

Herrn
Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender des Ausschusses
für Verkehr und digitale Infrastruktur
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin

05.11.2018/gru

Telefon 030 37711-0
Durchwahl 37711-520
Telefax 030 37711-509

E-Mail

thomas.kiel@staedtetag.de

Per E-Mail: verkehrs ausschuss@bundestag.de

Bearbeitet von
Thomas Kiel

Aktenzeichen

66.05.05 D

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(BT-Drs. 19/2695);
hier: Öffentliche Anhörung am 07.11.2018 im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur - Ihr Zeichen: PA 15/**

Sehr geehrter Herr Özdemir,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung am 7. November 2018 dürfen wir uns herzlich bedanken. Gern möchten wir unsere Forderungen und Erwartungen zu der im Koalitionsvertrag verankerten Anhebung des GVFG-Bundesprogramms erläutern. Wir haben diese in den „Forderungen und Erwartungen des Deutschen Städtetags an den neuen Bundestag und die neue Bundesregierung“ vom Oktober 2017 bereits niedergelegt und zuvor durch einen Beschluss des Präsidiums des Deutschen Städtetages vom 22.06.2016 bereits näher konkretisiert (Anlage).

I. Zügige Umsetzung einer GVFG-Novelle

Voraussetzung des Gesetzgebungsverfahrens ist zunächst die Änderung des Art. 125c GG, durch Entfall der „Versteinerungsklausel“. Bisher darf das Gesetz nicht vor dem 01.01.2025 geändert werden. Der Gesetzentwurf dazu ist eingebracht und befindet sich kurz vor Verabschiedung. Wir nehmen wahr, dass die angesprochene kleine Korrektur von großer Wichtigkeit und unstrittig ist.

Unserer Anregung, die erforderliche Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes schnellstmöglich durch ein Begleitgesetz zur Grundgesetzänderung einzuleiten, ist die Bundesregierung bislang nicht gefolgt.

Wir regen an, einen Gesetzentwurf der Bundesregierung mit dem Inkrafttreten der GG-Änderung in den Bundestag einzubringen. Bereits in der zurückliegenden Legislaturperiode hatte das Präsidium des Deutschen Städtetages den Bund ersucht, kurzfristig einen Gesetzentwurf auf Grundlage der Einigung zwischen Bund und Ländern vom 24.09.2015 zur Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus vorzulegen.

II. Inhalte der GVFG-Reform

Wir hatten stets das Erfordernis unterstrichen, das GVFG-Bundesprogramm bedarfsgerecht zu erhöhen und um die Förderung von dringenden Sanierungsmaßnahmen und um großmaßstäbliche Maßnahmen, die über den ÖPNV hinaus einen Beitrag zum Klimaschutz durch den Umweltverbund leisten, zu erweitern. Bei hinreichender Aufstockung des Programms sollte die Förderschwelle auf 20 Mio. Euro abgesenkt werden.

Als zwingende gesetzliche Fördervoraussetzung bei Straßenbahnen ist der Verlauf auf „besonderen Bahnkörper“ im Gesetz zu streichen. Dazu ist die Unterscheidung zwischen neuen und alten Ländern im GVFG aufzuheben. In den neuen Ländern kann gemäß § 2 Abs. 3 Satz 2 GVFG von der Anforderung des besonderen Bahnkörpers abgesehen werden. Dies ist zur Regel zu machen. Die Forderung des Baus auf besonderem Bahnkörper ist nicht mehr zeitgemäß. Sie sollte die Beschleunigungswirkung der Maßnahme sicherstellen. Eine Beschleunigung des ÖPNV kann heute effizient auf anderem technischen Wege gewährleistet werden. Die Beschleunigung des ÖPNV ist weiterhin die wesentliche Voraussetzung für den Nutznachweis bei der Nutzen-Kosten-Rechnung (NKR). Damit wird die Beschleunigung aber zweimal gesetzlich verlangt, nämlich einmal über die zwingende Ausgestaltung durch besonderen Bahnkörper und zum anderen über den Nachweis des Beschleunigungsnutzens. Die Anforderung des besonderen Bahnkörpers darf heute als überflüssig betrachtet werden.

Zurzeit erleben wir auf allen Ebenen Bund, Länder und Kommunen einen überproportionalen Anstieg der Baukosten. Die Nutzenfaktoren können bei dieser Entwicklung die Nutzen-Kosten-Relation nicht mehr objektiv abbilden. Aus einzelnen Städten ist uns bekannt, dass parallele Ausbaumaßnahmen und Ergänzungen des Netzes deswegen durch das Bewertungsraster fallen, weil nicht der Nutzen im Gesamtsystem, sondern nur der zusätzliche Nutzen einer Einzelstrecke bewertet wird. Deshalb ist die sog. standardisierte Bewertung zur Nutzen-Kosten-Analyse durch gesetzliche Festlegungen so zu ändern, dass die heutigen Nutzen der Konnektivität, der Stabilität des Verkehrs, der zusätzlichen Sicherung durch Infrastruktur bei der Bewertung abgebildet werden. Zukünftig muss die Systemrelevanz und nicht die Einzelstreckenbewertung die Nutzen-Kosten-Rechnung bestimmen können.

III. Förderung des Radverkehrs über das GVFG-Bundesprogramm

Die Forderung nach einem höheren Engagement des Bundes beim Ausbau des Radverkehrs entspricht dem erklärten Willen des Deutschen Städtetages. In unseren Beschluss von 2016 hatten wir daher eine Förderung auch von Großprojekten des Radverkehrs angeregt. Zwischenzeitlich ist aber festzustellen, dass das BMVI eine Förderung von Radschnellwegen im Bundesverkehrswegeplan niedergelegt und durch Änderung des Fernstraßengesetzes umgesetzt hat. Die Verwaltungsvereinbarung der Länder über die Umsetzung der Förderung in Höhe von 25 Mio. EUR jährlich konnte gerade gezeichnet werden. Damit ist nunmehr ein eigener Förderstrang für den Radverkehr eröffnet, was wir ausdrücklich begrüßen. Eine Radverkehrsförderung über das GVFG-Bundesprogramm würde die für den Ausbau und die Sanierung des ÖPNV notwendigen Mittel reduzieren. Projekte des Radverkehrs waren zuvor über das GVFG förderfähig, allerdings nicht aus dem GVFG-Bundesprogramm. Entsprechende Projekte werden daher bis zuletzt aus den Entflechtungsmitteln des Bundes bzw. durch Ländermittel finanziert. Ausnahmen dazu bestehen im neuen § 5b FStrG sowie in der Radverkehrsförderung entlang von Bundesstraßen, Bundeswasserstraßen und Bundeseisenbahnen. Der Bund hat klargestellt, dass ein Radweg entlang einer Bundesstraße nicht mehr strikt derselben Trasse folgen muss, um förderfähig zu sein. Ferner erwarten wir die im Rahmen des Dieselgipfels die zugesagte Anhebung der Mittel für den Radverkehr auf insgesamt 200 Mio. EUR.

Der vorgelegte Gesetzentwurf (BT-Drs. 19/2695) hat die förderfähigen Tatbestände (bisher nur § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG) ausgeweitet. Dabei sollen Fördertatbestände, die ab 2020 in die Zuständigkeit der Länder abgeschichtet werden sollen, beibehalten und erweitert und gleichzeitig die Förderungsschwelle auf 10 Mio. EUR abgesenkt werden. Eine so ausgeweitete Förderung würde den entsprechenden Bedarf in dem heutigen Anwendungsbereich nicht mehr abdecken können. Insbesondere würde dem dringenden Sanierungsbedarf im ÖPNV/SPNV nicht hinreichend abgeholfen werden können. Der Entwurf enthält allerdings einige positive Anregungen für die gesetzliche Ausgestaltung der Fördertatbestände.

IV. Finanzierung einer nachhaltigen Transformation des Verkehrs

Der Deutsche Städtetag hat die geplante Anhebung des GVFG-Bundesprogramms als entscheidenden und richtigen Schritt für eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung begrüßt.

Zum einen wird durch eine neue Fortschreibung der Förderbeträge die Planungs- und Finanzierungsunsicherheit für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene gesichert und erstmals seit 1996 ein dringlich erforderlicher Investitionshochlauf nicht nur für Verkehrsinfrastrukturen des Bundes, sondern für die verkehrswichtigen ÖPNV-Systeme eingeleitet.

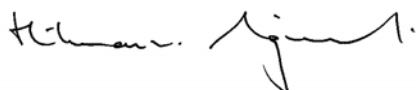
Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Länder bei der Ausgestaltung der Gemeindeverkehrsfinanzierung nach dem Auslaufen der Entflechtung (zum Haushaltsjahr 2020) ebenfalls entsprechende Verantwortung übernehmen und für verkehrswichtige Straßen, Brücken und Tunnel in kommunaler Baulast sowie die jenseits der in § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG genannten Fördertatbestände eine entsprechende bedarfsgerechte Anhebung vorsähen.

Der Bund übernimmt damit weiterhin Verantwortung für verkehrswichtige Großprojekte in Ländern und Kommunen. Für eine Transformation des urbanen Verkehrs hält der Deutsche Städtetag insbesondere für Sanierung, Weiterentwicklung und Ausbau des öffentlichen Verkehrs und seine digitale und physische Vernetzung jedoch zusätzliche Mittel in einer Größenordnung von 2 Mrd. EUR jährlich für erforderlich. Dieser Betrag muss kontinuierlich angesetzt sein, um die Grundsätze Erneuerung und den Umbau der Verkehrssysteme in Städten und Regionen im Zeitraum wenigstens einer Dekade ins Werk setzen zu können.

Der Betrag resultiert aus einer äußerst konservativ gerechneten Fortschreibung der im Auftrag des Deutschen Städtetages, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und von 13 Bundesländern ermittelten Finanzierungsbedarfe für den ÖPNV von 2011. Mit der geplanten Mittelerhöhung im GVFG-Bundesprogramm von 332,52 Mio. EUR jährlich auf 1 Mrd. EUR sowie der noch ausstehenden Entscheidung über eine Verstetigung der Mittel aus dem Dieselfonds (1 Mrd. EUR) würde mit einem Mittelaufwuchs in Höhe von 1,67 Mrd. EUR ein entscheidender Grundstein dafür gelegt, die Ziele 2030 und 2050 der Bundesregierung planmäßig zu erfüllen, und Luftreinhaltung, Klimaschutz und Flottenumrüstung im Verkehr voranzubringen. Das hieraus resultierende Finanzierungsdefizit von 330 Mio. EUR muss nach dem Dafürhalten des Deutschen Städtetages mit Blick auf den dringend gebotenen Beitrag des Verkehrswesens zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zu gleichwertigen und guten Lebensbedingungen in Stadt und Land zusätzlich durch den Bund gedeckt werden.

Wir bitten um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski

Anlage

Vorschläge für die Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms

(Beschluss des Präsidiums vom 22.06.2016 der 409. Sitzung in Berlin)

1. Das Präsidium ersucht den Bund kurzfristig einen Gesetzentwurf auf Grundlage der Einigung zwischen Bund und Ländern vom 24.09.2015 zur Fortsetzung des GVFG-Bundesprogramms über das Jahr 2019 hinaus vorzulegen.
2. Es unterstreicht das Erfordernis, das GVFG-Bundesprogramm bedarfsgerecht zu erhöhen und um die Förderung von dringenden Sanierungsmaßnahmen und um großmaßstäbliche Maßnahmen, die über den ÖPNV hinaus einen Beitrag zum Klimaschutz durch den Umweltverbund leisten (z. B. überörtliche Radschnellverkehrswege) zu erweitern. Unter der Voraussetzung, dass das Programm auf rund 500 Mio. Euro aufgestockt wird, sollte die Förderschwelle auf 20 Mio. Euro abgesenkt werden. Als zwingende gesetzliche Fördervoraussetzung ist der Verfall auf „besonderen Bahnkörper“ bei Straßenbahnen im Gesetz zu streichen.
3. Das Präsidium ersucht Bund und Länder, für die ÖPNV-Infrastruktur sowie für Erhalt, Sanierung und Erneuerung verkehrswichtiger Straßen und Verkehrsingenieurbauwerke in den Städten und Gemeinden umfassend Verantwortung zu übernehmen und ein verlässlicher Partner der Städte bei der Finanzierung des kommunalen Verkehrs zu bleiben.
4. Das Präsidium stellt fest, dass die Planungs- und Finanzierungsunsicherheit für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene fortbesteht und es dringlich eines Investitionshochlaufs für verkehrswichtige Straßen, Brücken, Tunnel in kommunaler Baulast sowie die ÖPNV-Systeme bedarf, wie er für die Verkehrsinfrastrukturen des Bundes erkennbar wird. Für die im Rahmen der bisher durch Entflechtungsmittel in Höhe von 1,34 Mrd. Euro geförderten Verkehrsprojekte – voraussichtlich zukünftig durch die Länder – ist ein tatsächlicher Bedarf in Höhe von mindestens 1,96 Mrd. Euro jährlich abzusichern, der nicht durch die kommunalen Haushalte oder Verkehrsunternehmen aufbracht werden kann.