

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Wirtschaft und Energie (9. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

– Drucksache 19/25632 –

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des GRW-Gesetzes

A. Problem

Beseitigung des Förderausschlusses für Landesmaßnahmen im Bereich des Straßenbaus im GRW-Gesetz.

B. Lösung

Annahme des Gesetzentwurfs in unveränderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Im Zuge einer Gesetzesfolgenabschätzung wurde als Alternative zum vorliegenden Regelungsentwurf die bisherige behelfsweise angewandte Praxis der Baulastübertragung geprüft. Durch Übertragung der Straßenbaulast auf die Kommune gelten Straßenbaumaßnahmen dann nicht mehr als Landes- oder Bundesmaßnahmen und werden im Sinne des GRWG förderfähig. Auf Grund des hohen inhaltlichen wie zeitlichen Abstimmungsaufwands ist diese Alternative mit einem hohen Erfüllungsaufwand verbunden. Nach Abwägung der zu erwartenden Folgen und Risiken der Regelungsalternative ist eine Änderung des GRWG vorzuziehen und wird mit diesem Entwurf rechtsförmig umgesetzt. Über die geprüfte Regelungsalternative hinaus sind keine Alternativen ersichtlich, um das mit dem Gesetzentwurf angestrebte Ziel wirkungsvoller und mit weniger Aufwand zu erreichen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Bund

Keine. Die Regelungsänderung sieht keine Änderung der jährlichen GRW-Mittelausstattung vor.

Länder

Keine. Die Regelungsänderung sieht keine Änderung der jährlichen GRW-Mittelausstattung vor. Die Länder können über ihren Anteil an GRW-Bundesmitteln frei verfügen und diesen auch für Projekte nach der neuen Regelung einsetzen. Die Förderschwerpunkte setzen die Länder aus dem gesamten Förderkatalog der GRW nach den GRW-Regeln eigenständig. Der Finanzansatz oder die Quote der Länder ist von der Regelungsänderung nicht betroffen. Die Regelungsänderung könnte eine Veränderung der prozentualen Verteilung der GRW-Mittel auf die einzelnen GRW-Fördertatbestände bewirken, wenn die Regelungserweiterung bewirkt, dass künftig Industrie- und Gewerbegebietsentwicklungen, die bislang auf Grund der verkehrlichen Anforderungen nicht realisierbar waren, umgesetzt werden können und dass höhere Fördersummen bei der Einbeziehung der Straßenbaumaßnahmen beantragt werden. Es ist jedoch vorgesehen, die förderfähigen Kosten auf Grund der Infrastrukturneuregelung zu beschränken (vgl. Abschnitt B).

Kommunen

Die Regelungsänderung zielt auf eine Erweiterung der förderfähigen Kosten bei der Erschließung, dem Ausbau und der Revitalisierung von Industrie- und Gewerbegebieten ab und eröffnet Kommunen in strukturschwachen Regionen daher die Möglichkeit der finanziellen Erleichterung für bisher nicht umsetzbare Gewerbegebietsentwicklungen. Die Regelung adressiert daher insbesondere auch bisher unterlassene Projekte und entsprechende Förderanträge. Die Nutzung der Regelung ist eine Kann-Option. Bei Nutzung der Regelung entstehen Haushaltsausgaben der Kommunen schon allein auf Grund der Erbringung von Eigenmitteln (i. H. v. 40 Prozent bzw. 10 Prozent, vgl. Teil II Abschnitt B Ziffer 3.1.1 des Koordinierungsrahmens) in Ergänzung zur Förderung. Die tatsächlich zu erbringenden Eigenmittel bemessen sich an den gesamten Kosten der Maßnahme sowie dem gewährten Fördersatz und sind damit fallabhängig und nicht genau zu beziffern. Inwieweit sich dies in höheren Haushaltsausgaben der Kommunen niederschlägt oder durch bestehenden Haushaltsrahmen abgedeckt wird, kann nicht beurteilt werden. Den Kosten für die Erschließung von Gewerbegebieten, für ihre Vermarktung und für die Verbesserung ihrer Auslastung stehen auch Einnahmen der Kommunen gegenüber. Es ist davon auszugehen, dass Kommunen ihrer Entscheidung zum Ausbau der wirtschaftsnahen Infrastruktur eine Kosten-Nutzen-Analyse zugrunde legen. Die Infrastrukturneuregelung wird zudem nur in Einzelfällen zur Anwendung kommen, da bei der weit überwiegenden Anzahl von Erschließungsmaßnahmen die notwendige Anbindung des Industrie- und Gewerbegebietes über die schon jetzt förderfähigen kommunalen Straßen ausreichend ist. Von besonderer Wichtigkeit ist die neue Regelung wegen des hohen Verkehrsaufkommens bei großen Industrie- und Gewerbegebieten.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Dieses Änderungsgesetz hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger. Adressat der Regelung sind die Länder bzw. als Träger der Maßnahme Gemeinden und Gemeindeverbände (Vgl. § 2 Absatz 2 Satz 2 GRWG).

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Dieses Änderungsgesetz hat keine Auswirkungen auf den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft. Adressat der Regelung sind die Länder bzw. als Träger der Maßnahme Gemeinden und Gemeindeverbände (Vgl. § 2 Absatz 2 Satz 2 GRWG). Auf eine Prüfung der Belange mittelständischer Unternehmen kann daher verzichtet werden.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Die Regelungsänderung zielt auf die allgemeine Erweiterung der Fördermöglichkeiten ab, die noch keinen zusätzlichen Erfüllungsaufwand verursacht. Die möglicherweise mit dieser Regelungsänderung verbundene Aufwandserhöhung ist erst mit der Schaffung neuer Fördertatbestände durch die Anpassung des GRW-Koordinierungsrahmens, welcher Bund und Länder zustimmen müssen, und der anschließenden Übernahme der Fördererweiterung in die Förderrichtlinien der Länder begründet.

Bund

Keiner. Die auf Ebene des Bundes notwendige Anpassung des Koordinierungsrahmens im Zuge der Regelungsänderung kann im Rahmen der regelmäßigen inhaltlichen Weiterentwicklung der GRW durch Bund und Länder erfolgen.

Länder

Auf Ebene der Länder ergibt sich durch die Anpassung der Förderrichtlinien und möglicherweise auch Förderanträge schätzungsweise ein einmaliger Erfüllungsaufwand zwischen 300 und 1.000 Euro je Land, welches die Fördererweiterung übernimmt. Darüber hinaus ist von einem jährlichen Erfüllungsaufwand zwischen 5.200 und 12.200 Euro auszugehen, der sich durch den möglicherweise erhöhten Prüfaufwand der Bewilligungsbehörden bei den bundesweit insgesamt drei bis fünf Förderfällen pro Jahr, die von der Regelung Gebrauch machen, ergibt. In einigen Fällen wird sich der Prüfaufwand aber auch reduzieren, wenn durch die integrierten Anbindungsmaßnahmen als Bestandteil des Förderantrags die Prüfung dahingehend entfällt, dass der Maßnahmenträger die Funktionsfähigkeit des zu fördernden Gewerbegebietes sicherstellen kann. Der zusätzliche Aufwand bei der Landesstraßenbaubehörde wird in den meisten Fällen kaum unterscheidbar sein.

Insgesamt wird der Nutzen, der sich aus der Fördererweiterung ergibt, als wesentlich höher eingeschätzt als der beschriebene Verwaltungsaufwand, insbesondere da die bisher behelfsweise angewandte Praxis der Baulastübertragung auf die Kommune zur Herstellung der Förderfähigkeit einen mindestens ebenso hohen Erfüllungsaufwand für die Landes- und Kommunalverwaltungen erfordert.

Kommunen

Für Kommunen, die von der Fördererweiterung Gebrauch machen, könnte zusätzlicher Erfüllungsaufwand möglicherweise bei der Beantragung der Förderung entstehen, zum Beispiel durch Vorbereitung und Darstellung von Planung und Projektierung der Maßnahmen sowie Abstimmung mit den Landesbehörden und Straßenbaulastträgern der aufzunehmenden Straße. Allerdings handelt es sich hier um Aufwand, der bei den meisten Fällen anderenfalls ohne die Anbindungsförderung ebenso notwendig ist, da in der Regel auch dann eine bedarfsgerechte verkehrliche Anbindung der GRW-geförderten Erschließungsmaßnahmen notwendig ist und angestrebt werden sollte. Belastbare Informationen für die Aufwandsberechnung liegen auf Grund der in der Zukunft liegenden Projekte, von deren Individualität sowie der dahingehenden Unterschiede der Antrags- und Bewilligungsprozesse zu diesem Zeitpunkt nicht vor.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen durch diesen Gesetzentwurf nicht.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/25632 unverändert anzunehmen.

Berlin, den 3. März 2021

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie

Klaus Ernst
Vorsitzender

Bernd Westphal
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Bernd Westphal

I. Überweisung

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung auf **Drucksache 19/25632** wurde in der 206. Sitzung des Deutschen Bundestages am 28. Januar 2021 an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie zur Federführung sowie an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung und den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zielt darauf ab, Kommunen in strukturschwachen Regionen noch besser zu unterstützen, notwendigen Straßenausbau bei der Anbindung von Gewerbegebieten zu finanzieren. Ausbaumaßnahmen an Landes- und Bundesstraßen, die in einigen Fällen zu einer bedarfsgerechten Anbindung von Gewerbegebieten erforderlich werden, sind bislang über die Bund-Länder-Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) grundsätzlich nicht förderfähig. Die zuständigen Gemeinden können diese zumeist teuren Maßnahmen oft nicht finanzieren, sodass entweder an sich sinnvolle Gewerbegebietsentwicklungen nicht umgesetzt werden oder mit GRW-Mitteln ausgebaute Gewerbegebiete nicht befriedigend genutzt werden können sowie die Vermarktung der Flächen erheblich erschwert wird.

Der Förderausschluss für Landesmaßnahmen wird durch Ergänzung von § 2 Absatz 3 des GRW-Gesetzes im Bereich des Straßenbaus in begrenztem Umfang aufgehoben. Dadurch kann die Förderung im Fördertatbestand „Erschließung, Ausbau und Revitalisierung von Industrie und Gewerbegebieten“ auf Landesstraßen in Landeseigenverwaltung sowie Bundesfernstraßen, die von den Ländern im Auftrag des Bundes verwaltet werden, zweckdienlich erweitert werden, sofern straßenbauliche Maßnahmen als Ergänzung sonstiger förderfähiger Maßnahmen anzusehen sind und nicht ohnehin aus Bundes- oder Landesmitteln finanziert werden. Die Gesamtkosten der ergänzenden Anbindungsmaßnahmen auf Grund der Infrastruktureneuerung müssen jedoch im Verhältnis zu den insgesamt förderfähigen Kosten angemessen sein. Daher wird angestrebt, sie im GRW-Koordinierungsrahmen im Zuge der Fördererweiterung auf ein Viertel der förderfähigen Kosten der gesamten Maßnahme zu beschränken.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/25632 in seiner 103. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in unveränderter Fassung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/25632 in seiner 66. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in unveränderter Fassung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/25632 in seiner 73. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in unveränderter Fassung.

Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige**

Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drucksache 19/1837) am 9. Dezember 2020 mit dem Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des GRW-Gesetzes (Bundsrats-Drucksache 685/20) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfs getroffen:

„Die mit der Förderung durch die GRW verfolgten Wirkungen sind mittel- bis langfristig ausgerichtet. Die Regelungsänderung leistet insbesondere einen Beitrag zum SDG 8 (inklusives Wirtschaftswachstum und produktiver Vollbeschäftigung und menschenwürdiger Arbeit für alle), SDG 9 (Aufbau einer widerstandsfähigen Infrastruktur, Förderung breitenwirksamer und nachhaltiger Industrialisierung, Unterstützung von Innovationen), SDG 10 (weniger Ungleichheiten) und SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden). Mit der Gesetzesänderung sollen die Fördermöglichkeiten der GRW erweitert werden, um strukturschwache Regionen noch besser unterstützen zu können. Dies entspricht insbesondere auch der regionalen Dimension von SDG 10, also der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Im Rahmen der GRW sind die Erschließung, der Ausbau und die Revitalisierung von Industrie und Gewerbegebieten förderfähig. Das Regelungsvorhaben soll dazu beitragen, dass an sich sinnvolle Gewerbegebietsentwicklungen eher umgesetzt werden können sowie ausgebaute Gewerbegebiete befriedigend genutzt werden, weil die Finanzierung des notwendigen Straßenausbaus zur Herstellung einer bedarfsgerechten Straßenanbindung gesichert ist (= Beitrag zu SDG 9). Damit werden die Voraussetzungen zur Ansiedlung neuer oder zur Expansion bereits vorhandener Unternehmen in strukturschwachen Regionen geschaffen, die bestenfalls mit Investitionen, Wertschöpfung sowie der Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen in strukturschwachen Regionen einhergehen (SDG 8). Das Regelungsvorhaben kann somit positive regionale Entwicklungen befördern, die zur Erreichung der Ziele im Bereich Verhältnis der Bruttoanlageinvestitionen zum BIP (Indikator 8.3.a), im Bereich BIP je Einwohner (Indikator 8.4.a), im Bereich Erwerbstätigenquote (20 bis 64 Jahre) (Indikator 8.5.a) und der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie beitragen. Darüber hinaus können durch die Umsetzung sinnvoller Gewerbegebietsentwicklungen sowie die befriedigende Nutzung ausgebauter Gewerbegebiete möglicherweise neue Flächenerschließungen vermieden werden (= Beitrag zum Ziel Reduzierung Flächeninanspruchnahme Indikator 11.1.a). Zudem sichert die Schaffung betrieblicher Infrastruktur und von Arbeitsplätzen in strukturschwachen Regionen die Bevölkerungsbesiedlung (Indikator 11.1.c Siedlungsdichte).“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatoren:

- SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum,
- SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur,
- SDG 10 – Weniger Ungleichheiten und
- SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden,
- Indikator 8.3 – Wirtschaftliche Zukunftsvorsorge: Verhältnis der Bruttoanlageinvestitionen zum BIP,
- Indikator 8.4 – Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit: BIP je Einwohner,
- Indikator 8.5.a – Erwerbstätigenquote insgesamt (20 bis 64 Jahre),
- Indikator 11.1.a – Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche und
- Indikator 11.1.c – Einwohner je Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nachvollziehbar und plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Unterausschuss Regionale Wirtschaftspolitik und ERP-Wirtschaftspläne hat den Gesetzentwurf der Bundesregierung in seiner 12. Sitzung am 26. Februar 2021 beraten.

Der Ausschuss für Wirtschaft und Energie hat den Gesetzentwurf in seiner 109. Sitzung am 3. März 2021 abschließend beraten.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** beschloss mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, dem Deutschen Bundestag die Annahme des Gesetzentwurfs der Bundesregierung auf Drucksache 19/25632 in unveränderter Fassung zu empfehlen.

Berlin, den 3. März 2021

Bernd Westphal
Berichtersteller