

19. Wahlperiode



Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale
Infrastruktur

Redigiertes Wortprotokoll der 26. Sitzung

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 7. November 2018, 11:30 Uhr
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1
Paul-Löbe-Haus
Raum E 600

Vorsitz: Cem Özdemir, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einziger Tagesordnungspunkt

Seite 4

Gesetzentwurf der Abgeordneten Stefan Gelhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

BT-Drucksache 19/2695

Federführend:

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mitberatend:

Finanzausschuss
Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen

Berichterstatter/in:

Abg. Michael Donth [CDU/CSU]

Anlagen:

Seite 23

Zusammenfassung der
Stellungnahmen **A-Drs. 19(15)138-A-G**

**Mitglieder des Ausschusses**

	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Donth, Michael Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Ludwig, Daniela Oßner, Florian Ploß, Dr. Christoph Pols, Eckhard Schnieder, Patrick Schreiner, Felix Sendker, Reinhold Simon, Björn Storjohann, Gero Uhl, Markus	Damerow, Astrid Erndl, Thomas Koeppen, Jens Lange, Ulrich Lips, Patricia Möring, Karsten Müller (Braunschweig), Carsten Rehberg, Eckhardt Riebsamen, Lothar Schweiger, Torsten Stracke, Stephan Tebroke, Dr. Hermann-Josef Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Whittaker, Kai
SPD	Burkert, Martin Herzog, Gustav Klare, Arno Korkmaz, Elvan Lühmann, Kirsten Müller (Chemnitz), Detlef Schiefer, Udo Schmidt, Uwe Stein, Mathias	Bartol, Sören De Ridder, Dr. Daniela Hartmann, Sebastian Hitschler, Thomas Nissen, Ulli Rimkus, Andreas Rützel, Bernd Schmid, Dr. Nils
AfD	Büttner, Matthias Holm, Leif-Erik Magnitz, Frank Mrosek, Andreas Spaniel, Dr. Dirk Wiehle, Wolfgang	Bernhard, Marc Ehrhorn, Thomas Kamann, Uwe Komning, Enrico Kraft, Dr. Rainer Wildberg, Dr. Heiko
FDP	Herbst, Torsten Jung, Dr. Christian Kluckert, Daniela Luksic, Oliver Reuther, Bernd	Hessel, Katja Hocker, Dr. Gero Clemens Müller, Alexander Sauter, Christian Sitta, Frank
DIE LINKE.	Cezanne, Jörg Leidig, Sabine Remmers, Ingrid Wagner, Andreas	Domscheit-Berg, Anke Lenkert, Ralph Lutze, Thomas Zimmermann, Pia
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Gelhaar, Stefan Kühn (Dresden), Stephan Wagner, Daniela	Krischer, Oliver Nestle, Ingrid Özdemir, Cem Tressel, Markus



Liste der eingeladenen Experten

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 7. November 2018, 11.30 Uhr – 13.00 Uhr, PLH E 600
Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG), Drucksache 19/2695

Dr. rer. pol. Martin Arnold
Intraplan Consult GmbH

Dr. Markus Brohm
Deutscher Landkreistag

Dr. Michael Haberland
Mobil in Deutschland e.V.

Thomas Kiel
Deutscher Städtetag

Angela Kohls
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (adfc)

Philipp Kosok
Verkehrsclub Deutschland e.V.

Tim-Oliver Müller
Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.

Dr. Jan Schilling
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)



Nur zur dienstlichen Verwendung

Einziger Tagesordnungspunkt

Gesetzentwurf der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

BT-Drucksache 19/2695

Vorsitzender: Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine Damen, meine Herren, ich darf insbesondere die Sachverständigen herzlich begrüßen und alle, die uns über die Medien zugeschaltet sind und uns folgen.

Herzlich willkommen zur 26. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur, zur öffentlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Entwurf eines ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ auf Drucksache 19/2695. Zu unserer Anhörung haben wir Sachverständige hier; ich möchte sie jetzt namentlich vorstellen: Herrn Dr. **Martin Arnold** von der Intraplan Consult, Herrn Dr. **Michael Haberland** von Mobil in Deutschland e.V., Herrn Dr. **Thomas Kiel** vom Deutschen Städtetag, Frau **Angela Kohls** vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club, Herrn **Philipp Kosok** vom Verkehrsclub Deutschland, Herrn **Tim-Oliver Müller** vom Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V. und Herrn Dr. **Jan Schilling** vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. Zusätzlich ist kurzfristig dazugekommen Herr Dr. **Markus Brohm** vom Deutschen Landkreistag. Seien Sie uns herzlich willkommen. Ich möchte den Sachverständigen auf diesem Weg auch danken, die Stellungnahmen eingereicht haben; diese wurde als Ausschussdrucksachen 19(15)138 verteilt, liegen hier aus und sind im Internet aufrufbar.

Zum Ablauf der Anhörung: wir haben uns darauf verständigt, dass es keine Eingangsstatements der Sachverständigen geben soll, sondern dass wir gleich in die Fragerunde einsteigen, um die Zeit möglichst effektiv zu nutzen. In jeder Fragerunde können Ausschussmitglieder, die sich zu Wort melden, bis zu zwei Fragen stellen. Die Fragesteller können außerdem in einer Runde Fragen an höchstens zwei Sachverständige stellen. Aufgrund

eines Beschlusses unseres Ausschusses bitte ich die Fragesteller, sich insgesamt auf eine Redezeit von 3 Minuten zu beschränken. Als Hilfestellung zeigen wir die abgelaufene Zeit an der Deckenampel an. Die Sachverständigen haben 5 Minuten Redezeit für die Antworten, also für jede Frage 5 Minuten Zeit. Bei zwei Fragen haben Sie dann 10 Minuten. Sie müssen das aber nicht ausschöpfen. Beim Zeitrahmen gehen wir von ungefähr 1 ½ Stunden aus, also bis etwa 13.00 Uhr. Es sind zwei Fragerunden bzw. Antwortrunden vorgesehen. Wir machen von der öffentlichen Anhörung, wie bei Anhörungen üblich, ein Wortprotokoll, das wir auch öffentlich zugänglich machen werden. Die Anhörung wird zudem im Parlamentsfernsehen auf Kanal 2 direkt übertragen und ist im Internet abrufbar. Wir beginnen jetzt gleich mit der ersten Fragerunde. Das Wort hat für die CDU/CSU-Fraktion Kollege Donth, bitte sehr.

Abg. Michael Donth (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Meine Damen meine Herren Sachverständigen, vielen Dank für Ihr Kommen und ihre Mitwirkung an dieser Anhörung. Wir haben uns in der großen Koalitionen dieser Legislaturperiode das Ziel gesetzt, die Mittel des GVFG von 333 Millionen auf 1 Milliarde Euro zu erhöhen und sie darüber hinaus auch noch zu dynamisieren. Jetzt haben wir im vorliegenden Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine ganze Liste an zusätzlichen Maßnahmen, unter Streichung der Maßnahmen im Straßenverkehr, die dann im GVFG-Bundesprogramm förderfähig sein sollen, insbesondere auch Maßnahmen für den Rad und Fußverkehr. Darüber hinaus soll eine Absenkung der Mindestfördersumme von 50 auf 10 Millionen Euro erfolgen – wobei die 50 Millionen schon seit vielen Jahren im Programm stehen, also müssen wir eher – inflationär bedingt – über eine Erhöhung nachdenken. Dann ist die Möglichkeit von Sammelvereinbarungen vorgesehen, damit insgesamt mehr Maßnahmen förderfähig werden. Dann kommt noch dazu die Sanierung von beim Bau durch GVFG finanziert Infrastruktur, die ebenfalls förderfähig sein soll.

Deshalb habe ich eine Frage an Herrn Dr. Arnold. Besteht aus Ihrer Sicht die Notwendigkeit, die Fördervoraussetzungen um die Themen Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Umweltverträglichkeit zu ergänzen? So wie ich das Gesetz gelesen habe und kenne, haben wir doch diese Umweltkriterien in



Nur zur dienstlichen Verwendung

der standardisierten Bewertung bereits drin, also braucht man das?

Dann soll noch insgesamt durch die Summe der zahlreichen neuen Förderfälle eine Vielzahl zusätzlicher Möglichkeiten für Bezugsschussung eröffnet werden. Wir haben heute schon eine Überzeichnung der Mittel, deshalb wird ja von 333 Millionen auf 1 Milliarde erhöht. Ist nach Ihrer Schätzung die Ausstattung von 1 Milliarde für dieses Szenario denn ausreichend, wenn diese zusätzlichen Fördermöglichkeiten kommen oder könnten Sie sagen, wie hoch die Mittelausstattung sein müsste, wenn man das alles noch zusätzlich förderfähig macht? Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke sehr. Herr Wiegle bitte, für die AfD-Fraktion.

Abg. Wolfgang Wiegle (AfD): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. Der Antrag, der der heutigen Anhörung zugrunde liegt, von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zielt ja darauf ab, künftig bei der Bundesförderung für Verkehrsmaßnahmen in den Städten und Gemeinden Radwege und den Ausbau beim öffentlichen Nahverkehr verstärkt zu fördern und Straßenbau nicht mehr zu fördern. Auf den Ausbau von Straßen zu verzichten. Was eben zum Beispiel heißt, dass solche Maßnahmen, die zu einer massiven Entlastung geführt haben in meiner Heimatstadt München, wie der Ausbau des Mittleren Rings, dort mit drei Tunnels, künftig nicht mehr vom Bund finanziert werden könnten. Da steckt natürlich eine politische Absicht dahinter; diese politische Absicht wird nicht von allen Fraktionen im Deutschen Bundestag geteilt. Es ist heute nicht der Platz für politische Auseinandersetzung darüber, aber in dem Zusammenhang mit dem gewollten Wegfall der Förderung von Investitionen in Straßen, möchte ich jetzt Fragen an unsere Experten stellen.

Wenn die Förderung für den Bau von Straßen, also für den Individualverkehr, wegfällt und dort weniger Vorsorge betrieben wird, welche Folgen erwarten Sie für die Entwicklung der Mobilität in den Städten? Einmal für den privaten Individualverkehr, andererseits auch für den Wirtschaftsverkehr. Die Frage zwei betrifft den Anteil des Fahrradverkehrs an der Verkehrsleistung in den Städten. Ziel der Frage ist, um das konkret zu sagen: werden hier nicht möglicherweise Fördertöpfe

eingerichtet, die bei Licht betrachtet komplett am Bedarf vorbei gehen? Wenn ich nach Verkehrsleistung frage, das möchte ich gerne sehr konkret machen, dann möchte ich fragen nach Personenkilometern, die da erbracht werden von unterschiedlichen Verkehrsträgern. Die Fragen möchte ich gerne richten an den Herrn Dr. Haberland und an den Herrn Kiel. Wenn weitere Experten darauf eingehen möchten, natürlich sehr gern. Danke schön.

Vorsitzender: Wir haben jetzt aufgeschrieben, einmal an Herrn Dr. Haberland und einmal an Herrn Kiel. Dann machen wir weiter, Martin Burkert bitte, für die SPD-Fraktion.

Abg. Martin Burkert (SPD): Sehr geehrte Frau Kohls, sehr geehrte Herren Sachverständige, ich darf mich im Namen der SPD-Fraktion bedanken für Ihre umfangreichen Stellungnahmen. Ich möchte mit zwei Fragen beginnen.

Die erste geht auch an den Herrn Kiel. Wir haben in der derzeitigen Fassung des GVFG nur Bauprojekte von Schienenfahrzeugen, die förderfähig sind, wenn sie auf sogenannten gesonderten Gleisen fahren. Hierzu würde ich gerne die Haltung des Stadtrats hören. Was halten Sie davon, wenn die Förderung von straßenbündigen Bahnkörpern ohne eigene Trasse im Rahmen des GVFG kommen würde? Wäre es sinnvoll oder halten Sie nichts davon?

Die zweite Frage geht an Herrn Dr. Schilling. Bei mir geht's auch um die standardisierte Bewertung. Wenn diese anzupassen wäre, was sagen Sie insbesondere zu den 4 Punkten Schadstoffemissionen, Unfallfolgekosten, besonderer Bahnkörper, die Berücksichtigung von „ohne Fall-Investitionen – da gehen wir sehr ins Detail, bei der Geschichte „ohne Fall“ und „Mit-Fall-Investitionen“. Und zu der Frage, die Nutzungsbewertungen und Fahrgästmenge so anzupassen, dass eine höhere Fahrgästzahl dann auch hinterher mehr Nutzen bedeutet. Vielleicht können Sie zu den Punkten Ausführungen machen. Vielen Dank.

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Herbst, für die FDP-Fraktion.

Abg. Torsten Herbst (FDP): Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren. Die Grünen stellen verschiedene Forderungen auf. Ein Teil finden wir als FDP-Fraktion sinnvoll, wie



Nur zur dienstlichen Verwendung

zum Beispiel, dass Mittel aus dem GVFG auch in den Erhalt investiert werden können oder dass das Erfordernis eines separaten Gleiskörpers beim Ausbau von Straßenbahnen wegfallen soll. Allerdings sehen wir auch Dinge kritisch, wie das Thema Wegfall der Straßenbauförderung.

Ich habe zwei Fragen, die ich zunächst an den Herrn Müller richten würde. Zum einen schlagen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN eine Erweiterung des bisherigen Bewertungssystems nach den Kriterien Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltverträglichkeit vor. Ich bin eigentlich davon ausgegangen, dass grundsätzlich die Kommune als Antragssteller bei ihren Projekten natürlich berücksichtigt, dass genau auch diese Fragen in dem Antrag Wiederhall finden. Die Frage ist, wenn ein zusätzliches Bewertungssystem auf Bundesebene hinzukommt, was würde das am Ende bedeuten, was wäre die Auswirkung für die beantragten Projekte?

Meine zweite Frage an Herrn Müller: Gelegentlich hört man bei Kommunen, dass sie sagen, wenn wir öffentliche Ausschreibungen starten, bekommen wir eigentlich kaum noch Angebote. Es wird diskutiert über Fachkräftemangel, Kapazitäten. Wie sieht es aus Sicht der Branche aus, wenn wir über die Aufstockung auf 1 Milliarde sprechen bei den GVFG-Mitteln, kann das durch die Unternehmen tatsächlich realisiert werden? Wie sieht es mit den Kapazitäten aus und wie attraktiv ist die öffentliche Hand als Auftraggeber, wo man vielleicht im Moment auch in der Privatwirtschaft ganz Aufträge bekommen kann?

Vorsitzender: Vielen Dank. Frau Kollegin Leidig bitte, für DIE LINKE.

Abg. Sabine Leidig (DIE LINKE.): Vielen Dank. Ich möchte vorweg schicken, dass wir dem Grunde nach den Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unterstützen. Auch in der gemeinsamen Besprechung mit Vertretern des Städte und Gemeindetages gab es eine ganze Reihe konkreter Vorschläge und Anregungen, die in die Richtung zielen, das GVFG zu erneuern, zu verändern. Jetzt habe ich zwei Fragen.

Die eine richtet sich an Herrn Kiel, vielleicht zweigeteilt, ein a)- und ein b)-Teil. Die erste Frage ist, ob Sie dem Grunde nach mit den Vorschlägen, die die Grünen hier zusammengefasst haben, übereinstimmen und auch sagen würden, dass es

etwa dem entspricht was in Ihren Gremien diskutiert und für richtig empfunden wird?

Und die b) Frage bezieht sich auf Ihre geäußerte Befürchtung, dass die Radverkehrsförderung über das GVFG die ÖPNV-Mittel reduzieren könnte. Da wäre meine Zusatzfrage, ob Sie diese Bedenken zurückstellen würden, wenn es die zusätzlichen 200 Millionen Euro für Fahrradförderung gäbe, die beim Dieselpfifel zugesagt worden sind?

Die zweite Frage richtet sich an Frau Kohls vom ADFC. Zum einen, ob in dem vorgelegten Paket die Notwendigkeiten, die aus Sicht der Fahrradverbände bestehen, enthalten sind. Die zweite Frage bezieht sich auf die Überlegung für die Neustrukturierung der heterogenen Förderungsprogramme. Was ist für Sie das Problem daran und würde es mit einem solchen neuen Gesetzespaket gelöst werden?

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Gelhaar bitte, für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Abg. Stefan Gelhaar (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Auch von mir erstmal an alle Anzuhörenden ein Dank für ihre Stellungnahmen. Ich glaube, das hilft uns weiter. Es geht um die Verkehrswende in Städten, dass man sie auch gesetzlich fördern kann. Dabei gibt es ganz viele Punkte, Sanierung, Straßenbahn, Gleisfragen, Radverkehr in den Förderkatalog aufnehmen, standardisierte Bewertung der Realität anpassen etc. Deswegen ist es auch ein Gesetzesvorschlag von größeren Umfang geworden. Es ist, glaube ich, schon aus den Wortbeiträgen von Abgeordneten klar geworden, dass ein Handlungsbedarf gesehen wird. Wir sagen allerdings auch, es reicht nicht, dann nur auf 1 Milliarde zu erhöhen, denn der Handlungsbedarf in den Städten ist größer. Ich will einen Punkt gleich mal mit der Realität abgleichen. Nach dem GVFG ist aktuell eine Straßenbauförderung nicht möglich und erfolgt auch nicht. Das ist aber von verschiedenen Abgeordneten geäußert worden, das stimmt einfach nicht, gucken Sie sich die GVFG-Förderprojekte an. Deswegen haben wir im Gesetzentwurf auch einfach nur die Realität abgebildet, so wie es jetzt ist und so wie es auch das Grundgesetz mit einer ganz bestimmten Zielbeschreibung für das GVFG vorgibt. Jetzt zu den Fragen.

Herr Kosok, ich wollte Sie fragen: es ist schon angeklungen, dass das Thema Mindestfördersumme



Nur zur dienstlichen Verwendung

und Absenkung anscheinend ein spannenderer Punkt ist. Das klingt so an in verschiedenen Stellungnahmen oder Fragen der Abgeordneten. Deswegen wollte ich Sie fragen – Stichwort kleinteilige Projekte, zu wenig Geld im Topf, wie bewerten Sie das? Würden Sie auch eine Absenkung befürworten? Ich komme aus Berlin, wir haben keine Probleme, 50 Millionen Projekte darzustellen, da kann man auch ganz viel mehr anmelden. Aber vielleicht ist der Fokus doch ein anderer, der gewählt werden könnte. Daher würde ich Sie bitten, uns da weiterzuhelfen.

An Frau Kohls würde ich gerne die Frage richten: es ist der letzten Legislaturperiode noch unisono im Bundestag und auch vor allem von der Bundesregierung geäußert worden, dass der Bund für Radwege quasi nicht zuständig sei. Deswegen die Frage, ob die Förderung von Radverkehrsinfrastruktur-GVFG ein Mittel sein kann, um die Verkehrswende in Städten voranzubringen, ob das passend ist, ob unser Ansatz, den wir in dem Gesetzesentwurf gewählt haben, ausreichend ist. Da wäre ich Ihnen sehr verbunden. Vielen Dank.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir sind damit am Ende der ersten Fragerunde und jetzt hat Dr. Arnold das Wort für die erste Antwortrunde, bitte.

Dr. Martin Arnold (Intraplan Consult GmbH): Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren. An mich sind zwei Fragen gerichtet worden.

Die eine befasst sich zunächst einmal mit dem Thema der Ergänzung der Fördervoraussetzungen um das Thema Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltverträglichkeit. Grundsätzlich ist eine derartige Konkretisierung im Gesetz natürlich möglich. Daraus wird aber in dem Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der Begründung abgeleitet, dass die standardisierte Bewertung in dieser Hinsicht überarbeitet werden muss. Dem ist nicht so. Das ist, glaube ich, auch schon aus Ihren Wortbeiträgen angeklungen, die entsprechenden Kriterien sprich CO₂-Emmissionen, Schadstoffemissionen, aber auch Unfallraten und Lärmemissionen sind Bestandteil der standardisierten Bewertungsverfahren und gehen in den Nutzen-Kosten-Indikator ein. Man kann sich darüber streiten, ob in angemessener Höhe, das ist etwas anderes. Aber grundsätzlich ist die standardisierte Bewertung

eine gesamtwirtschaftliche Bewertung, also in dieser gesamtwirtschaftlichen Bewertung geht es nicht nur um betriebswirtschaftliche Kenngrößen, sondern auch um volkswirtschaftliche Kenngrößen externer Effekte, die dort Berücksichtigung finden. Entsprechend ist zumindest grundlegend die standardisierte Bewertung an der Stelle nicht überarbeitungsbedürftig. Über die Höhe der entsprechenden Berücksichtigung kann man sich durchaus unterhalten.

Die zweite Frage betraf die Menge der Investitionsmittel, und da möchte ich ein kleines bisschen weiter ausholen. Das GVFG-Bundesprogramm 2017 – 2021 hat ein Gesamtvolume von Maßnahmen, Investitionen von etwa 8 Milliarden Euro. Das macht schon deutlich, was für ein Investitionsstau hier vorhanden ist. Und in diesem Programm ist zu erwarten, dass die notwendigen Investitionen für die Verkehrswende noch nicht in dem Maße berücksichtigt sind, wie sie das bestimmt heute wären. Ein Investitionsvolume für Großmaßnahmen von über 8 Milliarden Euro ist dort mit ziemlicher Sicherheit auch in Zukunft zu erwarten. Darauf hinaus begrüßen wir ausdrücklich die Öffnung des Ganzen für Reinvestitionen.

Da ist ein erheblicher Bedarf in der kommunalen Schieneninfrastruktur, der von den Gemeinden und voraussichtlich auch von größeren Kommunen nicht in dem Maße gestemmt werden kann. Auch das ist ein erheblicher Investitionsbedarf. Die Zahlen dort sind etwas unsicherer, ich spreche mal hier vorsichtig von 3 bis 4 Milliarden Euro, es gibt auch größere Zahlen, die dort im Raum stehen, die reinvestiert werden müssen. Wir sprechen hier über ein Investitionsvolume von ca. 12 Milliarden Euro. Bei einer Dotierung des GVFG von 1 Milliarde Euro, wie sie zu erwarten ist, bedeutet das einen erheblichen Zeitbedarf, bis das ganze Investitionsvolume abgearbeitet ist. Das spricht jetzt eigentlich dafür, dass man sagt, viel mehr umfasst dieses GVFG-Bundesprogramm nicht an zusätzlicher Förderung. Die Frage ist auch, ob da die Reinvestitionen hinein passen. Man muss an der Stelle berücksichtigen, dass man die entsprechenden Kapazitäten braucht – und das ist dann auch eine Frage an Herrn Müller –, ob die Kapazitäten für die Planung und auch an anderer Stelle für die Realisierung überhaupt vorhanden sind, um dieses Investitionsvolume abzutragen. Das ist eine spannende Frage, wir gehen



Nur zur dienstlichen Verwendung

aber davon aus, dass das Volumen, wenn man auch die Reinvestitionen mit berücksichtigt, aus dem GVFG-Bundesprogramm weitgehend ausgeschöpft ist.

Daran schließt sich die zweite Frage an, die ich implizit mitgehört habe: macht es denn Sinn, das GVFG-Bundesprogramm um weitere Fördertatbestände zu ergänzen und auch eine Absenkung des Fördervolumens auf 10 Millionen Euro vorzunehmen? Von der Menge her, denke ich, kommt es nahe an eine Überforderung des GVFG-Bundesprogrammes, hier zusätzliche Fördertatbestände hinein zu nehmen.

Ein anderer Punkt bewegt mich an der Stelle noch mehr. Wir sprechen über das GVFG-Bundesprogramm. Dieses Bundesprogramm hat seit eh und je den Sinn und Zweck, Großmaßnahmen aus Bundesmitteln im ÖPNV zu fördern, die die Länder und die Kommunen – sowohl was das Finanzvolumen, als auch, was Realisierungszeiträume angeht – überfordern. Dafür ist das Bundesprogramm seit eh und je gedacht gewesen. So ist es zum Glück über die Föderalismusreform hinüber gerettet worden und auch über das Jahr 2019 hin aus. Für die kleineren Maßnahmen gab es seit eh und je GVFG-Mittel der Länder, die in der Föderalismusreform in die Entflechtungsmittel übergegangen sind und inzwischen durch entsprechende Umsatzsteuerbeiträge an die Länder umgewidmet wurden. Für die kleinen Maßnahmen sind also seit eh und je die Länder zuständig und dort ist aus unserer Sicht auch das entsprechende Know-how für lokal verortete Maßnahmen vorzufinden. Kleinere Investitionsmaßnahmen sind eher regionale oder lokale Maßnahmen, mit einer Ausrichtung, die ein lokales und regionales Know-how erfordert, was speziell bei den Ländern vorhanden ist, nicht jedoch in dem Maße beim Bund. Eine inhaltlich-fachliche Programmverantwortung des Bundes für derartige Mittel, für derartige Kleinmaßnahmen, ist aus unserer Sicht die falsche Verortung. Das heißt nicht, dass nicht für die Verkehrswende derartige Förderungen erforderlich sind, aber aus unserer Sicht ist das nicht Gegenstand des Bundesprogramms, sondern das gehört in die Finanzverantwortung und in die Aufgabenverantwortung der Länder. Dort ist es deutlich besser verortet.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dr. Haberland, bitte.

Dr. Michael Haberland (Mobil in Deutschland e.V.): Die Frage war, welche Auswirkungen diese Streichung unter anderem auf den Individualverkehr hat. Wir beobachten seit vielen Jahren, in großen Städten, wie mit dem Individualverkehr umgegangen wird. Wir sehen bereits jetzt eine deutliche Verlangsamung beim Individualverkehr. Verschiedene Studien, unter anderem der Tom-Tom Traffic Index, zeigen, dass beispielweise Städte wie München oder auch Berlin tatsächlich jedes Jahr 1 Prozent langsamer werden, und zwar in Summe. Das hat natürlich Auswirkungen auf jeden Einzelnen. Man kann das ziemlich genau verifizieren. So braucht der durchschnittliche Autofahrer in München momentan 31 Minuten länger als beim fließenden Verkehr, über 24 Stunden gerechnet. In Berlin sind es gerade 26 Minuten, aber stetig steigend und in Stuttgart ist es sowieso am allerschlimmsten, wo wir bald 40 Minuten auf 24 Stunden haben. Das Ganze ist natürlich eine erhebliche Belastung. Nicht nur für den einzelnen Fahrer, für alle Pendler, für den privaten Personenverkehr, sondern auch für den Wirtschaftsverkehr. Wie wir beobachten, wollen ja alle ihr Päckchen pünktlich zugestellt bekommen, aber auch da sind die Zeiten mittlerweile nicht mehr einzuhalten. Natürlich gilt das auch für den öffentlichen Nahverkehr, sofern er auf der Straße stattfindet, wie bei Bussen oder bei Taxifahrten. Auch da ist Unpünktlichkeit fast schon eine Tugend geworden. Lieferanten müssen mittlerweile in der zweiten oder dritten Reihe stehen, und die halten dann auch wiederum den Verkehr auf. So nimmt das Ganze eine Aufwärtsspirale, die mittlerweile zu einer erheblichen Verlangsamung führt und zwar sowohl für die Personen, als auch für den Business und den Wirtschaftsverkehr. Das war die erste Frage.

Zur zweiten Frage: die betraf die Verkehrsleistung von Fahrrädern. Ich kann Ihnen jetzt nur die genauen Zahlen aus München liefern, da sind wir angesiedelt. Wir kennen die Verkehrsleistungen, sie beträgt im öffentlichen Nahverkehr mittlerweile 7,2 Milliarden Kilometer im Jahr. Geschätzt für das Jahr 2018, das können am Schluss 7,3 Milliarden sein, für den Individualverkehr etwas mehr. Verkehrsmittel Nummer 1 in Deutschland und auch in den Städten, auch wenn man das nicht gerne hören will, ist und bleibt das Auto. Oft nicht in den Kernstädten und nicht in den Sommermonaten.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Für den Radverkehr spreche ich von den tatsächlichen Personenkilometern, da sind wir bei ungefähr 500 Millionen Kilometern, was einer Gesamtverkehrsleistung von 3 Prozent im Jahr entspricht. Zurückgerechnet auf die Verkehrsträger – Individualverkehr, öffentlicher Nahverkehr und Fahrradverkehr – sind wir tatsächlich bei 3 Prozent. Das heißt natürlich nicht, dass nur 3 Prozent Fahrräder besitzen, aber insgesamt, was die tatsächliche Verkehrsleistung in der Stadt München anbelangt.

Vorsitzender: Vielen Dank. Als nächstes Herr Kiel. Sie haben drei Fragen, das heißt, Sie können bis zu 15 Minuten reden, müssen das aber nicht. Bitte.

Thomas Kiel (Deutscher Städtetag): Ich gebe mir Mühe. Herzlichen Dank. Ich fang mal in der Reihenfolge der Fragesteller an. An mich ist die Frage gerichtet worden, was passiert, wenn der Bund nicht mehr zahlt, insbesondere was den Bau von Straßen anbelangt. Da muss ich Dr. Arnold ganz klar beipflichten. Tatsächlich gibt es zwei Finanzierungsströme. Der eine Finanzierungsstrom sind die GVFG-Länderprogramme, heutige Entflechtungsmittel von 1,3 Milliarden. Die Länder geben diese Geldmittel aus. Sie teilen diese Mittel in der Regel auf, zumeist – glaube ich – 50/50, also 50 Prozent der Mittel gehen in den öffentlichen Verkehr und oder Radverkehr und 50 Prozent gehen in Straße. Da gibt es Länder, je nach politischer Couleur, die das anders regeln, der eine macht 60/40, der andere 40/60. Es obliegt den Ländern, wie sie diese Mittel verwenden. Sie haben, wenn sie diese Ländermittel verwenden, entweder eigene Förderrichtlinien oder auch einzelne Länder- GVFG, wo sie diese Fördertatbestände bestimmen. Ziel der Entflechtung war, genau diese Situation auch klar zu stellen, dass die Länder diejenigen sind, die für den Verkehr verantwortlich sind und der Bund nur noch eine Restverantwortung für solche Projekte aufrechterhält, die Kommunen, aber auch die Länder in der finanziellen Leistungsfähigkeit überfordern. Deswegen gibt es die vergleichsweise hohe Förderschwelle, die dort eingezogen worden ist und deswegen ist es auch das dringende Erfordernis, genau dieses Bundesprogramm aufrecht zu erhalten. Das ist durch die Verfassungsänderung im letzten Jahr gelungen und das einzige, worüber wir uns

jetzt unterhalten, ist, ob es richtig war, in der zurückliegenden Reform die Änderung des GVFG zu versteinern? Da sind wir, glaube ich, alle einer Meinung: das war nicht richtig. Warum sollten sich auch Parlamentarier fünf Jahre lang aussperren und ein Gesetz übrig lassen, was nicht mehr der Verfassungsrechtslage entspricht und das fünf Jahre lang nicht lesbar ist? Nein, es muss tatsächlich postwendend, auch zum Jahre 2020, geändert werden. Dafür gibt es einen zweiten Anlass, nämlich die Voraussetzungen der Koalitionsvereinbarung zu erfüllen. Die Fördersummen anzuheben, was übrigens seit 1996 nicht passiert ist. Natürlich gibt es Inflationsverlust. Bei einer riesigen Kette an Maßnahmen, die hier noch abzuarbeiten ist, bedarf es dringend einer Beschleunigung, insbesondere wenn wir uns den Zielen von Klimaschutz, von Luftreinhaltung widmen und tatsächlich die Kapazität auf der Schiene ausbauen wollen. Bei dem Programm geht es ja nicht nur um Straßenbahn und U-Bahn, es geht auch um S-Bahnen, um die zügigen und heute auch schon elektromobilen Verkehre in der Stadt, die damit ausgebaut und gefördert werden. Jeder Prozentsatz den wir in diese Mobilität überführen, ist dann eben schon elektromobil, bedeutend klimaverträglicher. Insofern ist das der absolut richtige Weg.

Da war zwischendrin die Frage, sollte man die Schwelle nicht sogar erhöhen? Wir hatten den Vorschlag unterbreitet, sie zu senken, das hatte zwei Hintergründe. Der eine davon war möglicherweise, andere klimafördernde Projekte auch fördern zu können, durchaus ein stückweit auch Begehrlichkeit. Der andere war für die Ergänzung, um Sanierungsmaßnahmen eine andere Schwelle zugrunde legen zu können, denn die Schwelle 50 Millionen für Förder-, Sanierung und Ersatzinvestitionen ist doch mächtig hoch. Insofern müsste man jedenfalls insbesondere für den neuen Fördertatbestand Ersatzinvestitionen hier zu einer anderen Einschätzung gelangen.

Den Anteil der Radverkehrsleistung könnte ich gar nicht so dezidiert aufzählen. Wichtig ist natürlich auch, dass der Radverkehr insbesondere im Modal Split eine ganz entscheidende Rolle spielt und einen viel größeren Prozentsatz hat. Im Nationalen Radverkehrsplan sind alle gehalten, 15 Prozent oder höher zu verfolgen, und in den Großstädten ist das heute tatsächlich der Fall. Da spielt



Nur zur dienstlichen Verwendung

auch eine Rolle, dass man Bahnverkehr und Radverkehr verknüpft. Das wäre übrigens ein interessantes Förderprojekt des Bundes, hier die Verknüpfung mit der Bahn in viel stärkerem Maße im Radverkehrsbereich zu fördern. Bei Stationen an den Bahnhöfen sind Dänemark oder Holland uns bedeutend voraus und da hat man sowohl funktionelle als auch städtebaulich tolle Lösungen hinbekommen.

Zur nächsten Fragestellung übergehend: derzeitige Fassung des GVFG, mit der Anforderung besonderer Gleiskörper war Ihre Frage, Herr Burkert. Die ist, wie gesagt, nach unserer Auffassung schon seit gut 10 Jahren oder länger obsolet. Und zwar deswegen, weil diese Formulierung sicherstellen sollte, dass es eine Beschleunigungswirkung gibt. Der besondere Gleiskörper war sozusagen von Alters her die einzige Möglichkeit, Verkehrsströme zu entkoppeln und zu sagen, das ist der Punkt, wie wir diese Beschleunigung erreichen können. Sie wirkt natürlich auch ausschließlich auf enge städtische Verkehrsräume, in denen das nicht zu realisieren ist. Die gehen dann in der Förderung leer aus oder können gar nicht erst beantragt werden und da man diese Schwierigkeit gesehen hat, war im Einigungsvertrag für die neuen Länder vorgesehen, von dieser Anforderung auch absehen zu können. Das ist meines Wissens auch in einigen Städten geschehen, in Erfurt, wo es einen sehr großen Straßenbahnanteil gibt. Man sieht das auch im Leipziger Stadtraum, dass dort die Straßenbahn wohlweislich nicht auf besonderem Gleiskörper ausgebaut worden ist, man dafür aber andere Beschleunigungsmaßnahmen hat. Die Beschleunigung muss man gleichzeitig nachweisen für die Nutzen-Kosten-Untersuchung, weil die sozusagen der entscheidende Punkt Gewinn ist, mit dem ich den Nutzen nachweise, das ich eben schneller bin oder eben die Beförderung von Menschen beschleunige. Und damit wird sozusagen dieselbe Anforderung zweimal wirksam. Und wenn sie zweimal wirksam ist, dann könnte man sie da auch abschaffen, wo sie teilweise behindert. Deswegen sind wir der Auffassung, dass diese Anforderung obsolet ist.

Dann gehe ich noch gerne auf die Frage von Frau Leidig ein, ob wir dem vorgelegten Entwurf dem Grunde nach zustimmen können. Das betrifft insbesondere die Frage auch der Förderung des Radverkehrs, die in dem Entwurf enthalten ist. Dazu

habe ich jetzt eben gerade schon Ausführungen gemacht.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben ein Stück weit, glaube ich, aus unserer alten Beschlusslage geschlossen, wenn der Städtetag bei 500 Millionen auf 20 Millionen senken würde, dann könnte man bei dem deutlich höheren Betrag auch auf 10 Millionen senken, also eine relativ simple Rechnung. Die würde von uns aber nicht geteilt, denn auch wir haben natürlich die Bedenken der Finanzer. Bei uns im Hause ist das zum einen, dass den eigentlichen Fördertatbeständen, für die wir das dringend brauchen, Geldmittel entzogen worden sind. Und seit unserer Beschlusslage 2016 ist ja in der Tat etwas passiert. Wir haben die Radschnellwege tatsächlich in das Bundesfernstraßengesetz genommen und damit auch einen eigenen Förderweg geschaffen. Den jetzt zu verändern und unter ein neues Dach zu stellen, hielten wir, ohne dass wir dazu eine andere Beschlusslage haben, nicht für sinnvoll, sodass wir jedenfalls diesem Teil des Gesetzesentwurfs nicht folgen würden. Zu der Frage der Absenkung der Schwelle hatte ich schon eben etwas ausgeführt. Deswegen ist es auch ein stückweit schwierig, Bedenken dagegen zurückzustellen. Wir brauchen in der Tat jetzt eine gesetzliche Verankerung, die sich auf das konzentriert, was wir unbedingt als erstes ausbauen müssen. Das ist mehr Kapazität für den öffentlichen Verkehr, insbesondere in den städtischen Großräumen und auch in Regionen. Hamburg, Hannover, München usw.; da ist es nützlich für alle, weil Sie eine zweite Verkehrsoption überhaupt eröffnet bekommen, die oft nicht vorhanden ist. Wenn man aus dem Umland nicht in den Pendlerverkehr umsteigen kann, oder wenn die Kapazität morgens am Gleis nicht ausreicht, weil die Taktungen schon völlig ausgeschöpft sind, um die Anzahl der Personen die dort warten, zu befördern. Das zu den vorliegenden Fragen.

Vorsitzender: Vielen Dank. Die nächste Frage ging an Dr. Schilling. Bitte.

Dr. Jan Schilling (VDV): Vielen Dank, auch für die Gelegenheit, hier auszuführen. Die Frage von Herrn Burkert ging in Richtung standardisierte Bewertung. Und damit im Endeffekt um die Ebene unterhalb des GVFG für die konkrete Umsetzung der Projekte vor Ort. Die Bewertungsansätze für CO₂, für Luftreinhaltung, für Lärm etc. pp. sind



Nur zur dienstlichen Verwendung

durchaus in der standardisierten Bewertung enthalten. Man muss die nicht grundsätzlich neu machen. Die Frage, die sich aber stellt, ist: sind mit der volkswirtschaftlichen Betrachtung diese Bewertungsansätze tatsächlich noch die zutreffenden und treffen sie auf die aktuelle Situation zu? Die standardisierte Bewertung ist 2016 aktualisiert worden, final abgeschlossen. Ein Großteil der Bewertungsansätze beruht aber auf wissenschaftlichen Arbeiten aus dem Jahr 2012, da sieht man einen gewissen Zeitverzug in dieser ganzen Geschichte. Die Frage, die sich natürlich auch stellt, ist, mit dem Blick auf die aktuellen politischen Herausforderungen in den Städten: Kapazitätsausbau. Meine Vorredner haben dazu schon viel ausgeführt. Die Luftreinhalteproblematik, aber auch das Thema, dass der Verkehrssektor beim Klimaschutz der einzige Sektor ist, der noch überhaupt nicht zu den Minderungszielen beigetragen hat. Da ist die Frage, ob nicht den veränderten politischen Rahmenbedingungen, die sich im Koalitionsvertrag wiederspiegeln, auch Veränderungen dieser Bewertungsansätze folgen. Deshalb finden wir den Vorschlag im GVFG, das gesetzgeberisch zu determinieren, was dann auch die darunterliegende standardisierte Bewertung prägt, eigentlich gar nicht so schlecht, weil das ein Hinweis ist, wie im Parlament die Gewichtung erfolgt, neben den Punkten von Haushalt, Wirtschaftlichkeit und den Anforderungen der Bundeshaushaltssordnung. Wie könnte man das machen, was sind Bewertungsansätze, die man aus unserer Sicht nochmal auf den Prüfstand stellen und gegebenenfalls anfassen sollte? Das sind tatsächlich Bewertungen zu CO₂-Vermeidungskosten, da wird im Herbst dieses Jahres eine neue Methodenkonvention des UBA – UBA 3.0 – vorliegen, die eine Bewertung haben wird. Da sollte man schauen, ob man das in die standardisierte Bewertung reinnimmt. Ich glaube, das Thema Bewertung der Luftschatzstoffe liegt auf der Hand und auch das Thema Unfall-Kosten als volkswirtschaftliche Kosten ist näherer Betrachtung wert. Man sollte zudem sich anschauen, wie das aussieht mit dem Thema Elektromobilität aus erneuerbaren Energien. Ist das nicht ein Punkt, wo man sagen muss, das muss man in die Bewertungskriterien einpreisen, wenn CO₂-Neutralität da ist?

In der Praxis sehen wir häufig, dass es sehr schwer ist, Streckenergänzungen in der Bewertung über die 1,0 im Nutzen- Kosten-Faktor zu

bekommen, was Voraussetzung ist, dass man im GVFG fördert. Also ist die Frage, ob man im Endeffekt diesen Nutzenüberschuss, den eine Streckenverlängerung bringt, nicht singulär betrachtet, sondern die Gesamtmaßnahme in die Bewertung mit einbezieht. Wenn Sie im Endeffekt einen Kilometer verlängern, dann ist die Frage, wie viel schneller kriegen Sie es auf diesen Kilometer hin. Aber im Endeffekt ist die Gesamtmaßnahme eigentlich das, was verkehrlich den Bewertungsmaßnahmen bestimmen sollte. Dann haben wir natürlich gesellschaftliche Anforderungen an den ÖPNV, die beschlossen worden sind. Dinge wie anwohnerfreundliche Bauverfahren, Brandschutz, Lärmschutz, Barrierefreiheit. Die treiben natürlich die Baukosten nach oben gegenüber dem Nutzen, der sich dadurch nicht unmittelbar steigert, denn es fährt immer noch die gleiche Anzahl an Leuten in der Tram mit. Da stellt sich die Frage, ob man diese gestiegenen gesellschaftlichen Anforderungen nicht in der Kosten-Nutzen-Bewertung auf Null setzt und sagt, das sind politisch getroffene Wertungen, so dass dieses Verhältnis nicht nochmal angepasst werden muss. Dann gibt es durchaus Fragen bei der Erhaltung von Mobilität und Berücksichtigung wirtschaftlicher Auswirkungen in den Kommunen. Das Verfahren des kommunalen Nutzens des ÖPNV wurde schon seit langem nicht aktualisiert. Auch da könnte man schauen, ob nicht andere Bewertungsmaßstäbe für die standardisierte Bewertung genutzt werden sollen. Dazu müsste man allerdings dieses Verfahren nochmal gutachterlich bewerten und schauen, was dort in die standardisierte Bewertung in der Praxis hinübergeführt werden sollte.

Vorsitzender: Vielen Dank. Eine Punktlandung. Herr Müller, Sie haben zwei Fragen gestellt bekommen, bitte sehr.

Tim-Oliver Müller (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V.): Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, vielen Dank. Meine Vorredner haben schon breite Ausführungen auch zu den Themen der Aufnahme von (zusätzlichen) Kriterien gemacht. Wir unterstützen grundsätzlich diese drei Aspekte, auch in der Kosten-Nutzen-Bewertung der künftigen Projekte. Herr Dr. Schilling hat auch angesprochen, dass man vielleicht über die Bewertung an sich nochmal sprechen kann; an der Aufnahme würde sich aber letztendlich im Status Quo nichts ändern.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Herr Dr. Arnold, Sie haben das gesagt, die standariserte Bewertung ist heute schon mit diesen Aspekten versehen und der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages hat das 2016 nochmal ausgeführt. Ich möchte an der Stelle vielleicht dafür sensibilisieren, dass eine Aufnahme dieser Kriterien, auch wenn sie grundsätzlich zu begrüßen wäre, nicht dazu führen darf, zusätzliche Hürden für Projekte einzuziehen. Das heißt, nicht mehr auch mit solchen Kriterien über das „Ob“ von Projekten zu sprechen, die gerade in Innenstädten dringend benötigt werden, und vor allen Dingen solche Kriterien, die in den Planungsphasen solcher Projekte durch Umweltverträglichkeitsprüfung etc. schon berücksichtigt werden. Das heißt, keine Infragestellung von solchen Projekten.

Vielleicht erlauben Sie mir auch angesichts der Zeit, zum Punkt Straßenbau noch etwas zu sagen. Es ist natürlich richtig, dass das GVFG-Bundesprogramm aktuell größere ÖPNV-Maßnahmen der Kommunen fördern soll und das ist grundsätzlich richtig. Man darf aber nicht vergessen, dass Straßenbau auch zum Modal Split, auch zur Mobilität der Bürgerinnen und Bürger grundsätzlich beiträgt. Wenn Straßenbau aus dem GVFG-Bundesprogramm gestrichen werden soll und wir gleichzeitig durch die Substituierung der Entflechtungsmittel auch keine Zweckgebundenheit von investiven Mitteln mehr für den kommunalen Straßenbau mehr haben, hätte sich der Bund quasi doppelt aus der Finanzierung eines Bereiches verabschiedet, wo wir einen erheblichen Sanierungsstau und Investitionsbedarf haben. Da muss man meines Erachtens Kommunen auch die Möglichkeit geben, die vielleicht nicht durch einen schienengebundenen ÖPNV die Möglichkeit haben, ihre Bürgerinnen und Bürger von A nach B zu bringen, Straßenbauprojekte nach wie vor fördern zu können. Auch auf der Straße finden Elektromobilität und Mobilität durch hybride Fahrzeuge statt.

Die weitaus wichtigere Frage, die in der Öffentlichkeit diskutiert wird, ist, können wir überhaupt noch das bauen, was aktuell zur Verfügung gestellt wird an Mitteln? Gibt es überhaupt die genügenden baureifen Projekte? Es geht ja nicht nur um die Kapazitäten in der Bauwirtschaft, sondern auch im Bereich der Planung. Zu den Kapazitäten in der Bauwirtschaft kann ich ganz eindeutig sagen: ich glaube, wir haben nach wie vor Hand-

lungsfähigkeit bewiesen. Wir kamen aus schlimmen Jahren der Baukrise in den 90er Jahren, wo die Hälfte der Branche minimiert war, aber vor allem die Beschäftigten aufgebaut mussten. Wir haben es seit 2009 geschafft, fast 20 Prozent der Belegschaft wieder auszuweiten, wir haben 125 Tausend Neubeschäftigte eingestellt. Wir haben zahlreiche Maßnahmen, die Arbeitgeber-Attraktivität in den einzelnen Unternehmen wieder zu erhöhen; Unternehmen, die bislang nicht mehr ausgebildet haben, bilden wieder aus. Wir als Verbände haben in jedem Bundesland zahlreiche Berufsbildungswerke und Fördermaßnahmen, die wir stetig ausweiten. Für uns ist es wichtig, dass wir dort eine Verstetigung der Mittel haben, denn es wäre natürlich für eine Branche fatal, die jetzt in den Aufbau in Kapazitäten getrieben wird, wenn es in fünf Jahren heißt, wir wollen nicht mehr bauen. Da haben die Unternehmen gelernt und deswegen plädieren wir an der Stelle auch für eine Verstetigung der Mittel.

Nun kommt oft die Kritik – Herr Herbst, Sie haben es angesprochen – dass Kommunen sagen, es gibt nicht ausreichend Angebote auf öffentliche Ausschreibungen. Ich würde sagen, es gibt keine Unternehmen, die aus Kapazitätsgründen öffentliche Ausschreibungen ablehnen. Es liegt an etwas anderem. Es liegt an der Attraktivität der öffentlichen Aufträge an sich. Sie müssen sehen, dass wir, auch getrieben durch die Baukrise, in einen ruinösen Preiswettbewerb gezwungen wurden. Wir haben teilweise unterhalb der Kostendeckung angeboten, was am Ende dann sowohl zum Übel der Unternehmen, aber auch zum Übel der öffentlichen Auftraggeber geführt hat. Ein Problem sind die vielen Nachträge. Wir möchten diesen reinen Preiswettbewerb nicht mehr und wir wollen vor allem nicht mehr, dass nur an den Billigsten vergeben wird. Es soll an das wirtschaftlichste Angebot der Zuschlag gegeben werden. Das kann nur passieren, wenn sich auch im Ausschreibungsregime der öffentlichen Hände etwas ändert. Wir haben auch hohe Bürokratieaufwände. Die Kosten, die für Projekte kalkuliert werden, sind teilweise so alt, dass sie zu dem Zeitpunkt, wo die Projekte umgesetzt werden, nicht mehr auskömmlich sind. Hier müssen wir auch zu einem neuen Ergebnis kommen. Die Situation ist aber aktuell noch so und wenn sich die Unternehmen aussuchen können, ob sie heute für einen privaten Auftraggeber oder für einen öffentlichen Auftraggeber arbeiten,



Nur zur dienstlichen Verwendung

dann tendieren sie heute eher zum privaten Auftraggeber, weil es dort für die Unternehmen einfacher ist, zum Vertragsabschluss zu kommen.

Vielleicht sind auch neue Modelle der Partnerschaft an den Start zu bringen. Auch wir haben Generationswechsel in der Bauwirtschaft und wir sind eigentlich mit dem Motto angetreten, nicht mehr zu streiten, vor allen Dingen nicht mehr um Nachträge. Dafür haben wir die Kapazitäten gar nicht. Wenn man diese Kapazitäten für das Bauen einsetzen würde, wären wir schon weiter. Wir würden in den kommenden Wochen mit der öffentlichen Hand auch gerne in eine Diskussion eintreten, wie wir vielleicht die Attraktivität der öffentlichen Ausschreibung wieder erhöhen können. Das Angebot von unserer Seite, hier zu diskutieren, ist auf jeden Fall vorhanden.

Vorsitzender: Vielen Dank. Frau Kohls, Sie hatten zwei Fragen. Bitte.

Angela Kohls (adfc): Vielen Dank für die Einladung und die Fragen. An mich waren zwei Fragen gerichtet. Eine ging speziell darum, ob die Öffnung des GVFG zum Beispiel bei Radverkehrsmaßnahmen der richtige Weg ist, ob die Struktur der Finanzierung von Radverkehrswegen auf Bundesebene richtig justiert ist oder in der Beziehung zwischen Bund-, Länder- und Kommunen. Und inwieweit der Bund überhaupt zuständig für Radwege ist. Ich bin sehr dankbar, weil ich da ganz viele Dinge auf einmal beantworten kann.

Die Frage, ob das GVFG der richtige Weg dafür ist, kann man mit ja und mit nein beantworten. Das habe ich in meiner Stellungnahme auch schon gemacht. Ich möchte aber nochmal darauf hinweisen, dass es ja heißt „Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ und nicht heißt „Gesetz zur Förderung von Großgefäßen des ÖPNV“, auch wenn die finanziellen Rahmenbedingungen bislang so gesetzt waren. Ich habe mich ein bisschen schwer getan mit dem Gesetzentwurf von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, habe länger darüber nachgedacht, welche Intention eigentlich dahinter stecken mag.

Ich bin zu der Auffassung gekommen, man sollte diesen Gesetzentwurf vielleicht noch nicht als den ganz großen Wurf betrachten, aber als Chance für die Diskussion über einen eher integrierten Ansatz oder eine gesamthafte Betrachtung auch

der Verkehrsträger des Umweltverbundes, die momentan immer noch sehr isoliert voneinander betrachtet werden, im Sinne einer Gestaltung der Mobilitätssysteme für die Zukunft. Zukunftsfähig, nachhaltig, klimagerecht.

Ich bin dem Kollegen sehr dankbar, der nochmal auf die Stauproblematik eingegangen ist. In der Tat entstehen unglaubliche volkswirtschaftliche Verluste durch die Auswirkungen von Stau. Es sind 80 Milliarden Euro im Jahr, hat der ADAC vor kurzem bekannt gegeben, das Beispiel München ist besonders eklatant, das ist sozusagen die Stauhauptstadt in Deutschland. Da antworte ich gerne mit einem Zitat von einem großen Stadtforscher, Louis Manfort, der hat 1955 schon gesagt, wer Stau mit Straßenbau bekämpft, der ist auch der Annahme, dass man seinen Gürtel öffnen könnte, um abzunehmen. Ich denke, es ist eigentlich unumstritten, das unsere Städte im Stau erstickten, dass wir also gehalten sind, uns Gedanken darüber zu machen, wie wir die Funktionsfähigkeit der Städte und das Verkehrssystem der Städte herstellen können. Das heißt aus unserer Sicht ganz klar, PKW-Verkehre müssten massiv substituiert werden, natürlich durch den ÖPNV.

Der ÖPNV wird das aber nicht alleine richten können. Der ÖPNV sollte die Vorteile dort ausspielen, wo er seine Stärken hat, nämlich bei den mittleren und längeren Distanzen, während dem Radverkehr eine maßgebliche Substitutionsfunktion bei den kurzen und mittleren Pendlerverkehren von 10 bis 15 Kilometern zukommt. Das ist ein Plädoyer auch an die Kollegen vom ÖV, den Radverkehr viel mehr als natürlichen Bündnispartner oder als Verlängerung des Umweltverbundes bzw. als Teil des Umweltverbundes zu verstehen und die Wichtigkeit der Funktion des Radverkehrs als Zu- und Abbringer und demzufolge auch die Wichtigkeit des Ausbaus von intermodalen Schnittstellen im Auge zu haben.

Ich denke auch, da schließe ich mich dem Städte- tag an, es ist klar, dass die Verkehrswende nicht alleine von den Städten und Ländern geleistet werden kann. Man darf die Kommunen und Länder nicht alleine lassen. Die kommunale Infrastruktur ist chronisch unterfinanziert, das gilt für den ÖPNV genauso wie für den Radverkehr, insbesondere, weil der ja noch nicht mal eine kommunale Pflichtaufgabe ist im Unterschied zum ÖPNV, der in den Bereich der Daseinsvorsorge



Nur zur dienstlichen Verwendung

fällt. Das heißt, wenn wir wirklich einen massiven Umbau unserer Kommunen, weg von der autorechten Stadtgestaltung, als Ziel haben und ein modernes, nachhaltiges Mobilitätssystem in den Städten, was den Menschen den Raum wieder zurückgibt für Leben und Aufenthalt und trotzdem eine gute Mobilität gewährleistet, müssen wir alle gesetzlichen Rahmenbedingungen nochmal abklopfen und genau angucken, auch die finanziellen Rahmenbedingungen.

Die andere Frage, gehört der Radverkehr ins GVFG oder inwieweit ist der Bund bei so etwas kleinteiligen, wie es gern kommuniziert wird, wie beim Radverkehrsplan zuständig? Es ist ganz klar, wir reden hier nicht von dem Schutzstreifen vor dem Paul-Löbe-Haus in Verantwortung des Stadtbezirkes Mitte, sondern wir reden natürlich, wenn wir über Bundeszuständigkeit sprechen, über Infrastrukturbedingungen für einen massenhaften Radverkehr.

Herr Ferlemann hat erst unlängst auf der Viva Velo als neues Ziel für den Radverkehrsanteil insgesamt für Deutschland das 25 Prozent Ziel schon mal benannt. Die Zahlen wurden gesagt, im Moment stehen wir bei 11 Prozent. Das ist eine Verdopplung, eigentlich fordert Herr Ferlemann damit ja niederländische Verhältnisse. Wenn ich jetzt mal den ländlichen Raum, die langen Strecken herausnehme, für die der Fahrradverkehr üblicherweise nicht prädestiniert ist, reden wir also von Radverkehrsanteilen in den Städten von ungefähr 40 Prozent, damit man sich den Maßstab mal klar macht. Ich habe das en detail in der schriftlichen Stellungnahme ausgeführt. Es gibt natürlich Bauwerke für den Radverkehr, die gehen deutlich über die Finanzkraft vieler Kommunen hinaus, wie die Radschnellwege – wobei es da inzwischen einen eigenen Finanzierungsweg des Bundes gibt –, aber dazu zählen selbstverständlich auch die von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Gesetzentwurf aufgeführten Brückenbauten beispielsweise über Wasserwege oder Bundesschienenwege. Oder wenn ganze Kommunen wirklich gesamthaft umbauen möchte, nachhaltig umgestalten, weg von der autorechten Stadtgestaltung, ist das auch teuer.

Radverkehrsmaßnahmen an sich sind relativ kostengünstig, aber auch nicht immer – eine Unterführung oder ein Brückenbau kostet richtig Geld, das liegt dann in Millionenhöhe. Selbst wenn man

sagt, in Richtung GVFG, hier gehören die Radschnellwege nicht rein, das kann man anders lösen – aber die intermodale Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr sollte in jedem Fall Berücksichtigung finden. Beispielsweise an den Schnittstellen durch große Fahrradparkhäuser, denn der Radverkehr ist ja letztlich der Zu- und Abbringer zum ÖPNV auf den kurzen Strecken, ist der Bund dafür zuständig. Das war lang umstritten, in der letzten Legislaturperiode gab es dazu sogar ein Verfassungsgutachten zu der Frage, was darf der Bund und was darf er nicht, und was sind vielleicht schwierigere Stellschrauben wie möglicherweise eine Änderung des Grundgesetzes oder leichter umzusetzende Maßnahmen, wie eine Änderung des Bundesfernstraßengesetzes.

Ein Mittel davon hat ja der Bund in der letzten Legislaturperiode schon ergriffen und einen entsprechenden Fördererat für die Förderung von Radschnellwegen, von Kommunen und Ländern, aufgelegt. Natürlich ist der Bund zuständig für alles, was im Verkehrsbereich mit Klimaschutz zu tun hat, mit Umweltschutz, mit Luftreinhaltung, aber auch für Gesundheit, für die Förderung von Bewegung, also wenn man in Richtung bewegungsfördernde Stadtgestaltung denkt. Im nationalen Radverkehrsplan wird seit Jahren argumentiert, der Bund sei Impulsgeber und Koordinator, das ist er sicher, aber er ist natürlich auch Gesetzgeber und legt wesentliche Rahmenbedingungen fest, auch mit der Finanzierung. Man könnte sagen, wenn man das möchte, ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vielleicht als ganz großer Wurf zu betrachten. Dann müsste es aber massiv aufgestockt werden und man nimmt den Radverkehr hinein; oder man geht einen anderen Weg und entzerrt diese Systematisierung, und guckt sich die Radverkehrsfinanzierung insgesamt nochmal an.

Die ist, das habe ich auch schon schriftlich dargestellt, im Moment sehr unsystematisch. Wir haben eine Vielzahl an Fördermöglichkeiten für die Kommunen: auf Bundesebene, auf Länderebene und auch die EU fördert Maßnahmen, aber man kann auch, wenn man es böse ausdrücken möchte, von einem Förderdschungel für den Radverkehr sprechen. Es gibt keine Transparenz, gerade für kleinere Kommunen ist es sehr schwer, auf diese Mittel zuzugreifen, denn dafür braucht man Fachpersonal. Wer mal einmal einen Unter-



Nur zur dienstlichen Verwendung

stützungsantrag beim Bund über Easy-Online gestellt hat, wie das Antragsverfahren heißt, der weiß, es ist alles andere als „easy“. Und nicht zuletzt hat der Bund deshalb für die Diesel-Milliarde eine Lotsenstelle für die Kommunen eingerichtet, um ihnen dabei zu helfen.

Es wäre sicherlich wünschenswert, dass man insgesamt mehr Transparenz und klarere Strukturen bekommt. Auch dass man eine Differenzierung vornimmt zwischen Neu- und Ausbaubedarfen, die Bedarfe erstmal systematisch erfasst und abfragt bei den Ländern, bevor man auf den Ländern herumhakt und sagt, „die rufen jetzt die Mittel nicht ab“. Die Mittel wurden in den letzten Jahren immer mal hoch und mal heruntergefahren, so dass die Länder keine Planungssicherheit hatten. Und teilweise unterliegen sie auch, wenn sie wenig Personal haben, auch einem Fehlanreiz. Wenn die Radverkehrsmittel nicht verbaut werden, werden sie automatisch dem Straßenbau-Ausbau zugeschlagen. Das ist bei keinem anderen Verkehrs träger so. Das ist jetzt natürlich auch ein Anreiz, welche liegen zu lassen. Die Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern bei den Rad schnellwegen hat fast zwei Jahre gedauert. Wenn die Mittel nicht überjährig in die anderen Haushalte geschoben worden wären, wären sie verloren gegangen, wie vor 2017/18 in hohen Maße. Vielen Dank.

Philipp Kosok (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Recht herzlichen Dank für die Einladung. Ich kann sehr gut an Frau Kohls anschließen. Sie sprach den Förderdschungel im Radverkehr an, und auch die vorliegenden Vorschläge machen den Dschungel natürlich nicht durchsichtiger.

Herr Gelhaar fragte nach unserer Meinung zu der Absenkung auf 10 Millionen Euro, die hier vorgeschlagen werden als Mindestprojektvolumen. Lassen sie mich drei Punkte dazu anführen.

Grundsätzlich müssen wir, um in der Verkehrswende voranzukommen, zweifelsfrei zukünftig mehr Projekte der Verkehrswende schneller und effektiver umsetzen. Es gibt eine Gefahr, die ich durchaus sehe, wenn es jetzt zukünftig ein Programm gibt, das Großprojekte fördert vom Bund, aber kleine Projekte ausschließlich zukünftig bei den Ländern und Gemeinde liegen.

Die Länderverfahren sind unterschiedlich, nicht in allen Ländern gibt es Landes-GVFG, die klar-

stellen, dass die dafür gedachten Mittel auch überwiegend oder am besten ausschließlich dem öffentlichen Verkehrsmitteln zugutekommen. Ich sehe die Gefahr, dass wir einen Anreiz setzen für Gemeinden und Kommunen, vor allem auf Großprojekte hinzuplanen, in Großprojekten zu denken, denn dann hat man die Chance auf einen vergleichsweise in vielen Ländern gut ausgestatteten Bundesfördermitteltopf.

In einigen Gemeinden gibt es Alternativen; in den Ländern sieht das deutlich schlechter aus. Da kann man die falschen Anreize setzen. Wenn wir mal schauen, die standardisierte Bewertung wird keineswegs nur für Projekte im GVFG, sondern auch für kleine Projekte angewendet. Kleine Projekte kommen regelmäßig zu positiven Bewertungen, sie kommen regelmäßig zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis auf weit über 1. Es gibt also überhaupt keinen Grund zu der Annahme, dass uns vor allem Großprojekte besonders helfen oder wir so einen Bedarf an größeren Projekten von über 50 Millionen Euro hätten.

Mir sind auch in den Sinn gekommen die kleineren Großstädte und Mittelstädte. Gerade in den neuen Ländern haben wir das Phänomen, dass diese sehr häufig vergleichsweise umfangreiche Straßenbahn-Netze haben. Die leisten sich oft einen umfangreichen Schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr. Für eine Stadt mit 80 bis 120 Tausend Euro pro Einwohner ist natürlich ein Ausbau der Straßenbahn um drei oder vier Haltestellen absolut ein Großprojekt. Nun fällt sie aber möglicherweise nicht in die Definition der Großprojekte im Sinne des aktuellen GVFG. Die fallen damit raus, haben aber die gleichen Probleme und die gleichen Herausforderungen in ihrer Verkehrssituation. Die haben nicht weniger Stau, nicht weniger Emission, nicht seltener Schadstoffgrenzwerte Überschreitung und sie müssen genauso zu unseren Klimazielen beitragen. CO₂ im Verkehr entsteht ja nicht nur in Großstädten, nicht nur auf großen Fernstraßen und Hauptachsen. Es entsteht ganz maßgeblich auf vielen Pendelstrecken zwischen umliegenden Gemeinden und Großstädten und letztendlich müssen alle einen wesentlichen Beitrag leisten. Von daher sehe ich hier die Chance, dass wir diesen Städten zukünftig mehr Möglichkeiten geben.

Ein dritter Punkt: in diesem Gesetz wird – richtig erweise, wie ich finde –, der Erhalt mit aufgenom-



Nur zur dienstlichen Verwendung

men und vor allem der Radverkehr mit aufgenommen. So ist der Vorschlag und da ist es natürlich in sich schlüssig, dass dann die Fördermittelsumme abgesenkt wird, denn ein Projekt, das möglicherweise mal für 50, 60, oder 70 Millionen Euro gebaut wurde, verursacht natürlich keine Erhaltungsinvestition in gleicher Höhe, die sind geringer. Somit wäre es nur konsequent, hier den Betrag herabzusetzen, um dann diese Projekte in dieser Linie zu behalten. Auch den Radverkehr muss man durchaus in größeren Dimensionen und auch Volumen denken, Frau Kohls hat es ausgeführt. Aber in der Regel werden Radprojekte vielleicht im Bereich von 5 Millionen Euro liegen, aber sicherlich nicht regelmäßig im Bereich von 50 Millionen und mehr. Von daher ist es konsequent und konsistent, diesen Betrag abzusenken. In der Konsequenz, das muss man natürlich ehrlicherweise sagen, heißt das, dass die Anforderung, die Bedarfe innerhalb des GVFG wachsen würden. Das macht grundsätzlich nur Sinn, wenn auch die gesamte Ausstattung mit Mitteln für dieses Gesetz entsprechend deutlich anwachsen würde.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir sind damit am Ende der ersten Frage- und Antwortrunde. Wenn wir uns ein bisschen sputen, schaffen wir noch die zweite. Das heißt, es müssten bitte alle ein bisschen konzentriert fragen. Für die CDU/CSU-Fraktion, nochmal der Kollege Donth, bitte.

Abg. **Michael Donth** (CDU/CSU): Vielen Dank Herr Vorsitzender. Ich möchte eine kurze Vorbemerkung machen. Herr Müller hat gesagt, der Bund hat sich faktisch für viele Kommunen aus der Straßenbauförderung zurückgezogen. Die Gelder bekommen die Länder für dieses Projekt, insoweit ist der Bund noch in der Verantwortung. Er gibt dieses Geld allerdings nicht zweckgebunden, das war bei Herrn Kosok gerade auch in etwa der Tenor. Die Länder geben nichts, also muss der Bund weiter fördern, also zahlen wir doppelt und dreifach. Ich glaube, das entspricht nicht unserem grundsätzlichen Verständnis. Die Länder haben gesagt, wir sind selber „groß“, wir sind in der Verantwortung und deshalb der richtige Adressat.

Ich möchte den Herrn Kiel fragen. Sie haben ja unterstützt, dass es diese 50 Millionen Grenze gibt – das, was der Herr Arnold auch gesagt hat, – die Unterscheidung zwischen dem, was der Bund mit unterstützt, für die großen Projekte, da, wo Städte

und Länder überfordert wären und deshalb fördert der Bund mit. Jetzt wissen wir, dass seit 1997 diese 50 Millionen im Gesetz stehen. Wenn wir die Inflation mit reinrechnen, entspricht es heute etwa knapp 70 Millionen. Eigentlich müsste man die Inflation bereinigen und den Satz sogar anheben.

Aber das ist gar nicht meine Frage, sondern es geht um die Sanierung. Sie haben gesagt, wenn wir jetzt die Sanierung mit reinnehmen, könnte oder sollte man eigentlich von diesen 50 Millionen runter gehen. Das wollte ich nochmal hinterfragen. Denn grundsätzlich ist es doch so, dass ein Wirtschaftsbetrieb – und Verkehrsunternehmen zählen ja dazu – Rücklagen zur Seite legen müssten für Sanierungen oder diese mit einplanen müssten. Wir wissen, das funktioniert nicht, weil wir die Preise nicht nach Markt, sondern meistens politisch festlegen.

Aber der zweite Punkt ist: es wären doch grundsätzlich auch wiederum die Länder zuständig für Sanierungen, die bei irgendwelchen S-Bahnen, Tunnels oder sonst wo stattfinden. Da müssten eigentlich Gelder der Länder fließen. Wie kommen Sie zu dieser Begründung, wenn man Sanierung aufnimmt, müsste die Schwelle kleiner sein?

Die zweite Frage betrifft das Thema Sammelanträge, die gebildet werden sollen, damit man die Schwelle erreicht. Ist es nicht heute schon so, dass in der Regel Anträge zumeist von Verbünden gestellt werden, also nicht nur von einer Stadt A oder Stadt B? In der Regel sind diese Netze heute Verbünde. Ich kenne das aus meiner Region, da sind nicht nur mehrere Landkreise, sondern auch zahlreiche Städte mit an Bord. Insofern haben wir dieses Sammelsystem schon.

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Wiehle bitte, für die AfD-Fraktion.

Abg. **Wolfgang Wieghe** (AfD): Ich darf noch eine Frage stellen, die hochgekommen ist aus dem Zusammenhang mit der Förderung von Vorhaben. Speziell Straßenbahn-Vorhaben ohne eigenen Gleiskörper. Ich kenne das aus meiner Stadtratszeit in München – egal ob mit oder ohne eigenen Gleiskörper –, wenn man eine Straßenbahn in eine schon enge Straße setzt, führt das zu einer Verlangsamung des Individualverkehrs, was wiederum volkswirtschaftliche Auswirkungen hat. Da gibt es vielleicht alternative Maßnahmen: man



Nur zur dienstlichen Verwendung

baut die Straßenbahn in der Nachbarstraße oder man baut sie anders oder man baut eine U-Bahn, dann werden die Einschränkungen beim Individualverkehr geringer. In welcher Weise wird dieser volkswirtschaftliche Effekt bei der Bewertung von Vorhaben in der standardisierten Bewertung eigentlich sichtbar?

Vorsitzender: An wen ging die Frage?

Abg. **Wolfgang Wiegle** (AfD): An Herrn Dr. Haberland und an Herrn Dr. Arnold möchte ich diese Frage stellen.

Vorsitzender: Martin Burkert, bitte für die SPD.

Abg. **Martin Burkert** (SPD): Ich habe nur eine Frage an den Herrn Dr. Schilling, auch wieder bezugnehmend auf die 50 Millionen – ist es die richtige Summe?

Im Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sind 10 Millionen genannt. Die SPD hat eine andere Position dazu. Kennen Sie Beispiele, wo solche Verkehrsprojekte dann profitiert hätten oder ist das alles Theorie, was wir hier machen? Und – die Frage haben wir an den Städtetag gehabt –, was halten Sie davon, mit diesen Mitteln auch in die Instandhaltung zu gehen?

Und an den Herrn Kiel nochmal die Frage, nachdem Frau Kohls das sehr ausführlich ausgeführt hat, wie sieht denn der Städtetag die Aufnahme von Radwegenetzen in die das GVFG?

Vorsitzender: Danke sehr. Kollege Herbst bitte, für die FDP.

Abg. **Torsten Herbst** (FDP): Ich habe nur eine kurze Nachfrage an den Herrn Müller, der erwähnt, dass neue Partnerschaftsmodelle zwischen öffentlicher Hand und Privatwirtschaft dazu beitragen können, Projekte besser zu realisieren. Vielleicht könnten Sie darauf nochmal eingehen? Gibt es dafür Beispiele oder Angebote, die aus Industriesicht interessant sein könnten, um wie gesagt, schneller und qualitativ hochwertiger Projekte vollziehen zu können?

Vorsitzender: Danke sehr. Für DIE LINKE gibt es keine Meldung; dann machen wir weiter. Kollege Gelhaar, bitte.

Abg. **Stefan Gelhaar** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Nochmal ganz kurz vorneweg: der Bund hat sich nicht zurückgezogen aus der Autoförderung,

sondern es ist eine gewisse Klarheit geschaffen worden. Über das GVFG werden aktuell keine Straßenbaumaßnahmen gefördert, tatsächlich nicht und rechtlich ist das auch gar nicht möglich. Das Grundgesetz ist sehr eindeutig. Es gibt vielleicht eine Verwirrung, die dadurch entsteht, dass das GVFG diesen Katalogteil noch hat, obwohl er gar nicht mehr anwendbar ist. Das ist schon rechtlich ausgeschlossen. Das bitte ich alle, nochmal mitzunehmen. Vielleicht ist es genau deswegen so wichtig, das zu streichen, um Transparenz herzustellen, denn wenn wir schon hier in diesen Raum, in dieser erlesenen Runde, das so wahrnehmen, wie es eben nicht ist, dann ist das sehr schwierig.

Mich würde sehr stark die Frage nach der standardisierten Bewertung interessieren. Ich möchte Sie, Herr Kosok, nochmal um Ihre Einschätzung bitten, vor dem Hintergrund, dass im aktuellen GVFG Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit genannt werden. Welche Auswirkung hätte es für den Geber einer standardisierten Bewertung – das betrifft die Bundesregierung –, wenn dort auf einmal weitere Aspekte hinzugefügt werden, quasi als legislatorischer Befehl an die Exekutive, das zu berücksichtigen? Oder man kann durchaus die Auffassung vertreten, dass die standardisierte Bewertung dadurch allein noch nicht verändert wird. Muss man vielleicht noch tiefer in den Gesetzentwurf reingehen und noch etwas mehr schreiben, meinetwegen eine ausdrückliche Anordnung, dass die standardisierte Bewertung zu bearbeiten ist, um dies den neueren Anforderungen anzupassen?

Das wäre meine eine Frage. Die andere Frage bezieht sich auf den Punkt mit den Klein- und Großprojekten. Es wurde schon angesprochen, dass es kleinere Städte gibt, Mittelstädte – es sind ja keine Kleinstädte, die sich ein Straßenbahnnetz bauen; und Herr Donth hat die Verkehrsverbünde angesprochen. Vielleicht gibt es Deutschlandweit sehr starke Unterschiede. In Potsdam z.B. ist die Stadt für ihre Straßenbahn selbst zuständig. Es würde mich interessieren, ob die Mittelstädte nicht einen Vorteil davontragen würden, wenn die Projektsumme absinkt. Und in dem Kontext, wenn man bis jetzt als Bund Großprojekte gefördert hat und jetzt sagt, bei der Sanierung halten wir uns aber zurück, ob das dann nicht sogar auch große Städte oder Verkehrsverbünde überfordern könnte.



Nur zur dienstlichen Verwendung

Vorsitzender: Danke sehr. Bevor wir jetzt in die Antwortrunde eintreten, der Hinweis mit Blick auf die Uhr: einige Kollegen müssen weg; das liegt nicht an ihrer Unhöflichkeit, sondern am Plenum. Meine Bitte ist, möglichst komprimiert zu antworten und wenn Sie die Möglichkeit haben, auch schriftlich zu antworten, in Ergänzung der Stellungnahmen, wäre das natürlich sehr freundlich. Dann könnte man die eine oder andere Frage auf diesem Weg klären. Und man kann das ja öffentlich und allen Kollegen zugänglich machen. Herr Kiel, bitte.

Thomas Kiel (Deutscher Städtetag): Vielleicht zu der Frage von Herrn Donth zu der 50 Millionen Grenze. Tatsächlich ist seit 1996 nicht nur die Grenze unverändert, sondern vor allen Dingen der Betrag. Wenn wir uns über Inflation unterhalten, müsste man vielleicht tatsächlich als erstes beim Betrag anfassen. Das müssen wir deswegen nicht, weil es im Koalitionsvertrag steht und dafür sind wir sehr dankbar, dass da Geld rein soll. Die Frage ist, muss mit dem wachsenden Betrag die Grenze nicht sogar ansteigen? Das würde die Projekte, die jetzt in der Warteschleife sind, aussieben. Und ich sage nochmal ganz gezielt mit Blick auf die Förderung von Ersatzinvestitionen, also Sanierung: es macht keinen Sinn, jemanden aufzugeben, für die Sanierung erstmal ordentlich zu sammeln und vielleicht auflaufen zu lassen, damit er dann besser dasteht. Also sozusagen ihm dann eine höhere Schwelle zu offerieren, ab der er Sanierungsmittel bekommt. Das würde den völlig falschen Anreiz liefern. Wir sind von daher auch ganz dankbar, dass dieses Thema im Übrigen schon vor der letzten Verfassungsrunde, ich glaube 2016, hier im Ausschuss beraten worden ist und man damals – anders als die Verfassungsnotelle zustande gekommen ist – schon davon ausgegangen war, dass man den Betrag anheben müsste, nämlich damals auf einen genannten Betrag von 500 Millionen Euro.

Daraus erklärt sich übrigens auch unsere damalige Stellungnahme von 2016. Die hatte ein bisschen zum Ziel, diese damalige Erwägung zu berücksichtigen. Und wenn ich sozusagen einen Wunsch für das GVFG-Bundesprogramm aussprechen darf, was sozusagen die Mittelverteilung anbelangt, würde ich folgendes sagen: es soll ja in zwei Stufen ergänzt und angehoben werden, und diese Mittel sollte man sozusagen sukzessive auch je

zur Hälfte in den Neubau und in die Sanierung zu stecken, um beide Aspekte parallel hochlaufen zu lassen. Denn wir brauchen in der Tat beides. Es macht Sinn, es genauso zu belassen, wie es ist, nämlich die Mittel nach Bedarf zu vergeben und nicht als erstes nach einer Anhebung darüber zu diskutieren, ob man jetzt einen Verteilungsschlüssel aufmachen und jeder ein exaktes Stück des Kuchens abbekommen muss. Das kriegt man sehr gut und transparent hin. Über die Auflistung des GVFG-Bundesprogramms, die jedes Jahr erneuert wird und wo seit Anbeginn des Programms aufgelistet wird, welches Bundesland und welche Maßnahme welche Mittel bekommt. Die bedarfsgerechte Förderung, das ist der ganz entscheidende Wunsch dabei.

Herr Burkert hatte die Frage gestellt nach der Aufnahme der Radwegenetze ins GVFG. Ich sage ganz ernsthaft – das habe ich vorhin vielleicht nicht so deutlich in der Fragerunde gezeigt – erstmal sollte jeder seines zahlen. Dass sozusagen der Bund für den Ausbau des Radwegenetzes der Kommunen zahlt, halte ich für per se ausgeschlossen. Das müssen die Kommunen selber und auch planungsrechtlich ganz selbstständig bewältigen, wo sie den Verkehr hintun.

Das sieht natürlich ganz deutlich anders aus bei den Radschnellwegen. Da kann man sagen, das ist eine Aufgabe, die auch länderübergreifende Bedeutung hat, weil diese Schnellwege nicht nur regional bedeutsam sind, sondern man sie gegebenenfalls zu einem richtigen Netz verdichten kann, was dann quasi ein Bundesnetz ist. Insofern ist das jedenfalls deutlich anders. Es gibt auch verschiedene andere Punkte, wo es Anlass gibt, dass der Bund fördert. Das ist zum einen natürlich die Begleitung von Bundesinfrastrukturen, da sind wir mindestens bei der Straße dabei, zu sagen, die kann auch gefördert sein, wenn sozusagen der Radweg der B1 nicht unmittelbar der B1 folgt, sondern eine gesonderte Trasse macht. Das ist sehr zu begrüßen, diese Lockerung. Und dann gibt es eben die vielen Möglichkeiten der Pilotprojekt-Förderung, die wir im NRVP, also im nationalen Radverkehrsplan, sehen und da könnte man jedenfalls das eine oder andere aufstocken. Ich hatte vorhin als Beispiele schon die Verknüpfung von Bahn mit dem Radverkehr genannt. Da kann der Bund wirklich einiges bewirken, weil sich zwei streiten, wer es eigentlich richten muss, nämlich



Nur zur dienstlichen Verwendung

die Deutsche Bahn und die Kommune nach dem Haustürprinzip.

Vorsitzender: Vielen Dank. Wir haben noch fünf Stellungnahmen, deshalb bitte ich um Kürze, ansonsten nochmal der Hinweis auf eine schriftliche Stellungnahme. Dr. Haberland, bitte.

Dr. Michael Haberland (Mobil in Deutschland e.V.): Vielen Dank. Es wurde gefragt, im Zusammenhang mit Straßenbahnen, wie eine Verlangsamung des Verkehrs sich auf die standardisierte Bewertung niederschlägt.

Vorhin wurden ein paar Beispiele, ein paar Parameter, genannt, die durchaus eine Rolle spielen sollten, wenn man dieses Paket aufdröseln möchte. Es findet bisher noch keine Berücksichtigung einer Verlangsamung des Verkehrs in der standardisierten Bewertung statt. Der Individualverkehr wird durch welche Gleisform auch immer tatsächlich behindert, das wird in dieser Form aber nicht berücksichtigt, d.h., es müsste tatsächlich einen negativen Beitrag geben, wenn das deutliche Auswirkungen auf den Individualverkehr hat, und auf den Wirtschaftsverkehr genauso. Damit wäre eine deutlich treffgenauere volkswirtschaftliche Bewertung zu erreichen, wenn man das so aufschnüren möchte. Wir hatten es vorhin gehört, Substitution ist in der Theorie immer ganz schön. In der Praxis ist es natürlich was anderes, gerade in Städten, wo wir merken –, z.B. in München, die Stadt wächst jedes Jahr um 20.000 Einwohner, explodiert geradezu – wir haben ein Zulassungsplus an Fahrzeugen, die müssen irgendwohin, wir haben natürlich auch mehr Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr, mehr Gäste im Fahrradverkehr. Insgesamt muss aber für eine Lösung gesorgt werden und nicht „dem einen was wegnehmen und dem anderen was geben“. Das sorgt nicht für mehr Verkehrsfluss und natürlich auch nicht für entspannteres Fahren und nicht für eine bessere gesamtverkehrliche Betrachtung.

Vorsitzender: Danke sehr. Dr. Arnold, bitte.

Dr. Martin Arnold (Intraplan Consult GmbH): Die erste Frage ist schon beantwortet von meinem Nachbarn Herrn Haberland. In der standardisierten Bewertung findet es keinen Niederschlag, wenn ein Bahnkörper mit oder ohne besonderes Gleis Straßenverkehr verdrängt oder auch Parkraum wegnimmt. Das ist derzeit nicht drin.

Herr Donth hatte die Frage nach den Sammelvorhaben grundsätzlich in den Raum gestellt. Wenn man das auf die Frage, „wer ist Antragsteller?“ beschränkt, trifft das, glaube ich, nicht das richtige Ziel. Wenn ein Verkehrsverbund, ein Zweckverband, verschiedene Kommunen Antragsteller sind für ein einheitliches Projekt – das ist insofern unabhängig von der Fördersumme – wenn es also um ein Projekt geht, muss man sich zusammenschließen und dann zählt die Fördersumme für dieses Projekt, gleichgültig wie viele Beteiligte daran es gibt.

Das hat nichts mit diesen Sammelaanträgen zu tun. Sammelvorhaben meint eher, dass man unabhängig voneinander operierende Projekte zusammenpacken kann, sodass man die Fördersumme von 50 Millionen überschreitet. Dieses Instrument gibt es heute schon, es sind in Stadtbahn-Ausbau Leipzig verschiedenste Einzelprojekte zusammen gepackt worden. Derzeit ist in Braunschweig ein ähnliches Projekt in Arbeit, wo man Projekte, die mehr oder weniger zusammenhängen, so zusammen packt, dass man auf das Fördervolumen 50 Millionen Euro kommt. Diese Instrumente gibt es heute schon. Das ist aber unabhängig von der Fördersumme.

Vorsitzender: Vielen Dank. Dr. Schilling bitte als nächstes.

Dr. Jan Schilling (VDV): Vielen Dank. Ich fasse mich einigermaßen kurz und verweise auf die schriftliche Stellungnahme. Ich glaube, das Thema Ersatzinvestition ist wirklich das aus unserer Sicht zentrale Thema, also das in das GVFG aufzunehmen. Ich glaube, da hat man einen guten Ansatz bei der Straße gefunden, wo man das mit fördert, wo man den Erhalt gleich mit hinein nimmt. Dass keine Mittel zurückgelegt werden, das ist ja mal angeklungen, hängt daran, dass man keine Abschreibung auf Fördermittel machen kann. Das hat eine betriebswirtschaftliche Logik. Das funktioniert einfach nicht. Das ist keine Vorsorge, die die Unternehmen nicht gemacht haben, sondern es geht einfach nicht. Und wir haben natürlich viele Projekte, die gebaut worden sind mit GVFG-Mitteln und die jetzt bei den Ersatzinvestitionen anstehen. Diese überfordern die Kommunen und Länder genauso, wie sie die Neubauten überfordert hätten. Dass dafür eine andere Summe notwendig ist, um damit auf die 50 Millionen zu kommen – die sind für Neubauten im GVFG



Nur zur dienstlichen Verwendung

drin –, das ist die Systematik. Die würden wir auch beibehalten.

Das Argument von Herrn Donth ist aus unserer Sicht genau richtig. Wir haben es mal abgezinst mit dem Baupreisindex und das wären dann heute noch 36,5 Millionen Euro. Wenn man dann jetzt noch Brandschutz, Barrierefreiheit etc. pp. gestiegene Baukosten irgendwo mit einpreist, sieht man, wo man da landet, ungefähr in der Höhe dieser Mittel. Von daher ist es aus unserer Sicht die richtige Summe, weil sie die Grenze zwischen der Bundes- und der Landesfinanzierung darstellt. Das ist aus unserer Sicht auch ganz wichtig, dass die Länder in dieser Verantwortung bleiben, weil wir eine kohärente Finanzierungskulisse haben. Wir können nicht immer auf den Bund zugehen, wir gehen auf die Länder zu und versuchen, diese Zweckbindung zu erreichen. Und aus unserer Sicht wäre jetzt auch Druck auf die Länder aufzumachen, die über die Entflechtungsmittel vom Bund massiv Geld bekommen haben.

Deshalb würden wir sagen, bei den Neubauten soll man bei den 50 Millionen bleiben. Bei den Ersatzinvestitionen müssen wir uns überlegen, ob das noch die richtige Grenze ist, denn die sind deutlich billiger. Dann wird man sich überlegen müssen, wo landen wir da, gehen wir ein bisschen darunter. Ich glaube, man braucht für das Thema Sanierung ohnehin eine Konkretisierung, die standardisierte Bewertung wird für Ersatzinvestitionen nicht funktionieren. Das heißt man wird, so wie man jetzt im GVFG für Neubau diese 50 Millionen und eine „Standi“ darunter hat. Wenn man den Strang Sanierung aufnimmt, wofür wir sehr deutlich plädieren, würde man sagen müssen, wo liegt die richtige Schwelle in dem Abschneiden zwischen Bund und Ländern und wie sieht da die Systematik in der Umsetzung, also in der Administration und Operationalisierung dieser Sanierungsmaßnahmen aus. Denn da passt die Standi auch nicht. Ich hoffe, das hat ein bisschen den Rahmen gespannt.

Vorsitzender: Sehr gut. Vielen Dank. Herr Müller bitte.

Tim-Oliver Müller (Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e. V.): Herr Donth, Sie hatten natürlich vollkommen Recht, die Mittel gehen an die Länder. Das Stichwort, das wichtig ist, ist die

Zweckbindung, das hat Dr. Schilling genannt. Aber das ist eine Diskussion, die mit den Ländern zu führen ist. Stichwort Partnerschaft: Ich habe gerade hinter mir, Herr Herbst, schon gehört, „jetzt kommt das Plädoyer der Bauindustrie für ÖPP“. Das werden Sie von mir nicht hören, dass alles in ÖPP umgesetzt werden muss, aber wir sagen natürlich auch ganz deutlich: ÖPP gehört einfach dazu. Es ist eine Beschaffungsvariante, nicht mehr und nicht weniger. Was ich eigentlich mit dem Thema Partnerschaft sagen wollte, ist: es sollte heute Standard sein und wir machen es in anderen Disziplinen auch, wir sind interdisziplinär unterwegs, im Sozialmanagement, im Bereich Klima, Umwelt, in der Wissenschaft, nur am Bau denken wir separat. Wir machen die Planung in ganz vielen verschiedenen Teilen, den Bau zerhackstücken wir auch noch. Wir denken nicht an Betrieb, wir denken nicht an die Instandhaltung. Deswegen wollen wir mit dem Wort Partnerschaft eigentlich nicht nur für ÖPP, sondern vielmehr für ein modernes Baumanagement werben und sagen: es gibt verschiedene Beschaffungsvarianten. Eine Lösung für alles gibt es nicht. Es muss eine Modellvielfalt geben. Der Bau einer Kita hat eine ganz andere Herausforderung als der eines Flughafens oder eines Bahnhofs. Ich glaube, da können mir hier alle zustimmen. Wir wollen letztendlich erreichen, dass die ganze Bandbreite an Beschaffungsmodellen in den Fokus gerückt wird. Von der konventionellen über Planen und Bauen, über Erhaltungsmodelle, über Instandhaltungsmodell, vielleicht auch mal ein ÖPP-Projekt, gar keine Frage. Eigentlich hat die Reform-Kommission Großprojekte auch ganz klar gezeigt, dass partnerschaftliche Projektzusammenarbeit heute notwendig ist. Und dabei geht es nicht nur um die Beschaffungsvarianten, die ich eben genannt habe, sondern auch um vertragliche Elemente. Warum definieren wir eigentlich im Bau nicht gemeinsam? Bauunternehmer und die öffentliche Hand. Warum machen wir kein gemeinsames Risikomanagement? Warum sind wir im Bereich Partnerschaft nicht so unterwegs, dass wir bauen und uns nicht über die Nachträge die Köpfe einschlagen? Das heißt, es geht auch beim Thema Partnerschaft um den Umgang miteinander. Wie ich schon erwähnt habe, wir wollen bauen und nicht streiten. Wenn wir zu mehr Partnerschaft kämen, würde auch die öffentliche Hand vom Optimierungspotential, das der Bauunternehmer mit seinem



Nur zur dienstlichen Verwendung

Know-how mitbringt, profitieren können. Wir können die Planungsphase optimieren, wir können den Bau optimieren, wir können auch Berücksichtigung von Aspekten wie Klimaschutz und Innovation insgesamt in die Brauprojekte einfließen lassen. Es gibt beispielsweise Modellprojekte in Hamburg mit Asphaltdecken, die durch Unternehmen entwickelt wurden, mit denen Stickoxide gebunden werden. Wir können auch mit anderen Herangehensweisen an den Bau einen Beitrag leisten, indem man das infrastrukturelle und die Realisierung von Infrastruktur am Ende mit berücksichtigt. Und wenn wir künftig über mehr Digitalisierung sprechen und wir uns alle auf einer digitalen Plattform im Rahmen von BIM¹ treffen sollen, alle Projektbeteiligten, dann müssen wir auch früher und besser zusammenarbeiten. Digitalisierung ist letztendlich ein Katalysator für mehr Partnerschaft, sonst macht das ganze Thema Digitalisierung keinen Sinn. Das ist das Plädoyer.

Vorsitzender: Vielen Dank. Herr Kosok. Sie haben die Gelegenheit für die abschließenden Sätze.

Philipp Kosok (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Danke. Bei den Mittelstädten – ich bin vorhin schon ein bisschen darauf eingegangen –, geht es vor allen um Straßenbahnstädte in den neuen Ländern, die bisher nicht von den GVFG-Mitteln profitieren können. Ich würde es aber gern noch um einen Aspekt erweitern. Es wird zukünftig darum gehen, verstärkt Verkehr zu elektrifizieren, für unser Verständnis kann nicht nur der jetzige Autoverkehr umgestellt werden auf Elektroautos, sondern es muss auch eine Verlagerung in andere effektive, umweltfreundliche Verkehrsmittel geben, die heute schon sehr gut elektrisch unterwegs sein können. Das sind die Straßenbahnen, das sind aber auch Oberleitungsbusse, die haben wir heute gar nicht erwähnt, aber, das finde ich sehr dankenswert, auf die geht der Vorschlag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auch ein.

Das ist ein Phänomen, das man in vielen Ländern Osteuropas sehr häufig beobachten kann. Die haben sehr moderne, sehr attraktive Netze. In Deutschland fristen die leider ein absolutes Schattendasein. Ich glaube, das liegt ein stückweit an solchen Förderkulissen, weil solche Projekte durchaus für Mittelstädte geeignet sind, auf einem

hohen Niveau ein sehr attraktives Angebot als Alternative zum Verkehr mit dem eigenen Auto zu bieten, die dabei nicht enorm hohe Infrastrukturkosten bei der Einrichtung verursachen.

Die andere Frage betrifft ökologische Kriterien und die standardisierte Bewertung. Natürlich berücksichtigt die standardisierte Bewertung auch ökologische Kriterien. Wenn die standardisierte Bewertung das in ausreichendem Maße tun würde, hätten wir, glaube ich, das Problem nicht, dass im Verkehr, je mehr wir bauen, desto mehr Emissionen wir tatsächlich an Co₂ von Jahr zu Jahr haben. Im vergangenen Jahr allein über 2 Prozent Zunahme, das heißt, in Konsequenz, die ökologischen Kriterien sind dort heute deutlich zu wenig berücksichtigt. Von daher sehe ich tatsächlich dringend den Bedarf einer Überarbeitung der standardisierten Bewertung. Entweder sollte man diese Kriterien deutlich höher gewichten oder möglicherweise darüber nachdenken, Projekte die ganz grundlegend den Zielen – beispielsweise den Klimazielen, die die Bundesregierung unterschrieben hat –, zuwiderlaufen, möglicherweise auch ausschließen zu können.

Vorsitzender: Vielen Dank. Damit sind wir auch am Ende der zweiten Runde. Dr. Brohm, ich bitte um Verständnis, dass wir jetzt leider keine Zeit mehr haben; ich glaube, es lag auch einfach daran, dass die Kollegen sich nicht drauf einstellen konnten, das Sie da sind. Aber auch für Sie gibt es natürlich gerne die Möglichkeit, eine schriftliche Stellungnahme zu den Fragen abzugeben, die hier aufgeworfen wurden.

Ich danke unseren Sachverständigen – herzlichen Dank dafür, dass Sie sich die Zeit genommen haben und für die schriftlichen Stellungnahmen. Ich glaube, das war eine sehr spannende Debatte. Sie hören ja, dass es in Opposition und Regierung einen Grundkonsens gibt, dass die Mittel angepasst werden müssen. Das hat auch die Opposition hier ausdrücklich begrüßt. Über die Frage der Verstetigung, über die Frage, was man sonst noch alles ausweiten könnte, gibt es unterschiedliche Meinungen und das haben Sie auch mitgenommen. Ich glaube, dass sehr deutlich geworden ist, dass wir hier über eines der wichtigsten Themen reden, wenn das klappen soll mit der Mobilitäts-

¹ Building Information Modeling



Nur zur dienstlichen Verwendung

wende. Danke sehr nochmals, Ihnen noch eine erfolgreiche Arbeit, einen schönen Tag und ich danke den Kolleginnen und Kollegen, die bis zum Schluss geblieben sind.

Schluss der Sitzung: 13.10 Uhr

Cem Özdemir, MdB
Vorsitzender



Zusammenfassung der Stellungnahmen

Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 7. November 2018, 11.30 Uhr – 13.00 Uhr, PLH E 600

Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG)

Drucksache 19/2695

A-Drs. 19(15)138-A

Seite 1

Dr. Jan Schilling

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

A-Drs. 19(15)138-B

Seite 4

Thomas Kiel

Deutscher Städtetag

A-Drs. 19(15)138-C

Seite 8

Angela Kohls

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (adfc)

A-Drs. 19(15)138-D

Seite 13

Dr. rer. pol. Martin Arnold

Intraplan Consult GmbH

A-Drs. 19(15)138-E

Seite 17

Philipp Kosok

Verkehrsclub Deutschland e.V.

A-Drs. 19(15)138-F

Seite 20

Dr. Michael Haberland

Mobil in Deutschland e.V.

A-Drs. 19(15)138-G

Seite 23

Deutscher Landkreistag

VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), in dem 600 Unternehmen des Öffentlichen Personen- und Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert sind, begrüßt außerordentlich, dass die Bundesregierung umgehend mit der Umsetzung der im Koalitionsvertrag für die 19. Legislaturperiode verabredeten Erhöhung und Dynamisierung der Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) begonnen hat.

Die besonderen Programme für den Bau und Ausbau schienengebundener Verkehrswege des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Verdichtungsräumen nach § 6 Absatz 1 GVFG sind für Verkehrsunternehmen und Kommunen ein zentraler Finanzierungsbaustein – gerade auch mit Blick auf die Erreichung verkehrspolitischer Zielsetzungen im Bereich Klimaschutz und Luftreinhaltung. Das Streichen der zeitlichen Vorgabe in Artikel 125c Absatz 2 Satz 3 GG entspricht einer zentralen Forderung des VDV und ist die Voraussetzung dafür, dass die Mittel für das GVFG bis zum Jahr 2021 erhöht und danach dynamisiert zur Verfügung stehen können.

Mit der in Aussicht stehenden höheren Dotierung für das GVFG stellt sich die zentrale Frage, ob der verkehrspolitisch notwendige Investitionsanstieg mit den bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen gelingen kann oder ob darüber hinaus veränderte Förderbedingungen erforderlich sind.

Für den dringend notwendigen Kapazitätsausbau und Erhalt der Infrastrukturen ist die Branche auf sichere und planbare Rahmenbedingungen angewiesen. Dafür ist ein kohärentes Finanzierungssystem aller staatlichen Ebenen – Bund, Länder und Kommunen notwendig. Angesichts der Regelungen, die bei der Föderalismusreform I und der Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 im Sommer 2017 verabschiedet wurden, plädiert der VDV daher dafür, das Verhältnis zwischen der Finanzierungsverantwortung des Bundes und der Länder grundsätzlich beizubehalten. Die Grundintention des GVFG sollte dabei erhalten bleiben. Auf Ebene der jeweiligen Bundesländer gilt es, die dort bestehende Finanzierungsverantwortung konsequent wahrzunehmen und zu stärken, z. B. emissionsarme Linienbusse, Schienenfahrzeuge, Vorhaben zur ÖPNV-Beschleunigung und den Radverkehr.

Mit Blick auf den vorliegenden Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Drucksache 19/2695) sind aus Sicht des VDV folgende Punkte von besonderer Relevanz:

Aufnahme von Investitionen zur Grunderneuerung/Ersatzinvestitionen in den Katalog förderfähiger Vorhaben

Die Aufnahme des Fördertatbestands Grunderneuerung/Ersatzinvestitionen ins GVFG ist für den Erhalt und die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und für den VDV von zentraler Bedeutung.

Neben der originären Verantwortung der Länder für Erneuerungsinvestitionen beurteilt der VDV das GVFG als flankierendes Instrument, das dem Bund zur Verfügung steht, um neben dem Neu- und Ausbau auch dringend notwendige Ersatzinvestitionen in schienengebundene Verkehrsinfrastruktur zu unterstützen. Bereits im Kontext der Beratungen zum Bundeshaushalt 2016 hat der Haushaltungsausschuss im November 2015 einen Entschließungsantrag aus dem Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

angenommen, der die Bundesregierung um Prüfung bittet, ob im Rahmen des GVFG auch Investitionen zur Grunderneuerung/Ersatzinvestitionen gefördert werden können.

Für die Grunderneuerung und Modernisierung schienengebundener Verkehrsanlagen sind dabei geeignete Förderkriterien festzulegen. Bei Übertragung des bewährten GVFG-Prinzips der Kofinanzierung von Bund, Ländern und Kommunen ist für Investitionen zur Grunderneuerung ein kongruenter Mittelaufwuchs auf Landes- und kommunaler Ebene sicherzustellen, der nicht zulasten bestehender investiver oder konsumtiver ÖPNV-Finanzierungsinstrumente gehen darf. Daher setzt sich der VDV intensiv dafür ein, die Förderung von Investitionen zur Grunderneuerung/Ersatzinvestitionen schienengebundener Verkehrsinfrastruktur in allen Landes-GVFG zu verankern. Bei einer finanziellen Beteiligung des Bundes an Vorhaben zur Grunderneuerung im Rahmen des GVFG erhalten die Länder finanzielle Spielräume, um ihrerseits zusätzliche Investitionen zur Erneuerung der ÖPNV-Infrastruktur und zur Stärkung des ÖPNV-Gesamtsystems durchzuführen.

Erweiterung des GVFG-Förderkatalogs

Die in Nummer 3 des Gesetzentwurfs vorgesehene Neufassung von § 6 Absatz 1 GVFG würde den Förderkatalog des GVFG-Bundesprogramms auf den gesamten § 2 Absatz 1 GVFG – ohne die derzeitige Fokussierung auf „... Verkehrswege der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, nichtbundeseigenen Eisenbahnen ...“ nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 GVFG – erheblich erweitern. Dies würde die Förderstruktur des GVFG grundlegend verändern und mehrheitlich die Förderbereiche der früheren GVFG-Landesprogramme, welche mit Inkrafttreten der Föderalismusreform I ab 2007 beendet wurden in den Bereich des Bundes verschieben.

Seit 2007 haben die Länder zur Verwendung der Entflechtungsmittel eigene landesrechtliche Regelungen, sogenannte Landes-GVFG, erlassen, in denen die förderfähigen Vorhaben aus § 2 Absatz 1 GVFG weitgehend übernommen wurden. Mit dem Gesetzentwurf würde der Bund ermächtigt, zum Großteil die gleichen investiven Vorhaben im ÖPNV zu finanzieren, welche die Länder bereits im Rahmen ihrer eigenen Landes-GVFG fördern. Diese Doppelzuständigkeit wäre ein Eingriff in die auch verfassungsrechtlich determinierte Grundstruktur des GVFG – mit dem Risiko, dass sich die Länder in der Folge aus diesen Investitionsbereichen zurückziehen und in der Gesamtsicht insgesamt weniger Mittel für den ÖPNV zur Verfügung stehen.

Absenken der Förderschwelle für Neu- und Ausbauvorhaben

Für das GVFG-Bundesprogramm 2017 – 2021 sind derzeit Neubauprojekte mit einem Volumen in Höhe von über 8 Mrd. Euro an zuwendungsfähigen Kosten endgültig oder bedingt eingeplant. Das entspricht einer 24-fachen Überzeichnung der derzeit jährlich verfügbaren Mittel. Für eine Absenkung der Förderschwelle für Neu- und Ausbauvorhaben nach § 6 Absatz 1 GVFG in Höhe von 50 Mio. Euro zuwendungsfähigen Kosten bestände aus Sicht des VDV nur Bedarf, wenn nicht genügend neue Vorhaben angemeldet wären. Zudem wurde diese Schwelle bereits 1997 festgelegt und ist daher bereits aufgrund der seitdem nicht berücksichtigten Inflation abgesunken. Das GVFG sollte nicht mit zusätzlichen Ausgaben belastet werden, für welche die höhere Dotierung und Dynamisierung letztendlich nicht ausreichen. Sofern es mit dem Mittelaufwuchs in den kommenden Jahren noch nicht genügend baureife Neubauprojekte gibt, sollten die zusätzlich verfügbaren Mittel für Vorhaben zur Grunderneuerung eingesetzt werden.

Fördervoraussetzung Führung auf „besonderem Bahnkörper“

Beim Bau und Ausbau von Straßenbahnen nach § 2 Absatz 1 Nummer 2a GVFG ist die Bundesförderung an die Ausführung als „besonderer Bahnkörper“ gebunden. Der VDV plädiert diese Fördervoraussetzung nicht vollständig aus dem GVFG zu streichen, sondern „straßenbündigen Bahnkörper“ unter konkreten Voraussetzungen in den Fördervoraussetzungen gleichermaßen zu berücksichtigen. Dort, wo sich Autos und Straßenbahnen den Verkehrsraum gemeinsam teilen, kommt es zu gegenseitigen Behinderungen mit Reisezeitverlusten im Straßenbahnverkehr. Eine Reduzierung der Beförderungsgeschwindigkeit – und damit der Wirtschaftlichkeit – im ÖPNV gilt es zu verhindern.

Gleichzeitig sollte darüber nachgedacht werden, neben „besonderen Bahnkörper“ auch „straßenbündigen Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe“ zuzulassen. Die Flexibilisierung der Fördervoraussetzung ermöglicht es, die Streckenführung besser an die lokalen Gegebenheiten anzupassen.

Einbeziehen weiterer Nutzenfaktoren in die Standardisierte Bewertung

Die derzeitigen Vorgaben der Nutzen-Kosten-Untersuchung berücksichtigen nicht die aktuellen Herausforderungen des städtischen Verkehrs im Hinblick auf das Erreichen der Ziele bei Klimaschutz und Luftreinhaltung. Die notwendige Verlagerung des Verkehrs auf die Verkehrsträger des Umweltverbunds benötigt ein entsprechendes Instrumentarium, das die Zielstellungen proaktiv unterstützt.

Eine Weichenstellung wäre die Anpassung der gesetzlichen Basis für die Standardisierte Bewertung im GFVG und deren Neujustierung. Wie in Nummer 2 des Gesetzentwurfs vorgeschlagen, ist es aus Sicht des VDV sachgerecht, neben der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit weitere Parameter wie Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund und Umweltverträglichkeit in die Standardisierte Bewertung stärker einzubeziehen und damit die Voraussetzungen für eine Förderung nach § 3 Absatz 1 GFVG zu verbreitern.



Deutscher Städtetag · Hausvogteiplatz 1 · 10117 Berlin

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: verkehrsausschuss@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 unstreitig 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 Nutzennachweis 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 unserem 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 Förderschwelle 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 Finanzierungunsicherheit 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.

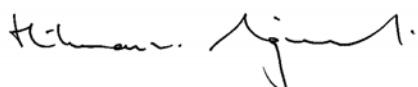
Wir würden es sehr begrüßen, wenn die Länder bei der Ausgestaltung der Gemeindeverkehrsfinanzierung nach dem Auslaufen der Entflechtung (zum Haushaltsjahr 2020) ebenfalls entsprechende Verantwortung übernehmen und für verkehrswichtige Straßen, Brücken und Tunnel in kommunaler Baulast sowie die jenseits 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

Az: 66.05.05 D

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 Verlauf 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 Finanzierungunsicherheit für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur auf kommunaler Ebene fortbesteht und es dringlich eines Investitions hochlaufs 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.



Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)138-C

Stellungnahme zur 25. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 07.11.2018

ADFC e.V. | Bundesgeschäftsstelle | Friedrichstr. 200 | 10117 Berlin



Bundesgeschäftsstelle
Friedrichstraße 200
10117 Berlin-Mitte

Tel. 030 | 209 14 98-0
Fax 030 | 209 14 98-55
kontakt@adfc.de
www.adfc.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1, 11011 Berlin

per E-Mail

**Stellungnahme des ADFC-Bundesverbandes zum Gesetzentwurf der
Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen**

**Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG), BT-Drs. 19/2695**

Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de
Tel.: 030-2091498-472

5. November 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

**Zu dem Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen nimmt der ADFC
wie folgt Stellung:**

1. Zusammenfassende Bewertung

Der ADFC begrüßt und unterstützt die Intention des Gesetzentwurfs der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, mit den Finanzhilfen des Bundes die Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auch durch Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu verbessern.

Ebenso wie andere rechtliche Rahmenbedingungen zur Gestaltung und Finanzierung des Verkehrswesens bedarf auch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) einer grundlegenden Neujustierung. Um den aktuellen Herausforderungen an ein modernes nachhaltiges Mobilitätssystem gerecht zu werden, muss es sich an den Erfordernissen einer nachhaltigen Stadt-, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung orientieren und auch zur Umsetzung der sektoralen Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzziele beitragen. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung des Klimaabkommens von Paris („COP 21“) sowie des „Klima-Aktionsprogramms 2020“ und des „Klimaschutzplan 2050 – Die deutsche Klimaschutzlangfriststrategie“ der Bundesregierung. Das gilt aber auch für die Verbesserung der Luftreinhaltung sowie für die Bewegungsförderung durch verbesserte Rahmenbedingungen für die aktiven Mobilitätsformen zu Fuß und per Rad (u. a. „Nationale Empfehlungen für Bewegung und Bewegungsförderung“).

Bislang war das GVFG-Bundesprogramms traditionell auf die Förderung von kostenintensiven Neu- und Ausbaumaßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs beschränkt. Eine Öffnung für Vorhaben mit weniger hohem Aufwand sowie die Erweiterung des Maßnahmenspektrums zugunsten aller Verkehrsträger des Umweltverbundes, einschließlich des Fuß- und Radverkehrs, kann dazu beitragen, künftig deutlich mehr geeignete Projekte zu fördern und finanzielle Schwächen Kommunen besser zu berücksichtigen. Die Festlegung eines Mindestfördervolumens von 10 Mio. Euro pro Maßnahme bzw. pro Maßnahme-Paket erscheint sinnvoll, um ein angemessenes Verhältnis zwischen Förderbetrag und Verwaltungsaufwand zu

gewährleisten. Die Schwelle von derzeit 50 Mio. Euro lässt selbst bei dem geplanten Ansatz von 1 Mrd. Euro jährlich lediglich eine Förderung von 20 Vorhaben und erscheint daher zu hoch angesetzt.

2. Bewertung der Radverkehrsfördermaßnahmen im Gesetzentwurf

Die Erweiterung des Förderspektrums des GVFG-Bundesprogramms um Vorhaben zur Radverkehrsförderung ab einer bestimmten Größenordnung bewerten wir grundsätzlich positiv. In Kommunen und im kommunalen Umfeld liegen große Potenziale zur sektoralen Minderung von Treibhausgasen und darüber hinaus zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität. Um unsere Städte zu lebenswerten Orten weiterzuentwickeln, ist daher eine gleichberechtigte Förderung von Rad-, Fuß- und Öffentlichem Nahverkehr unausweichlich.

§ 2 Absatz 2 1. „Erhalt, Planung, Bau–, Ausbau oder Umbau von Radverkehrsanlagen“

„Rad- und Fußverkehrsbrücken über Schienen- oder Wasserwege (...)

„Anlagen, die der Erreichung von mehr Verkehrssicherheit dienen“ (...)

„Anlagen, die dem Ziel fahrradgerechter Gemeinden und Landkreise dienen“

Auch im Radverkehr gibt es Projekte, die den Verkehr in den Kommunen in vieler Hinsicht entlasten können, die in ihrer Dimension aber die Finanzkraft der Kommunen deutlich überfordern. Zu nennen sind hier insbesondere die im Gesetzentwurf bereits aufgeführten Radschnellwege, der umfangreiche fahrradgerechte Aus- und Umbau von derzeit „autogerechten“ Kommunen sowie aufwändige Brückenbauten für den Fuß- und Radverkehr.

„....inner- und überörtliche Radschnellwege (...)"

Der Bund fördert den Ausbau von Radschnellwegen der Länder und Kommunen aktuell mit einem Haushaltstitel in Höhe von jährlich 25 Mio. Euro, der seit dem 05.10.2018 abgerufen werden kann. Dies entspricht allerdings nur einem Bruchteil des realen Ausbaubedarfs, welchen die Bundesländer bereits im Rahmen einer ersten Abfrage durch das BMVI im Dezember 2016 angemeldet hatten. Danach gab es mindestens für „rund 80 Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 1.400 km“ einen Bedarf. Dies entspricht selbst bei sehr vorsichtigen Schätzungen von 0,5 bis 1 Mio. Euro pro Kilometer Radschnellweg einen Kostenbedarf von 1 bis 1,4 Mrd. Euro. Legt man die Ausbauanforderungen des Radschnellwegs Ruhr (RS 1), des mit ca. 180 Kilometern Länge und durchschnittlichen Kosten von rd. 2 Mio. Euro pro Kilometer größten derzeit geplanten Radschnellwegeprojektes in Deutschland zu Grunde, wäre der Bedarf sogar doppelt so hoch. Ferner ist zu berücksichtigen, dass die Planungen in den meisten Ländern und Kommunen erst seit Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und der Ermöglichung einer Teilverfinanzierung durch den Bund im Jahr 2017 angelaufen sind. Der Bedarf dürfte daher deutlich höher sein.

Radschnellwege besitzen ein großes Potenzial, um einen Großteil der kurzen Wege bis zu 5 Kilometer, die bisher mit dem Pkw zurückgelegt werden, auf das Fahrrad zu verlagern sowie auf mittleren Distanzen mit einem Entfernungsradius von 10-15 Kilometern auf das Elektrofahrrad/Pedelec. Sie können damit nicht nur zur Entlastung der vom MIV verursachten verkehrsbedingten Luft- und Schadstoffemissionen beitragen, sondern auch zur Entlastung des ÖPNV. Dies gilt insbesondere für die Entlastung des ÖPNV in den stark frequentierenden Spitzentunden, da sie insbesondere attraktiv für die typischen Pendlerdistanzen von 5-10 Kilometern sind.

Es sollte daher aus unserer Sicht erwogen werden, ob im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms insbesondere Radschnellwegeprojekte zu fördern sind, die auch zur Entlastung des ÖPNV bzw. zum gesamthaften fahrradfreundlichen Umbau von Kommunen beitragen können. Die Fördervoraussetzungen wären mit der vorgeschlagenen neuen Mindestschwelle von 10 Mio. Euro in hoch verdichteten Metropolräumen bereits mit dem Ausbau eines Radschnellwegeabschnitts von 5-10 Kilometer Länge erreicht.

„...Rad- und Fußverkehrsbrücken über Schienen- oder Wasserwege“

Jahrzehntelang wurden die Potenziale des Fuß- und Radverkehrs in Deutschland massiv unterschätzt. Entsprechend werden mit Radverkehrsmaßnahmen oftmals lediglich kostengünstige Schutz- und Radfahrstreifen oder unterdimensionierte bauliche Radwege assoziiert, weshalb eine Zuständigkeit des Bundes im Sinne von kostenintensiven Vorhaben für den Fuß- und Radverkehr von Politik und Verwaltung gedanklich von vorn herein ausgeschlossen wird. Aufwändige Brückenbauten über Schienen- und Wasserwege, wie sie der vorliegende Gesetzentwurf beschreibt, liegen aber häufig im ein- bis zweistelligen Millionenbereich und können insbesondere von finanzschwachen Kommunen nicht umgesetzt werden.

„Anlagen, die dem Ziel fahrradgerechter Gemeinden und Landkreise dienen“

Die Schwelle von 10 Mio. Euro kann auch durch die Bündelung von Einzelmaßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur überschritten werden. Solche Maßnahmen-Pakete können große Wirkung entfalten, sind aber bisher von der GVFG-Förderung ausgeschlossen. Der Aufwand, diese Maßnahmen zu bündeln, läge beim Antragsteller und würde die Bundesverwaltung nicht belasten.

Die Tatsache, dass Radverkehrsmaßnahmen einzeln betrachtet eher preiswert sind, darf ihnen nicht zum Nachteil gereichen. Erst zusammen entfalten sie durch eine netzhafte Erschließung ihre volle Wirkung, beispielsweise durch den gesamthaften Umbau zu einer fahrradgerechten Kommune, deshalb ist es sinnvoll, solche Maßnahmen schon bei der Antragstellung zu bündeln.

„...sowie Anlagen, die der Erreichung von mehr Verkehrssicherheit dienen“

Für diese Formulierung im ersten Absatz des Gesetzes lässt sich möglicherweise noch eine bessere Formulierung finden. Sollte damit im Speziellen der Umbau gefährlicher Straßenkreuzungen gemeint sein, ist zweifelhaft, ob unter „Anlagen“ auch gewöhnliche Straßen fallen können.

3. Ergänzungsvorschläge

Fahrradparkhäuser und Unterführungen für den Fuß- und Radverkehr

Im Gesetzentwurf nicht genannt werden Fahrradparkhäuser, insbesondere an Bahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten des ÖPNV sowie aufwändige Unterwerfungsbauwerke bzw. Unterführungen für den Rad- und Fußverkehr.

Wir empfehlen daher, diese beiden Fördermaßnahmen noch in den Gesetzentwurf aufzunehmen. Es sei denn, diese sind im Gesetzentwurf mit der Formulierung „Anlagen, die dem Ziel fahrradgerechter Gemeinden und Landkreise dienen“ bereits enthalten.

Unterführungsbauten für den Radverkehr tragen insbesondere zur Beschleunigung des Radverkehrs bei sowie zur Entzerrung der Verkehrsarten durch eine komplett getrennte Verkehrsführung bei und dadurch auch zu einer maßgeblichen Verbesserung der Verkehrssicherheit. Damit sie von Radfahrenden nicht als Angsträume wahrgenommen werden, sondern ein attraktives Angebot für den Fuß- und Radverkehr darstellen, müssen diese besonders sorgfältig geplant und gestaltet werden, wie dies beispielsweise charakteristisch für entsprechende Bauten in den Niederlanden ist. Beispielhaft genannt sei hierfür die Unterführung am Bahnhof Leiden.

https://www.google.com/search?q=fietsen+leiden+treinstation&client=firefox-b&source=lnms&tbo=isch&sa=X&ved=0ahUKEwip9uWKqr3eAhUHmbQKHeO2D9cQ_AUIECgD&biw=1280&bih=520&dpr=1.5#imgrc=vYS6awzM8g54M:

Insbesondere größere gesicherte Fahrradparkhäuser mit mehreren 1.000 Stellplätzen, wie sie vor allem in den Niederlanden errichtet werden und die zudem auch den Ansprüchen an eine ästhetische Stadtgestaltung gerecht werden, dürften die Mindestfördersumme von 10 Mio. Euro bei Weitem übersteigen. Die weltweit größte Anlage mit insgesamt 33.000 Fahrradstellplätzen und direkt angebunden an einen modernen Radschnellweg wird derzeit in Utrecht (Niederlande) errichtet (<https://utopia.de/utrecht-fahrrad-parkhaus-niederlande-61214/>)

Zum Kostenvergleich in Deutschlands seien hier zum einen die bundesweit größte Radstation am Hauptbahnhof in Münster genannt, die mit 3.300 Plätzen bereits im Jahr 1999 bei ihrer Fertigstellung mit 6,5 Mio. Euro zu Buche schlug, wobei die Kosten heute angesichts der Baukostensteigerungen in den letzten 20 Jahren weit höher liegen dürften. Ein weiteres Beispiel zur Verdeutlichung der Kostendimension ist das erst unlängst eröffnete Fahrradparkhaus am Bahnhof Oranienburg, das über 1.000 Stellplätze verfügt und rd. 1,7 Mio. Euro gekostet hat (<https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/neues-fahrradparkhaus-am-bahnhof-oranienburg>).

4. Weiterführende Überlegungen zur Finanzierungssystematik bzw. zur Mit-Finanzierung von Radverkehrsanlagen durch den Bund zur Unterstützung von Ländern und Kommunen

Bereits aktuell gibt es eine Vielfalt von Förderwegen, unterschiedlichen Fördergebern (Bund, Länder, EU) und teilweise unübersichtliche Regularien zur Mit-Finanzierung von Radverkehrsmaßnahmen der Kommunen und Gebietskörperschaften. Den unterschiedlichen Förderprogrammen liegen jeweils unterschiedliche Förderquoten und stark variierende Förderregularien zu Grunde. Hierfür wären ggf. pragmatischere, stark vereinfachte Ansätze wünschenswert.

Beispielhaft hierfür seien genannt:

- die Förderung von kleineren Radverkehrsmaßnahmen der Kommunen in Höhe von 10.000 bis 350.000 Euro pro Vorhaben im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Förderung auf der Basis der Kommunalrichtlinie), darunter u. a. verkehrsmittelübergreifende Mobilstationen, mit dem Ziel, den Fußverkehr, Radverkehr, Car Sharing und ÖPNV besser zu vernetzen, die Radverkehrsinfrastruktur zu verbessern (Errichtung von Fahrradstraßen, Radschnellwegen, Lückenschlüssen im Radwegenetz) und ab 2019 auch die Errichtung neuer Radverkehrsanlagen,
- der Bundeswettbewerb „Klimaschutz im Radverkehr“, in dessen Rahmen Pilotprojekte, die erstmals zu Anwendung kommen, in Höhe von 200.000 bis 5 Mio. Euro gefördert werden können,
- die Mit-Finanzierung von Radschnellwegen der Länder und Kommunen im Zeitraum 2017-2030 auf der Basis von § 5 des Bundesfernstraßengesetzes, mit einem derzeitigen Etat in Höhe von 25 Mio. Euro
- sowie die Förderung von Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen der Städtebauförderung.

Es sollte daher aus unserer Sicht gründlich abgewogen werden, ob und welche Maßnahmen zur Radverkehrsförderung bei der Überarbeitung des GFVG-Bundesprogrammes Aufnahme finden bzw. ob dies ggf. eher durch die Etablierung spezifischer Förderprogrammen und ausdifferenzierte Haushaltstitel des Bundes für die Radverkehrsförderung gewährleistet werden sollte. Nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, die Unterstützung der Radverkehrsförderung von Ländern und Gemeinden durch den Bund deutlich transparenter zu gestalten.

- Denkbar wären hierfür aus Sicht des ADFC beispielsweise ein spezifisches Investitionsförderprogramm für Radwege in Baulast von Ländern und Kommunen spätestens ab 2020, in Abstimmung mit dem Bundesrat oder auf Basis einer entsprechenden Verwaltungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern sowie eine deutliche Aufstockung des vorhandenen Haushaltstitels zur Förderung von Radschnellwegen von Ländern und Kommunen,

Neben der Unterstützung von Kommunen und Gebietskörperschaften im Rahmen des GFVG-Bundesprogramms, die im Fokus des vorliegenden Gesetzentwurfes steht, sollte der Bund zudem auch deutlich mehr eigene Projekte in seiner Baulast fördern und dafür spezifische Förderprogramme bzw. Haushaltstitel einrichten, wie beispielsweise

- ein Förderprogramm des Bundes zur Errichtung von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen,
- einen zusätzlichen Haushaltstitel für Radschnellwege, die in Baulast des Bundes errichtet werden, unter der Voraussetzung einer entsprechenden Änderung des Bundesfernstraßengesetzes,
- getrennte Haushaltstitel für den Ausbau und Erhalt von Radwegen an Bundesfernstraßen sowie
- die Aufstellung eines Pflichtprogramms zur Sanierung und für den zügigen Ausbau von Radwegen an Bundesfernstraßen im Rahmen einer allgemeinen Verwaltungsvorschrift für die Länder, um die Ausschöpfung der Bundesmittel besser zu gewährleisten.

Ein anderer Ansatz wäre es hingegen, die bislang verstreuten Fördermaßnahmen und Förderwege (wie oben ausgeführt) für Radverkehrsmaßnahmen in den Kommunen künftig grundsätzlich im GVFG-Bundesprogramm zusammenzuführen und dessen Fördervolumen massiv zu erhöhen, sowohl zur angemessenen Förderung des ÖPNV als auch zu Gunsten der aktiven Mobilitätsformen.

● Mit freundlichen Grüßen



Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr und Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages

Öffentliche Anhörung zum GVFG-Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90 /DIE GRÜNEN
am 7. November 2018

Schriftliche Stellungnahme Dr. Martin Arnold , Intraplan Consult GmbH

1 HINTERGRUND

Die Finanzhilfen für die kommunale Verkehrsinfrastruktur durch Bundes- und Landesmittel fußten nach dem ursprünglichen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) auf zwei Säulen:

- den Landesprogrammen mit einem Mittelvolumen von zuletzt 1,33 Mrd. € und einem breit aufgestellten Kanon an Fördertatbeständen von Straßenbau über Schieneninfrastruktur, Busbahnhöfe, Beschleunigungsmaßnahmen, Kreuzungsmaßnahmen bis hin zu Fahrzeugförderung im ÖPNV sowie
- dem Bundesprogramm mit einem Mittelvolumen von 0,3 Mrd. € speziell für große Investitionen in den spurgebundenen ÖPNV.

Das Bundesprogramm diente insbesondere dazu, die Kommunen und Länder bei der raschen Realisierung von Großvorhaben zu unterstützen, die deren Haushalte ansonsten überfordert oder zu langen Realisierungszeiträumen geführt hätten. Für die flächendeckende Förderung der Verkehrsinfrastruktur mit Bundesmitteln waren die Länderprogramme vorgesehen.

Mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen 2006 wurden die Finanzmittel des Bundes aus den Länderprogrammen in die sogenannten EntFlechtG-Mittel überführt und somit der enge Rahmen der GVFG-Fördertatbestände aufgelöst. Geleitet wurde diese Regelung von dem Grundgedanken, dass Aufgabenverantwortung, Finanzverantwortung und Finanzmittelausstattung jeweils der staatlichen Ebene zugeordnet sein sollten, die diese Aufgabe am besten erfüllen kann. Bestehen blieb ein Rumpf-GVFG, das nur noch das Bundesprogramm beinhaltet. Während die EntFlechtG-Mittel Ende 2019 auslaufen und durch eine vertikale Umverteilung der Steuermittel ersetzt werden, wird das GVFG mit seinem Bundesprogramm fortgeführt.

Das aktuell gültige Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz beinhaltet noch eine Reihe von Relikten aus seiner ursprünglichen Fassung, die heute obsolet sind. Dies betrifft

- alle Fördertatbestände aus § 2 Absatz 1, außer Satz 2 (Bau und Ausbau von Schienenwegen),
- die Länderprogramme aus § 6 Absatz 2,

- die den Ländern zur Verfügung stehenden Finanzmittel und deren Verteilung in § 10 Absatz 2

2 ÄNDERUNGEN IM GESETZENTWURF UND DEREN IMPLIKATIONEN

Die Änderungen im Gesetzentwurf zum GVFG betreffen im Wesentlichen die folgenden Punkte:

- § 2 Fördertatbestände
 - Wegfall der Straßenbauförderung
 - Aufnahme von Radverkehrsanlagen
 - Aufnahme von Erhalt von Schienenwegen und Planungskosten
 - Aufnahme von Schienenwegen auf straßenbündigem Bahnkörper
 - Aufnahme von neuen Antriebstechnologien bei der Fahrzeugförderung
- § 3 Verankerung der Ziele Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltverträglichkeit in den Fördervoraussetzungen
- § 6 Bundesprogramm
 - Ausweitung des Bundesprogramms auf alle Fördertatbestände und damit der Zuständigkeit des Bundes für alle Fördertatbestände
 - Absenkung der Mindestinvestitionssumme für die Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm von derzeit 50 Mio. € auf 10 Mio. €.

Mit dem Gesetzentwurf ist somit vorgesehen, die finanzielle, fachlich-inhaltliche und verwaltungsmäßige Verantwortung des Bundes in erheblichem Maße auszuweiten. Insbesondere impliziert dies eine Verantwortung für deutlich kleinteiligere und in höherem Maße lokale Vorhaben als bislang.

3 STELLUNGNAHME ZU DEM GESETZENTWURF

3.1 Fördertatbestände

Die Ausweitung der Fördertatbestände um den Erhalt der kommunalen Schieneninfrastruktur ist begrüßenswert. Dahinter verbirgt sich ein Investitionsvolumen, das die kommunalen Haushalte vielerorts nicht tragen können, weder direkt (als kommunale Investitionen) noch indirekt (über die Verkehrsbetriebe).

Die Beschränkung der Fördertatbestände auf Strecken mit besonderem Bahnkörper stammt aus einer Zeit, als der schienengebundene ÖPNV in den Städten weitgehend als klassische Straßenbahn auf straßenbündigem Bahnkörper verkehrte und mit dem stark angewachsenen Straßenverkehr im Stau stand. Dadurch verlor der ÖPNV zu jener Zeit rapide an Attraktivität, sodass umso mehr Fahrgäste zum MIV abgewanderten. Daraus hat man, aus damaliger Sicht zu Recht, abgeleitet, dass ein zuverlässiger und leistungsfähiger schienengebundener ÖPNV nur dann zu erreichen ist, wenn er weitgehend unabhängig vom Kfz-Verkehr und dessen Staus verkehren kann. Unter anderem um den kostenintensiven Umbau der kommunalen Schieneninfrastruktur hin zu modernen U-Bahn- und Stadtbahnsystemen mit geringen Behinderungen durch den Kfz-Verkehr zu unterstützen, werden nach GVFG nur besondere und unabhängige Bahnkörper gefördert. Die wesentlich höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der weitgehend unabhängigen Schienensysteme gegenüber dem Straßenverkehr und Busverkehr sind ein maßgeblicher Grund für deren weitaus höhere Attraktivität für die Fahrgäste und damit den Erfolg des ÖPNV in den letzten Jahrzehnten.

Heute wird die Einschränkung der GVFG-Förderung auf besonderen und unabhängigen Bahnkörper für die Errichtung von oberirdischen Straßenbahnen mit hoher Erschließungsfunktion jedoch eher als Hindernis wahrgenommen. Es wird beklagt, dass diese Einschränkung Anreize schaffe, ÖPNV-Trassen aus dicht bebauten Zentren herauszuhalten und auf Verkehrsflächen mit hoher Trennwirkung bzw. unterirdisch zu führen. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Wegfall dieser Beschränkung zu begrüßen. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass die Systemzuverlässigkeit im gesamten Netz wesentlich leidet und der ÖPNV an Attraktivität verliert.

Die weiteren, im Gesetzentwurf geforderten Ausweitungen der Fördertatbestände (Radverkehr, neue Antriebstechnologien) sind nur in Zusammenhang mit einer, dann erforderlichen Ausweitung des Bundesprogramms (siehe unten, Punkt 3.3) zu bewerten.

3.2 Fördervoraussetzungen

Die Aufnahme der Ziele Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Umweltverträglichkeit in die Fördervoraussetzungen stellt eine weitere Konkretisierung dar. Eine Neufassung des Standardisierten Bewertungsverfahrens macht dies jedoch nicht erforderlich. Die Standardisierte Bewertung ist ein gesamtwirtschaftliches Bewertungsverfahren, bei dem insbesondere auch die genannten Ziele durch die entsprechenden Kriterien

- Treibhausgasemissionen
- Schadstoffemissionen
- Schallimmissionen

Eingang in den Nutzen-Kosten-Indikator finden.

3.3 Ausweitung Bundesprogramm

Die Ausweitung des GVFG-Bundesprogramms auf sämtliche Fördertatbestände und die Absenkung des Mindestinvestitionsvolumens auf 10 Mio. € geht weit über eine finanzielle Beteiligung des Bundes an den erforderlichen kommunalen Investitionen in die Verkehrswende hinaus. Sie impliziert auch eine fachlich-inhaltliche Programmverantwortung und die verwaltungstechnische Programmabwicklung von lokal begrenzten Kleinvorhaben. Beides ist bei den Ländern mit höherer regionaler und lokaler Ausrichtung der Fachverwaltung und höherer Vor-Ort-Präsenz deutlich besser angesiedelt als auf Bundesebene.

Wenn es die Intention des Gesetzentwurfs ist, durch den gezielten Einsatz von Finanzmitteln auf kommunaler Ebene Einfluss auf die Verkehrswende zu nehmen, so ist eine zweck-, aber nicht projektgebundene Bereitstellung von Mitteln an die Länder mit Programmverantwortung bei diesen deutlich effizienter. Ob das über eine Neuauflage der Länderprogramme im GVFG geregelt wird oder über ein anderes Gesetz, ist dabei gesondert zu diskutieren.

Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes besteht eine Lücke zwischen den vorrangig auf den Güter- und Fernverkehr fokussierten Bedarfsplanprojekten und den auf Verdichtungsräume beschränkten Vorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm. Davon betroffen sind finanziell aufwändige Maßnahmen außerhalb der Verdichtungsräume, die vorrangig dem SPNV dienen. Hier sollte geprüft werden, wie diese Lücke geschlossen werden kann.

VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 06.11.2018

Stellungnahme des VCD zum „Entwurf eines Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (BT-Drs. 19/2695)

Sehr geehrter Herr Özdemir,
sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD dar.

Als Umweltverband setzen wir uns für eine Mobilität der Zukunft ein, die umweltschonend, sicher und sozial gerecht ist. Alle Menschen sollen selbstbestimmt am gesellschaftlichen Leben teilhaben können. Hierfür gilt es zunächst die Alternativen zur Fahrt mit dem eigenen Auto zu verbessern, u.a. indem staatliche Investitionsmittel schwerpunktmäßig in die Infrastruktur der umweltfreundlichen Verkehrsmittel fließen. Das GVFG ist dabei ein bedeutsames Instrument des Bundes. **Wir begrüßen daher die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Neuausrichtung und Fokussierung auf Investitionen in den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr (§ 2 Abs. 1) ausdrücklich. Darüber hinaus schätzen wir die verstärkte Berücksichtigung ökologischer Kriterien sowie die hinzugekommene „Verlagerungswirkung“ bei der Bewertung von Vorhaben (§ 3 Abs. 1 c und dNEU) als sehr hilfreich ein.** Der VCD hält eine dauerhaft deutlich veränderte Investitionspolitik für notwendig, um zukünftig zu einem ökologisch nachhaltigen Verkehr zu gelangen. Die bestehende Infrastruktur für den Fuß-, Rad-, Bus- und Bahnverkehr kann eine wesentliche Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs weder mit den derzeit vorhandenen Kapazitäten abbilden, noch lädt sie dazu ein.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org

Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01

Geschäfts konto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00

Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative
Transparente
Zivilgesellschaft

Eine Neuausrichtung des Gesetzes macht daher nur Sinn, wenn auch die bereitgestellten Mittel steigen. Bereits in seiner jetzigen Fassung ist der GVFG-Fördertopf seit Jahren vielfach überzeichnet. Einzelne ÖPNV-Projekte haben einen derart hohen Finanzbedarf, dass die bisherigen Fördermittel nicht ausreichen, um alle notwendigen und als wirtschaftlich sinnvoll eingeordneten Projekte in absehbarer Zeit zu realisieren. Die von der Bundesregierung beschlossene Steigerung der GVFG-Mittel auf eine Milliarde Euro jährlich ist hilfreich, jedoch nicht ausreichend, nachdem die Mittel zuvor ungeachtet gestiegener Kosten im Bausektor, über 20 Jahre lang unverändert blieben. Mit der vorgeschlagenen Öffnung des Fördertopfes für kleinere Vorhaben, Projekte des Rad- und Fußverkehrs sowie Planungs- und Erhaltungskosten wachsen die grundsätzlich bestehenden, dann aber in die Zuständigkeit des GVFG fallenden, Finanzierungsbedarfe weiter an. So wies beispielsweise die Bodewig-Kommission bereits 2013 auf einen geschätzten Nachholbedarf allein der bestehenden Infrastruktur des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs von rund vier Milliarden Euro hin.

Eine Vereinfachung und transparente Klärung der Zuständigkeiten der Finanzierung von Infrastruktur und Fahrzeugen zwischen den Gebietskörperschaften, insbesondere für öffentliche Verkehre, gelingt auch mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung leider nicht (z.B. Vielzahl an Fördertöpfen für verschiedene Omnibustypen). Gleichwohl liegt laut der Föderalismusreform die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr wesentlich bei den Ländern und Kommunen und auch diese sind gefordert, ihre Investitionspolitik zu überarbeiten. Dennoch sieht der VCD ein **grundsätzlich verstärktes Engagement des Bundes als unerlässlich an, um die seit Jahren anhaltende unzulässig hohe Luftverunreinigung in vielen Städten zu beseitigen und die Klimaziele auch im Verkehrssektor zu erreichen.**

Im Folgenden soll auf ausgewählte Änderungen eingegangen werden.

§ 2 Absatz 1, Nummern 1 bis 3: Investitionen in Erhalt

Dem von der Bundesregierung bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans richtigerweise berücksichtigte zunehmende Erhaltungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur, fehlt es bisher an einer konsequenten Umsetzung bei weiteren Investitionsplanungen wie dem GVFG. **Die vorgeschlagene Öffnung des Gesetzes für Erhaltungsinvestitionen würde klar zum notwendigen Werterhalt der Infrastruktur beitragen.** In den vergangen Jahrzehnten konnten mit GVFG-Mitteln sinnvolle Projekt, bspw. der Neu- und Ausbau zahlreicher Stadtbahnsysteme, ermöglicht werden, die die Belastung in den Gemeinden durch Kfz-Verkehr erfolgreich verminderten. Immer mehr dieser Vorhaben, bedürfen in den kommenden Jahren umfangreicher Erhaltungsinvestitionen.

§ 2 Absatz 1, Nummer 2: Besondere Bahnkörper

Um Straßenbahnen einen möglichst günstigen Verkehrsfluss zu ermöglichen, ist i.d.R. die Führung auf besonderen Bahnkörpern geeignet. Im Einzelfall können auch andere Lösungen, etwa durch bevorrechtigende Schaltungen an Lichtsignalanlagen zu ähnlich positiven Effekten führen. Teils kann in der Abwägung mit den Flächenbedürfnissen anderer umweltfreundlicher Verkehrsmittel (bspw. für einen Fahrradstreifen) auch eine Kompromisslösung angebracht sein, bei der auf die durchgehende Planung mit besonderen Bahnkörpern verzichtet wird. **Eine integrierte Verkehrsplanung die alle Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärkt, würde damit erleichtert.** Der VCD hält daher den Verzicht auf die bisherige Formulierung für hilfreich, da Vorhaben nicht mehr grundsätzlich ausgeschlossen werden, bei denen eine Trassierung auf der Kfz-Fahrbahn sinnvoll sein kann.

§ 2 Absatz 1, Nummer 4: Beschleunigung und Digitalisierung

Die heutigen Möglichkeiten der Telematik und Verkehrsbeeinflussung können grundsätzlich zur Förderung und Bevorrechtigung jedes Verkehrsmittels genutzt werden, nicht nur für Busse und Bahnen. **Es ist nur konsequent auch weitere umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, in den Fördertatbestand aufzunehmen.**

§ 2 Absatz 1, Nummer 6: Oberleitungs- und Hybridbusse

Die von der Bundesregierung verfolgten Klimaschutzziele machen langfristig eine nahezu vollständige Dekarbonisierung des gesamten Verkehrssektors unumgänglich. Für den Busverkehr bedeutet dies eine weitestgehende Elektrifizierung. **Dem ist die vorgeschlagene Aufnahme von Oberleitungs- und Hybridbussen in den Fördertatbestand dienlich. Im Sinne der vollständigen Dekarbonisierung, möchten wir anregen, mittelfristig auf die Förderung von Dieselfahrzeugen vollständig zu verzichten.** Dabei muss jedoch klar sein, dass der Veränderungsbedarf im Pkw- und Lkw-Bereich für die Minderung von Treibhausgasen weitaus drängender ist.

§ 6 Absatz 1: Absenkung des Mindestprojektvolumens

Von der Verringerung des Mindestprojektvolumens für eine Förderfähigkeit ist zu erwarten, dass verstärkt auch kleinere Gemeinden sowie durchaus zweckmäßige Projekte, die jedoch keine Großprojekte sind, als förderfähig eingeordnet werden und so schneller bzw. überhaupt realisiert werden können. Der gebotene wirtschaftliche Einsatz der Fördermittel kann so besser als bisher realisiert werden, da Vorhaben die ein besonders günstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen, jedoch derzeit aufgrund eines zu kleinen Projektvolumens nicht für GVFG-Mittel in Frage kommen, so zukünftig gleichberechtigt mit Großprojekten um Fördermittel konkurrieren. Grundsätzlich können Vorhaben mit einem Volumen zwischen 10 und 50 Millionen Euro ebenso effektiv zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen, wie Vorhaben ab 50 Millionen Euro. Dies gilt insbesondere nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel am 31. Dezember 2019, die derzeit noch Vorhaben mit einem kleineren Volumen als 50 Millionen Euro fördern. **Einer einseitigen Förderung von Großprojekten kann so entgegengewirkt und notwendige Veränderungen der Verkehrsverhältnisse beschleunigt werden.** Die Absenkung des Mindestprojektvolumens ist jedoch nur mit der oben bereits erwähnten großzügigeren Ausstattung des Fördertopfes ein echter Fortschritt.

Der VCD unterstützt die Intention und die Inhalte des Gesetzentwurfes als einen Baustein für die Verkehrswende.

Mit freundlichen Grüßen



Philipp Kosok
Referent für Verkehrspolitik

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Ausschussdrucksache

19(15)138-F

Stellungnahme zur 25. Sitzung -
Öffentl. Anhörung am 07.11.2018

Mobil in Deutschland e.V. | Elsenheimerstr. 45 | 80687 München

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Sekretariat

Platz der Republik 1

11011 Berlin

Mobil in Deutschland e.V.
Eisenheimerstr. 45
80687 München

Dr. Michael Haberland
Präsident

T.: +49 (0)89 2000 161-0
F: +49 (0)89 2000 161-77

E-Mail: haberland@mobil.org
www.mobil.org

Per E-Mail an verkehrsausschuss@bundestag.de

München, den 6. November 2018

**Stellungnahme des Verkehrsvereins Mobil in Deutschland e.V. zum Entwurf eines
Ersten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
(1. VerkehrswendeG-ÄndG-GVFG), BT-Drs. 19/2695**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu dem Gesetzesentwurf der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Änderung des GVFG nimmt
Mobil in Deutschland e.V. wie folgt Stellung:

**1. Änderung des GVFG mit dem Ziel einer Verkehrswende und der Wegfall der Förderung
von Straßenbau**

Die im vorliegenden Entwurf genannten Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes verfolgen das verkehrspolitische Ziel der Verkehrswende unter Aspekten des Klimaschutzes, der Umwelt und Luftreinhaltung in den Kommunen. Diese Gesichtspunkte spielen eine wichtige Rolle in der heutigen Zeit und sind auch bei der Frage nach nachhaltiger Mobilität von tragender Bedeutung. Daher begrüßen wir auch alle Projekte und Maßnahmen, die dazu beitragen, dass Mobilität erhalten, geschaffen und der Verkehrsfluss beschleunigt wird. Dennoch hegen wir große Zweifel daran, dass eine nachhaltige Verkehrswende ohne den Individualverkehr gelingen kann.

Aktuell beobachtet man in Städten zunehmenden Stop-and-Go-Verkehr, verstopfte Straßen und zahlreiche Staus – und das nicht nur in der Rush-Hour. Der aktuelle Straßenraum reicht vielerorts für das tägliche Verkehrsaufkommen nicht mehr aus. Unsere Städte explodieren, immer mehr Menschen zieht es in die Stadt zum Arbeiten, Wohnen und Leben. Das hat auch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zur Folge - sowohl im ÖPNV als auch im Individualverkehr. Immer mehr Menschen in einer Stadt bedeuten gleichzeitig auch mehr Fahrzeuge. Das belegen die stetig steigenden Zulassungszahlen: 2017 gab es in Deutschland 2,7% mehr Kfz-Zulassungen als im Vorjahr. Für 2018 erwartet man ähnliche Zahlen. Dennoch wurde in den letzten Jahren und Jahrzehnten der Straßenraum für Fahrzeuge in den meisten Städten konsequent verringert, Parkplätze vernichtet und der fließende Verkehr Stück für Stück eingedämmt. Das hat unter anderem zur Folge, dass große Kommunen jedes Jahr eine Verlangsamung des

Individualverkehrs um etwa 1% verzeichnen. Seit 2013 verfolgen wir dieses Phänomen mit Hilfe des TomTom Traffix Index. Diese Zahl drückt aus, wie sich die Fahrtzeit in einer Stadt aufgrund von Stau und Verkehr im Schnitt bei einer Fahrtzeit von 60 Minuten bei ungehindertem Verkehr verändert. Ein Beispiel ist Berlin: Zur Rush-Hour verliert ein Pendler durchschnittlich 28 Minuten täglich bei einer Stunde Fahrzeit und steht damit etwa 107 Stunden im Jahr im Stau. In München verliert man 31 Minuten täglich und in Stuttgart braucht man für einen 60-minütigen Arbeitsweg während der Rush-Hour rund 34 Minuten länger als bei fließendem Verkehr. Und der Trend für die kommenden Jahre sieht weiterhin eine Verlangsamung des Verkehrs voraus.

Diese Verkehrsverlangsamung hat auch Auswirkungen auf den Klimaschutz und die Luftreinhaltung. Durch permanenten Stop-and-Go-Verkehr und Staus in den Städten steigt auch die Schadstoffbelastung an den Straßen. Grund hierfür ist neben der fehlenden Infrastruktur und der Verknappung des Straßenraums für Individualverkehr auch der enorme Parksuchverkehr, der im urbanen Raum vorhanden ist. Die Autofahrer quälen sich in einzelnen Stadtteilen täglich in Summe bis zu 80.000 km (Schwabing/München), um einen Parkplatz für ihr Fahrzeug zu finden. Das ist unnötiger Verkehr, den man aus der Stadt heraushalten muss, um für mehr Verkehrsfluss auf den Straßen zu sorgen und damit auch einen Beitrag zu leisten, um Schadstoffemissionen zu verringern.

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und freiheitliches Gut. Die Menschen möchten selbst entscheiden, wie, womit und wann sie sich bewegen. Dazu zählt aber auch und besonders der Individualverkehr. Aus den genannten Punkten halten wir den Wegfall der Straßenbauförderung (Antrag zu § 2 Absatz 1 Nummer 1 GVFG) nicht für zweckdienlich, zumal auch Teile des öffentlichen Personennahverkehrs (Taxi, Busse etc.) die gegebene Straßeninfrastruktur nutzen und darauf angewiesen sind. Der ÖPNV spielt in der kommunalen Verkehrsplanung ebenfalls eine tragende und unumstößliche Rolle. Dieser stößt oft an seine Grenzen und muss dringend sowohl erhalten, als auch ausgebaut und erweitert werden. Daher begrüßen wir die geplante Mittelerhöhung im GVFG-Bundesprogramm.

Grundsätzlich befürworten wir den Aus- und Neubau sowie den Erhalt von Verkehrsmaßnahmen aller Verkehrsträger. Mobilität ist vielseitig und vereint eine Vielzahl von Möglichkeiten – je nach individuellen Vorstellungen, Wünschen und Bedürfnissen. Wir begrüßen daher die Fortführung des GVFG-Bundesprogrammes. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass die Verkehrsträger gegeneinander ausgespielt werden; sie können vielmehr nur miteinander funktionieren.

2. Erweiterung der Vorhaben um Radverkehrsprojekte

Die weitere, im Gesetzesentwurf geforderte Ausweitung über Aufnahme des Radverkehrs als Fördertatbestand beurteilen wir daher als erwägenswert. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass die Bundesregierung bereits den Ausbau von Radschnellwegen der Länder und Kommunen mit Fördermitteln von jährlich 25 Mio. Euro unterstützt. Wenn eine weitere Förderung durch das GVFG bewilligt wird, könnte das zu Nachteilen von ÖPNV und Individualverkehr führen.

3. Absenkung des Mindestfördervolumens

Die im Entwurf geforderte Absenkung des Mindestfördervolumens halten wir besonders im Hinblick auf kleinere Verkehrsprojekte für sinnvoll, wenn dies nicht nur dem einzigen Ziel dient, den Radverkehr in den Städten zu fördern. Übergeordnetes Ziel aller Projekte und Maßnahmen im Sinne einer nachhaltigen und modernen Mobilität muss, wie oben bereits erwähnt, die Symbiose aller Verkehrsträger sein.

4. Einbeziehen weiterer Kriterien in die Standardisierte Bewertung

Im § 3 GVFG sind die Fördervoraussetzungen verankert. Diese basieren auf dem Verfahren der Standardisierten Bewertung. Laut Gesetzesentwurf sollen hier zusätzlich Kriterien der

Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit bei der Projektbewertung berücksichtigt werden. Die Erforderlichkeit dieser Änderung ist unserer Meinung nach nicht gegeben, da bereits Parameter wie Treibhausgas-, Schadstoffemissionen und Lärm herangezogen werden.

An dieser Stelle regen wir jedoch an, unterhalb der Ebene gesetzlicher Änderungen die Vorgaben für die Standardisierte Bewertung in dem Sinne anzupassen, dass Fahrzeitverluste im motorisierten Individualverkehr einschließlich des Wirtschaftsverkehrs, die schließlich einen volkswirtschaftlichen Nachteil darstellen, in die Bewertung mit einem entsprechenden negativen Beitrag einbezogen werden. Dadurch wird bei Vorhaben, die zu einer Einschränkung von Straßen- und/oder Parkraum für den motorisierten Individualverkehr führen, eine treffgenauere volkswirtschaftliche Gesamtbetrachtung erreicht, die auch den Umständen beim Einbau von Gleisanlagen mit oder ohne eigenen Gleiskörper in vorhandenen Straßenraum besser gerecht wird.

5. Ergänzungsvorschläge

Die Verflüssigung des Verkehrs in Städten sehen wir im Hinblick auf Klima- und Umweltaspekte und auf das Bedürfnis nach uneingeschränkter Mobilität als unabdinglich. Daher schlagen wir ergänzend zu den bisher geführten Fördertatbeständen in § 2 GVFG folgende Punkte vor, die ebenfalls einer Förderung des Bundes durch Finanzmittel bedürfen:

- Neu- und Ausbau von Tiefgaragen und Parkplätzen, um den Parksuchverkehr zu verringern,
- Neu- und Ausbau von kreuzungsfreien und verkehrlich optimierten Hauptverkehrsstraßen zur Vermeidung von Stop-and-Go-Verkehr und Stau,
- Digitalisierung von Straßenverkehr, um optimalen Verkehrsfluss gemäß den Verkehrs- und Pendlerströmen zu schaffen (Grüne Welle),
- und den Neu- und Ausbau von Tunnels, um den Straßenverkehr weitgehend zu beschleunigen, gleichzeitig Oberflächenraum zu gewinnen und Emissionen zu verringern.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Michael Haberland
Präsident Mobil in Deutschland e.V.

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](mailto: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 vorauszuschicken, 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 bestehende – und auch in der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs angesprochene – unzureichende Finanzaustattung der Kommunen zur Sicherstellung einer 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 Finanzaustattung 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-

rungstatbestände 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 Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes (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 Gemeineverkehrsfinanzierung – 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.

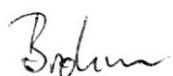
- Ermöglichung von Sammelvorhaben:

Eine generelle Möglichkeit, auch kleinteilige Einzelmaßnahmen über eine Sammelvereinbarung zusammenzufassen, um das für das GVFG-Bundesprogramm maßgebliche Mindestfödervolumen zu erreichen, halten wir für grundsätzlich nicht sachgerecht, da der mit dem Mindestfödervolumen 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