten ist das mehrstufige Antragsverfahren nicht geeignet, Maßnahmen zeitnah durchzuführen. Zu externen Abhängigkeiten zählen zum Beispiel die langjährigen Baubetriebspläne im Schienennetz. Im zweistufigen Verfahren mit Projektanmeldung – Projektaufnahme/Zulassung zur Antragsstellung – Antragsbescheidung werden im Planungsprozess Zwangspausen zwischen Vorplanung und Entwurfsplanung erzeugt. Es wird angeregt, thematische Programme (z.B. zur Barrierefreiheit) zu erstellen, um unter gesicherten finanziellen Randbedingungen mehrere Maßnahmen flexibel umsetzen zu können und so ggf. Synergien mit benachbarten Baumaßnahmen zu schöpfen.

4. Pauschalierte Höchstbeträge

Für pauschalierte Werte der zuwendungsfähigen Kosten wird eine Fortschreibung gefordert, die mindestens der Baupreissteigerung gemäß den Informationen des statistischen Landesamtes entspricht. Dies gilt ausdrücklich auch für die Höhe der zuwendungsfähigen Kosten und der Förderquote beim Bau von P+R-Anlagen.

5. Zuwendungsvoraussetzungen (Allgemeiner Teil der VwV)

- a) Zu 4.2.4: In Bezug auf das Thema „Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung“ möchten wir anregen, dass bei der Planung nicht nur – wie in der Verwaltungsvorschrift dargestellt – die Verkehrsverbünde zu beteiligen sind, sondern auch die Aufgabenträger.
- b) Zu 4.3.2 und 3.2.8: Es ist unklar, bis wann der Antragssteller eine Nachricht über die Entscheidung (Aufnahme oder Ablehnung der Aufnahme) in das Förderprogramm erhält.
- c) Zu 4.4.1: Die Regelungen zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn interpretieren wir wie folgt: Der Förderbescheid muss bei Vergabe der ersten Bauleistungen zur Realisierung des Vorhabens vorliegen. Die dafür erforderliche Ausführungsplanung und der Vergabeprozess für die Leistungen ist nicht förderschädlich.

6. Höhe der Zuwendung (Allgemeiner Teil der VwV)

- a) Zu 5.2.2.3: Die Region begrüßt es ausdrücklich, dass Vorhaben, die im Interesse des Landes oder eines anderen Aufgabenträgers des Schienenpersonennahverkehrs nach § 2 Absatz 12 des AEG durchgeführt werden, mit 75 % der zuwendungsfähigen Investitionskosten gefördert werden.
- b) Zu 5.2.4: Programmanmeldung: Auszug: Die festgestellten zuwendungsfähigen Investitionskosten dürfen die bei der Programmaufnahme mitgeteilten zuwendungsfähigen Investitionskosten bis maximal 20 v.H. überschreiten. Die Kosten für die Programmaufnahme beziehen sich auf die Kostenschätzung (in Anlehnung an die HOAI, Lph. 2 – Vorplanung); Der maximal zu überschreitende Betrag ist jedoch zu gering, da sich im Durchschnitt die Werte von der Kostenschätzung zur Kostenberechnung (bei Antragstellung) um 30 bis 40 Prozent verändern können. Die Programmanmeldung sollte – um die Termine einhalten zu können und keine Verschiebungen im Zeitablauf bei Bauprojekten zu verursachen – zweimal im Jahr möglich sein.
- c) Zu 5.3: Nachbewilligung: Die Hürde für eine Nachbewilligung ist mit einer Kostenerhöhung von mindestens 50 % der zuwendungsfähigen Kosten aus Sicht der Region zu hoch gewählt. Das beim Aufgabenträger verbleibende – nicht förderfähige – Kostenrisiko übersteigt damit den ursprünglichen Eigenanteil im Projekt bei weitem.

7. Kommunaler Straßenbau (Besonderer Teil der VwV)

- a) Zu 1.4: Die Aufnahme der „Verkehrssteuerungssysteme“ in die Überschrift wird durch die Region begrüßt. Im nachfolgenden erläuternden Teil werden „Verkehrssteuerungssysteme“ jedoch nicht näher erläutert. Der bisherige Text wurde übernommen. Hier sollte eine Präzisierung erfolgen, etwa dahingehend ob hiermit auch Ampelanlagen als Verkehrssteuerungssystem gemeint sind. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV unterscheidet in Verkehrsbeeinflussung und Verkehrsinformation. Die Verkehrsbeeinflussung selbst untergliedert sich in Verkehrsleitung, Verkehrslenkung und Verkehrssteuerung. Der Text der VwV sollte an der Stelle entsprechend geschärft werden. Es wird gefordert klarzustellen, dass auch Maßnahmen an Lichtsignalanlagen als förderfähige Maßnahmen eingestuft werden, da ihnen eine wichtige Funktion bei der Verkehrssteuerung zukommt.
- b) Zu 1.8: Die Förderfähigkeit von Maßnahmen für die Elektromobilität im Straßenverkehr wird unterstützt. Mit dem Ziel der Technikoffenheit sollten zudem alternative Antriebsformen zur Elektromobilität, wie die Brennstoffzelle, synthetische CO₂-neutrale Kraftstoffe (E-Fuels) oder Erdgas als förderfähig aufgenommen werden.

- c) Zu 2.1.2: Die Grenze von 100.000 € ist für Maßnahmen an Lichtsignalanlagen nach Einschätzung der Region zu hoch angesetzt. Verbesserungen liegen dabei in der Regel weit unterer diesem Betrag. Für C-ITS wie etwa für den Einbau von Roadside Units (RSU) für kooperative Verkehrssteuerungen an Lichtsignalanlagen etc. sollte die Bagatellgrenze deutlich abgesenkt werden. Alternativ fordert die Region, dass die Möglichkeit geschaffen wird, dass mehrere Antragsteller ihre Maßnahmen zum Ausbau der Lichtsignalanlagen in einem Streckenzug bündeln können und einen gemeinsamen Zuwendungsbescheid erhalten.

8. Öffentlicher Personennahverkehr und Verfahren im ÖPNV (Besonderer Teil der VwV)

- a) Zu 1.2.1: Die Region geht davon aus, dass auch Maßnahmen zur Elektrifizierung, Beschleunigung, Leistungssteigerung, Optimierung der Leit- und Sicherungstechnik und des Zugfunks, Einführung des teilautomatisierten Fahrens, der Bau von Betriebsleitzentralen und Anlagen zur Steuerung der Reisendeninformation, sowie die Einführung von Maßnahmen zur Fahrgastlenkung unter den Begriff „Umbau“ fallen – alternativ wäre der Punkt 1.7 auch für Schienenbahnen zu öffnen und auf diese Punkte auszuweiten.
- b) Zu 1.7: Es bleibt unklar, wer für Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen zuständig ist und somit überhaupt Fördermittel beantragen kann. Hinsichtlich der Kostenteilung gibt es eine ganze Reihe von Prinzipien (z.B. Veranlasser-, Verursacher-, Interessen- und Wertigkeitsprinzip). Welches Prinzip hier greift, ist jedoch nicht klar geregelt. Die Region schlägt daher folgende Ergänzung zu diesem Punkt vor:
„Für Maßnahmen zur Beeinflussung von Lichtsignalanlagen ist auf Seite der Lichtsignalanlage (straßenseitig) der Straßenbaulastträger verantwortlich und trägt die Kosten. Kosten auf Seite der ÖPNV-Fahrzeuge trägt der ÖPNV-Aufgabenträger. Straßenbaulastträger und ÖPNV-Aufgabenträger sind berechtigt, für jeweils ihren Teil Förderanträge im Rahmen dieser Vorschrift zu stellen.“
- c) Zu 3.1: Mit der neuen Verwaltungsvorschrift geht die Zuständigkeit vom Verkehrsministerium an die Regierungspräsidien über. Hier sind Sicht der Region erhebliche Anlaufschwierigkeiten zu erwarten.
- d) Zu 3.3.1: Die Region würde es sehr begrüßen, wenn die Antragsstellung nur in papierloser Form erfolgen könnte.
- e) Zu 3.3.2.5: Die Region begrüßt, dass die Regelungen zur Standardisierten Bewertung – die eigentlich auch den aktuellen Vorgaben entsprechen - in dieser Form wieder aufgenommen wurden und diesmal somit über die Laufzeit der Verwaltungsvorschrift erhalten bleiben und erwarten, dass diese nicht durch weitergehende Regelungen ergänzt werden.
- f) Zu 3.4.2: Aufgrund der Festschreibung des Förderbetrags im Rahmen der Bewilligung müssen auch bei Maßnahmen im Eisenbahnverkehr zwingend die Preise berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Realisierung anfallen werden. Ein Bezug auf die Kostenkennwertekataloge ist unter Berücksichtigung der derzeitigen Entwicklung der Marktpreise aus Sicht der Region nicht praktikabel.

9. Doppelförderung

- a) Bei der regionalen Förderung von zusätzlichen P+R-Stellplätzen ergänzt die Region die LGVFG-Förderung in gleicher Höhe. Wie bisher ist die ergänzende Inanspruchnahme von Fördermitteln anderer Zuwendungsgeber für den Zuwendungsempfänger im Einzelfall möglich. Die neue Vorschrift, die einen 10%igen Eigenanteil des Zuwendungsempfänger vorsieht, wird in diesem Zusammenhang als ausreichend angesehen.
- b) Die neue Vorschrift in der VwV, wonach Teile eines Vorhabens, die bereits durch das Bundes-GVFG gefördert werden, nicht gefördert werden dürfen, bedarf jedoch aus Sicht der Region eine Präzisierung.

10. P+R

Die bisherige Praxis der regionalen Förderung von zusätzlichen P+R-Stellplätzen ist auch mit der überarbeiteten VwV-LGVFG möglich. Für die anstehenden Ausbauprojekte, die noch keinen Förderbescheid vom Land erhalten haben, sind keine Änderungen bei den Förderbedingungen und bei der Höhe der Zuwendungen zu erwarten.

11. B+R

Im Bereich B+R-Anlagen ist es für die Region von Vorteil, dass bei der Anlage von B+R-Anlagen die Verlagerung von Kfz-Stellplätzen förderfähig ist. Dies führt zu einer größeren Flexibilität bei der Umsetzung von B+R-Vorhaben und trägt zu einem Ausgleich unter den betroffenen Interessengruppen bei. Die Region begrüßt, dass die zuwendungsfähigen Kosten für Fahrradabstellanlagen erhöht (4-7%) wurden.

II. **Zu den Anlagen zur VwV und der RL Schienenfahrzeuge**

1. Anlage 1a - RL Zuwendungsfähige Kosten KStB und RuF

Die Region begrüßt, dass auch die Planungskosten für die Leistungsphasen 1 bis 4 und 8 bis 9 zukünftig mit einer Pauschale von 10 % der Investitionskosten im Rahmen der Erstbewilligung gefördert werden und geht zugleich davon aus, dass die Leistungsphasen 5-7 – wie bisher – unter die Baukosten fallen.

2. Anlage 7a - RL Zuwendungsfähige Kosten ÖPNV

In der Richtlinie zur VwV-LGVFG sind die pauschalierten Höchstbeträge der zuwendungsfähigen Kosten fast 1:1 aus der letzten Anlage übernommen worden. Gerade in den letzten ein bis zwei Jahren sind die Kosten auf dem Markt aber sehr stark gestiegen. Die Höchstbeträge sollten daher unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktlage angesetzt werden. Es wird eine Fortschreibung gefordert, die mindestens der Baupreissteigerung gemäß den Werten des statistischen Landesamtes entspricht.

3. Anlage 22 - Besonders klimafreundliche Kleinvorhaben

Für Kleinvorhaben ist nicht die Kostenobergrenze von 1 Million € hemmend, sondern vielmehr die Bagatellgrenze aus der VwV im Abschnitt B, Nummer I.2.1.2 unterhalb 100.000 €. Dieser Betrag sollte bei den genannten Maßnahmen auf 1.000 € abgesenkt werden.

Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen kosten bei Nachrüstung entsprechender Hardware und der notwendigen Steuerungsanpassungen etwa 5000 €. Die Bagatellgrenze von 100.000 € führt in der Konsequenz dazu, dass notwendige Beschleunigungsmaßnahmen unterbleiben.

4. Richtlinie Schienenfahrzeuge

Die Richtlinie Schienenfahrzeuge regelt die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von Schienenfahrzeugen nach dem LGVFG. Der Verband Region Stuttgart gilt im Sinne dieser Richtlinie als Zuwendungsempfänger (anders als in der VwV und im LGVFG, wo die Region nicht ausdrücklich genannt ist und es einer Auslegung bedarf, s. etwa Punkt 1).

Die für die Region Stuttgart relevanten Elemente sind, auch mit Blick auf die vom Land im Rahmen der Beschaffung von 58 ET 430 in Aussicht gestellte Förderung, enthalten.