

15. LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG

125. Sitzung am Mittwoch, 15. April 2015

## **TOP 9**

### **Absenkung der Förderquote bei kommunalen Verkehrsprojekten und im ÖPNV**

Rede von

**Nicole Razavi MdL**

Vorsitzende Arbeitskreis Verkehr und Infrastruktur

der CDU-Landtagsfraktion

*Es gilt das gesprochene Wort.*

**Abg. Nicole Razavi CDU:** Frau Präsidentin, meine sehr geehrten Damen und Herren!

„Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“ ist nicht nur ein kompliziertes Wort, sondern das LGVFG ist das zentrale Instrument zur Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur im Land. Es sichert wichtige Investitionen im kommunalen Straßenbau und im ÖPNV – zumindest war das bisher so.

Ob die Rahmenbedingungen auch in Zukunft, Herr Schwarz, stimmen, wird sich an der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur vor allem in den Gemeinden zeigen.

Ein Ziel haben die Grünen und die SPD, hat die Landesregierung bereits im Koalitionsvertrag definiert, nämlich dass das LGVFG – ich zitiere – „ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich“ ausgestaltet werden soll. So steht es auch in der Stellungnahme zu unserem Antrag.

In der Stellungnahme steht übrigens auch, dass das neue Gesetz zum 1. Januar 2015 hätte in Kraft treten sollen. Jetzt haben wir Mitte April. Sie haben gestern den Gesetzentwurf im Kabinett verabschiedet. Nach dem gescheiterten ÖPNV-Finanzierungsgesetz habe ich das Gefühl, dass Sie sich auch dabei in der Koalition etwas schwertun.

Aber zurück zum Inhalt: Darüber, was ökologisch und nachhaltig ist, ließe sich sicherlich trefflich streiten. Aber ob die Novelle kommunalfreundlich ist, lässt sich leicht bemessen. Das ist sie nicht. Das wissen wir jetzt schon. Das zeigen vor allem die Reaktionen von Gemeindetag, Städtetag und Landkreistag sowie auch der Verkehrsunternehmen. Sie sind an Klarheit nicht zu überbieten. Schon 2013 lesen wir: „Städtetag und VDV lehnen die Novelle des LGVFG entschieden ab.“ Gestern sagte Frau Heute-Bluhm vom Städtetag: *„Diese gravierenden Änderungen führen dazu, dass zahlreiche Kommunen sich die notwendigen Infrastrukturverbesserungen nicht mehr leisten können.“* Noch ein Zitat vom Städtetag: *„Diese Änderungen können und werden wir nicht akzeptieren!“*

Deutlicher geht es nicht. Das heißt: Ablehnung auf ganzer Linie, schärfste Kritik von Beginn an. Spätestens seit gestern, Herr Minister und liebe Kolleginnen und Kollegen von der SPD und den Grünen, müssten Sie doch eigentlich umschwenken.

Aber wir glauben eben nicht, dass Ihnen wirklich an einer kommunalfreundlichen Ausgestaltung gelegen ist. Das zeigt auch Ihre Vorgehensweise. Sie haben mit Schreiben vom 10. Oktober 2013 die kommunalen Landesverbände über diese neuen Rahmenbedingungen unterrichtet, das heißt vor vollendete Tatsachen gestellt.

Wie beim ÖPNV-Finanzierungsgesetz geht es Ihnen also auch hier gar nicht darum, mit den Betroffenen die beste Lösung zu finden. Vielmehr geht es Ihnen darum, Ihre Politik auf Gedeih und Verderb mit Gewalt durchzusetzen. Damit, meine Damen und Herren, kündigt die Landesregierung die jahrzehntelange wirklich erfolgreiche Partnerschaft zwischen Land und Kommunen bei der Infrastrukturförderung auf.

Was sind denn die Kritikpunkte? Erstens: die Absenkung der Förderquote von 75 bzw. 70 % auf 50 %. Das bedeutet sage und schreibe eine Verdoppelung des Eigenanteils der Kommunen. So auch der Städtetag in seiner Pressemitteilung von gestern und bereits 2013, ich zitiere: *„Insbesondere bei größeren, verkehrlich wichtigen und sinnvollen Projekten wird dies häufig die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen übersteigen und damit das „Aus“ für diese Projekte bedeuten.“*

Zweiter Kritikpunkt: Festbetragsförderung. Weil Sie damit alle finanziellen Risiken den Kommunen aufladen, wird das die Investitionsbereitschaft der Kommunen nicht fördern, sondern bremsen. Das ist, so meinen wir, gerade in der heutigen Zeit völlig kontraproduktiv. Die Begründung, dass damit die Kommunen zu einer sorgfältigeren Vorhabens- und Kostenplanung gezwungen werden sollen, ist, Herr Minister geradezu dreist. Das ist der Ausdruck Ihres Misstrauens. Das stößt aber die Kommunen, denke ich, vor den Kopf.

Dritter Kritikpunkt: die Ausweitung der Fördertatbestände. Grundsätzlich kann man dagegen nichts haben. Es ist nichts dagegen einzuwenden. Sie ist aber dann falsch, Herr Schwarz, wenn Sie gleichzeitig nicht bereit sind, das Gesamtvolumen zu erhöhen. Dazu sagte auch die Geschäftsführerin des Städtetags, Frau Gudrun Heute-Bluhm, gestern ganz eindeutig – ich zitiere nochmals –: *„Wir halten den Ansatz, möglichst viele kleine Projekte ohne verstärkte Mittelbereitstellung zu fördern, nicht für zielführend. ... Das wird zulasten der großen und notwendigen Projekte gehen.“*

Auch der Gemeindetagspräsident Roger Kehle sagt: *„Wir fragen uns, wie mit weniger Fördergeld mehr Fördertatbestände finanziert werden sollen. Wenn das Land die Entwicklung des*

*Mobilitätsverhaltens nachhaltig und wirkungsvoll steuern will, sollte es nicht sparen, sondern die Fördermittel noch erhöhen.“*

Dazu muss man nichts mehr sagen. Das ist aber auch unsere Meinung. Angesichts der guten Haushaltslage wäre Ihnen eine Mittelerhöhung durchaus möglich.

Bereits der erste Schritt, die Umkehrung der Mittelverteilung von 60 % für den Umweltverbund und 40 % für den Straßenbau, hat dem ÖPNV leider nicht genutzt, dafür aber den kommunalen Straßenbau mit dem Bewilligungsstopp drei Jahr zum Erliegen gebracht.

Die Behauptung von Grün und Rot, der Straßenbau wäre bei CDU unterfinanziert gewesen, ist nachweislich falsch. Allein das Umdrehen der Förderquoten ist die eigentliche Ursache für die Unterfinanzierung gewesen und ist der eigentliche Grund. Es fehlen sage und schreibe über 30 Millionen Euro jährlich für den kommunalen Straßenbau. Ich bin mir sicher, diese Entscheidung war sehr bewusst und gewollt so getroffen. Mit der Absenkung der Förderquote wollen Sie die Folgen jetzt nur kaschieren.

Aber auch dringend notwendige Maßnahmen für den ÖPNV bleiben auf der Strecke und werden vor allem im Ballungsraum nicht mehr realisierbar sein: Nur ein paar wenige Beispiele: Beim Ausbau des RNV-Betriebshofs in Heidelberg mit Gesamtkosten von 44,3 Millionen Euro steigt der kommunale Anteil durch die Novellierung von 15 Millionen Euro auf 25 Millionen Euro.

Zweites Beispiel: Verlängerung der Stadtbahnlinie U 5 nach Leinfelden. Statt einer Förderung von 8 Millionen Euro sind es nur noch 4 Millionen Euro.

Oder – das kann auch wirklich nicht in Ihrem Sinn sein –: der dringend notwendige barrierefreie Ausbau des ÖPNV mit einem Volumen von insgesamt 160 Millionen Euro. Die Kommunen und die Verkehrsunternehmen sind – das sei noch gesagt – bis zum 1. Januar 2022 dazu verpflichtet. Bisher konnten die Kommunen mit 102 Millionen Euro rechnen, jetzt eben nur noch mit 70 Millionen Euro.

Fazit: Die Landesregierung wird ganz bestimmt eines nicht erreichen, nämlich mit dem neuen LGVFG die Gesamtinvestitionen in kommunale Verkehrsinfrastruktur zu erhöhen und Fördermittel besser zu verteilen. Warum? Weil der Zuwachs beim Investitionsvolumen

allein von den Kommunen getragen werden soll. Das wird nicht funktionieren. Im Gegenteil: Die neue Förderpolitik wird, wie auch von den Landesverbänden und auch von den Verkehrsunternehmen befürchtet, zu einem Gefälle zwischen den Kommunen führen, finanzschwache Kommunen, und dann zu einem Investitions- und Modernisierungstau.

Die Ausrichtung an der Finanzstärke der Kommunen statt am Bedarf ist ungerecht und völlig inakzeptabel. Die Landesregierung verabschiedet sich damit von einer ihrer zentralsten Aufgaben, nämlich der Förderung der Strukturentwicklung aller Kommunen, um gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Land zu schaffen und zu erhalten.

Das heißt, diese Novelle ist nur nicht kommunalfreundlich, sie ist sogar kommunalfeindlich. Sie ist aber auch nicht ökologisch und nicht nachhaltig, weil sie auch den ÖPNV ausbremst. Wenn zum Schluss nur noch Radfahrer und Fußgänger davon profitieren, Herr Minister, ist das einfach zu wenig.

Jetzt antworten Sie den Kommunen relativ dreist auf ihre Kritik mit dem Satz: Wenn es ums Geld geht, sollen sie sich doch bitte an den Bund wenden. – Wir alle sind dafür, dass das LGVFG eine Nachfolgeregelung nach 2019 erhält. Aber die Rechnung nach dem Motto „Sie bestellen, und der Bund soll die Mittel für das liefern, was Sie an Mehrausgaben verursachen“ geht nicht auf. Das ist unseriöse Finanzpolitik.

Wenn Sie mit den kommunalen Verbänden so umgehen, halte ich das für ziemlich dreist. Sie haben drei Jahre nicht auf die kommunalen Verbände gehört – auch nicht auf die Verkehrsunternehmen – und haben nur in der Anhörung Zeit, all das ernst zu nehmen und die Fehlentscheidungen zu korrigieren. Wir werden in den Lesungen unsere Anträge dazu einbringen.

Vielen Dank.