

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Ausschussdrucksache

19(15)138-G

Stellungnahme zur 25. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 07.11.2018

Deutscher Landkreistag · Postfach 11 02 52 · 10832 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Per E-mail: verkehrsausschuss@bundestag.de



**DEUTSCHER
LANDKREISTAG**

Ulrich-von-Hassell-Haus
Lennéstraße 11
10785 Berlin

Tel. 0 30/59 00 97 - 331
Fax 0 30/59 00 97 - 430

E-Mail Markus.Brohm@Landkreistag.de

AZ: III/830-02-10/2

Datum: 6.11.2018

Stellungnahme des Deutschen Landkreistages

Öffentliche Anhörung zum Entwurf für ein Erstes Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG) – BT-Drs. 19/2695

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Özdemir,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die Gelegenheit, zu dem Entwurf für ein Erstes Gesetz zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Stellung nehmen zu können, bedanken wir uns.

Als Deutscher Landkreistag unterstützen wir das Anliegen eines bezahlbaren, bedarfsgerechten sowie auch umweltverträglichen Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger in den Städten wie insbesondere auch auf dem Land.

Wir kommen allerdings nicht umhin, unserer Stellungnahme vorausszuschicken, dass wir den vorliegenden Gesetzentwurf – ebenso wie die damit im Zusammenhang stehende und derzeit in der politischen Beratung befindliche Änderung von Art. 125c GG (BT-Drs. 19/3440) – aus verfassungspolitischen Gründen durchaus kritisch sehen: Die Antwort auf die bestehenden – und auch in der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs angesprochene – unzureichende Finanzausstattung der Kommunen zur Sicherstellung eines nachhaltigen öffentlichen Verkehrsangebots kann unseres Erachtens nicht vorrangig die Aufstockung und inhaltliche Ausweitung des GVFG-Bundesprogramms sein. Vielmehr muss es primäres Ziel sein, eine originäre aufgabenangemessene Finanzausstattung der Kommunen und der für die Gemeindeverkehrsfinanzierung primär zuständigen Länder sicherzustellen.

Finanzhilfen des Bundes durchbrechen den Konnexitätsgrundsatz und damit ein tragendes Prinzip der föderativen Finanzverfassung. Sie müssen insofern die Ausnahme sein. Im Zuge der Föderalismusreform I wurden 2006 die Zuständigkeiten für die Gemeindeverkehrsfinanzierung entflochten und den Ländern übertragen; das GVFG-Bundesprogramm nach § 6 Abs. 1 GVFG sollte nur befristet bis 2019 fortgeführt werden, ebenso wie die sog. Entflechtungsmittel, die die Länder vom Bund als Kompensation für die entfallenen Mischfinanzie-

lungstatbestände erhalten und die danach in einer Neuregelung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen aufgehen sollten (und zwischenzeitlich aufgegangen sind).

Mit Blick auf die derzeit in der Beratung befindliche Änderung des Art. 125c GG ist daran zu erinnern, dass die letzte Änderung dieses Grundgesetzartikel gerade erst ein gutes Jahr alt ist. Damals wurden die Voraussetzungen dafür geschaffen, die „Bundesprogramme nach § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)“ auch über 2019 hinaus fortzuführen und die nach Art. 104a Abs. 4 GG in der bis zum 1.9.2006 geltenden Fassung geschaffenen GVFG-Regelungen „bis zu ihrer Aufhebung“ fortgelten zu lassen. Eine Änderung des GVFG sollte dabei nach dem aktuell geltenden Wortlaut erst „ab dem 1.1.2025“ möglich werden.

Mit der geplanten erneuten Änderung von Art. 125c Abs. 2 GG sollen nun die verfassungsrechtliche Voraussetzung für eine Erhöhung und Dynamisierung der GVFG-Mittel bereits vor dem 1.1.2025 geschaffen werden und die Finanzhilfen nach dem GVFG von derzeit jährlich rund 333 Mio. € auf jährlich 1 Mrd. € erhöht werden. Dabei soll der neue Art. 125c GG allerdings nicht auf Art. 104b Abs. 2 Satz 5 und 6 GG Bezug nehmen. Wir teilen insoweit die Kritik des Präsidenten des Bundesrechnungshofs (als Bundesbeauftragtem für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung), dass hiermit eine Dauerfinanzierungstatbestand auch für Bereiche geschaffen wird, die zum Kernbereich der Länderverantwortung gehören (vgl. BT-Drs. 19/3440, S. 9), ohne dass Sicherheit besteht, welcher Finanzierungsbedarf langfristig besteht.

Diese grundsätzliche Anmerkung vorausgeschickt, dürfen wir zu den wesentlichen Eckpunkten des vorliegenden Gesetzentwurfes (BT-Drs. 19/2695) wie folgt Stellung nehmen:

- Absenkung des Mindestfördervolumens:

Die Ratio des GVFG-Bundesprogramms war und ist es bislang, dass bestimmte, sehr große Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen im kommunalen Bereich die Leistungsfähigkeit einer einzelnen Kommune übersteigen und deshalb – ungeachtet der grundsätzlichen Verantwortlichkeit der Länder für die Gemeindeverkehrsfinanzierung – der besonderen Unterstützung auch durch den Bund bedürfen. Die in § 6 Abs. 1 GVFG geregelte Beschränkung des Bundesprogramms auf Großvorhaben mit einem Mindestvolumen von 50 Mio. € dient dabei gerade auch der Abgrenzung der Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten von Bund und Ländern.

Mit einer generellen Absenkung der Förderschwelle auf einen deutlich niedrigeren Betrag, wie z.B. 10 Mio. €, ginge diese wichtige Abgrenzung verloren. Mit dem GVFG-Bundesprogramm könnten auch Maßnahmen in Bereichen gefördert werden, die primär der Verantwortungssphäre der Länder zuzuordnen sind, die damit einen Vorwand erhielten, ihrer Finanzierungsverantwortung nicht nachzukommen. Die Verwässerung von Verantwortlichkeiten zwischen Bund und Ländern birgt daher die Gefahr, dass im Zweifel der eine nur auf den anderen verweist und sich letztlich beide ihrer Verantwortung entziehen.

Wir sprechen uns daher für die Beibehaltung eines Mindestfördervolumen in grundsätzlich bisheriger Höhe aus.

- Ausweitung des Förderkatalogs:

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf würde der bisher auf große Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen beschränkte Förderkatalog deutlich ausgeweitet und z.T. auch auf sehr kleinteilige Maßnahmen erstreckt. Auch dies sehen wir mit Blick auf die primäre Verantwortlichkeit der Länder kritisch. Das Bundes-GVFG sollte nicht den Versuch unternehmen, die Länderprogramme zu ersetzen. Das gilt auch für die – als solche grundsätzlich nicht zu kritisierende – Förderung von Radverkehrsprojekten über ein Bundes-GVFG. Eine Einbeziehung von Planungskosten (Pauschale) für große Infrastrukturmaßnahmen wird dagegen auch von uns unterstützt.

- Öffnung für Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen:

Eine vorsichtige Öffnung des GVFG-Bundesprogramms für Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen – gegebenenfalls mit einer nur hier greifenden Senkung der Fördeerschwelle auf 30 Mio. € - unterstützen wir im Grundsatz ebenfalls. Ein nicht unbeachtlicher Teil der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist in die Jahre gekommen. Vielfach besteht gerade bei größeren Infrastrukturen Erhaltungsrückstau und Sanierungs- und Modernisierungsbedarf, der die Leistungsfähigkeit der einzelnen Kommunen ebenfalls vielfach übersteigt. Insofern kann auch hier die eingangs erwähnte Ratio des GVFG-Bundesprogramms greifen. Auch hier gilt allerdings, dass es einer klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeiten von Bund und Ländern bedarf. Ein laufender Infrastrukturunterhalt sollte nicht über das Bundesprogramm finanziert werden.

- Verzicht auf „Führung auf besonderem Bahnkörper“:

Der Bau von Straßenbahnen sollte in Bereichen, die aufgrund der räumlichen Gegebenheiten keine eigenen Gleiskörper zulassen, nicht wie derzeit per se von der Förderung ausgeschlossen sein. Eine Förderung von Straßenbahnen mit dynamischer Straßenfreigabe sollte auch ohne eigenen Gleiskörper ermöglicht werden. Eine Streichung der Förderung von Straßenbaumaßnahmen halten wir dagegen – sowohl allgemein als gerade auch in diesem Zusammenhang – nicht für sachgerecht: Die Straße ist nicht nur die Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individualverkehr, sondern gleichermaßen auch für den straßengebundenen ÖPNV, inklusive Tramverkehren auf straßenbündigen Bahnkörpern.

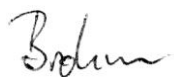
- Ermöglichung von Sammelvorhaben:

Eine generelle Möglichkeit, auch kleinteilige Einzelmaßnahmen über eine Sammelvereinbarung zusammenzufassen, um das für das GVFG-Bundesprogramm maßgebliche Mindestfördervolumen zu erreichen, halten wir für grundsätzlich nicht sachgerecht, da der mit dem Mindestfördervolumen verfolgte Zweck einer Abgrenzung der Verantwortlichkeiten von Bund und Ländern damit nicht erreicht wird. Einzelmaßnahmen, die in einem engen funktionalem Zusammenhang stehen, etwa für eine verbesserte Verkehrsanbindung in Stadt-Umland-Relationen, sollten aber zusammengefasst als Gesamtvorhaben nach dem GVFG-Bundesprogramm förderfähig sein. Soweit hier gegenüber den bestehenden Regelungen Verbesserungsbedarf besteht, sollte dieser angegangen werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Dr. Brohm