

---

## **VDV-Stellungnahme zum Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und zum Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes**

---

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), in dem rund 600 Unternehmen des Öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs in Deutschland organisiert sind, begrüßt beide Gesetzesinitiativen ausdrücklich. Da es sich bei der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) um die umfassendste inhaltliche Überarbeitung seit Jahrzehnten handelt, nehmen wir nachfolgend insbesondere zu diesem Gesetzentwurf Stellung.

### **1. Planungssicherheit und Planbarkeit für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur schaffen**

Mit der stufenweisen und deutlichen Erhöhung der GVFG-Mittel auf bis zu 2 Milliarden Euro im Jahr 2025 setzt der Bund ein starkes Signal zur Stärkung des ÖPNV im Sinne von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Neben der Erhöhung ist auch die in diesem Zusammenhang vorgesehene Dynamisierung der Mittel ab dem Jahr 2026 mit Blick auf Planungssicherheit und Planbarkeit ein wichtiger Gesichtspunkt.

### **2. Praxisgerechte Flexibilisierung beim Kriterium „besonderer Bahnkörper“ ermöglichen | Differenzierung zwischen Neubau und Grunderneuerung einführen**

Wir befürworten ausdrücklich die von den Fraktionsvorsitzenden am 23. November 2018 vereinbarten Erleichterungen bei der Vorgabe, dass geförderte Schienenverkehrswege vollständig auf besonderem Bahnkörper geführt werden müssen. Dies stellt den richtigen Ansatz dar, denn aus städtebaulichen oder wirtschaftlichen Gründen ist besonderer Bahnkörper nicht in jedem konkreten Fall zweckmäßig.

Die im Gesetzentwurf gewählte Formulierung „*weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper*“ - und Konkretisierung in der Gesetzesbegründung auf „*mindestens zu 80 Prozent*“ - bleibt aus unserer Sicht deutlich hinter einer praxisgerechten Umsetzung der politischen Zielsetzung im Bereich des Klimaschutzes zurück und birgt die Gefahr eines unzureichenden Mittelabflusses sowie regionaler Verwerfungen.

**Zudem stellt die Formulierung insbesondere mit Blick auf Grunderneuerungen ein nahezu unüberwindbares Ausschlusskriterium dar, wenn das zu modernisierende Projekt nicht bereits oberhalb des jetzt festgelegten 80-Prozent-Kriteriums liegt.**

Unserer Prüfung nach erfüllen insbesondere Straßenbahnnetze in ostdeutschen Städten und zentrumsferne Streckenabschnitte in westdeutschen Kommunen mit historisch gewachsenen Stadtquartieren (z. B. Gründerzeitviertel) diese weiterhin sehr hohe Förderhürde aus städtebaulichen Gründen nicht. In Straßenquerschnitten unter 22 m ist besonderer Bahnkörper nicht nur punktuell, sondern systematisch nicht realisierbar. Somit besteht ein hohes Risiko, dass der mit der Mittelaufstockung intendierte Ausbau und die Modernisierung des ÖPNV weitgehend ausbleiben und es zu regionalen Ungleichgewichten kommt.

**Wir unterstützen daher die Empfehlung des Bundesrates, die Formulierung „weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper“ in § 2 Absatz 2 und 3 vollständig aus dem Gesetzentwurf zu streichen und keine prozentuale Vorgabe vorzusehen.**

Soweit unter funktionalen Aspekten eine gleichwertige ÖPNV-Zielerfüllung erreicht wird, bestünde ersatzweise die Möglichkeit in begründeten Fällen eine Förderung von „straßenbündigem Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe“ ohne einen vorab festgelegten Prozentsatz zu ermöglichen. Der Nachweis der Leistungsfähigkeit der zur Förderung beantragten Gesamtverkehrsanlage ließe sich im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung erbringen. Eine Bewertung sollte entsprechend dem amtlich eingeführten Verfahren des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen erfolgen, wobei für den ÖPNV eine sehr hohe Qualitätsstufe und damit eine gleichwertige ÖPNV-Zielerfüllung nachgewiesen wird. Diese Lösung hat sich bereits in Sachsen in der Praxis bewährt.

### **3. Kongruente Förderbedingungen von Bund und Ländern für straßenbündigen Bahnkörper**

Das kohärente Engagement von Bund und Ländern beim GVFG erfordert gleichzeitig passfähige kongruente Förderbedingungen. In den Landesgesetzen einiger Länder gibt es bereits vergleichbare Regelungen, die eine Förderung von straßenbündigem Bahnkörper ohne prozentuale Vorgabe ermöglichen (z. B. Baden-Württemberg) oder es werden gar keine Differenzierungen vorgenommen (z. B. Hessen).

Mit einer Übernahme der Textpassage aus dem Ende 2019 novellierten Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg (§ 2 Nummer 3 LGVFG) in das GVFG wäre sichergestellt, dass wirksame Maßnahmen zu Beschleunigung und Vorrang des ÖPNV ergriffen werden müssen: *„... gegenüber dem sonstigen Verkehr ist der Vorrang dieser Verkehrsmittel sicherzustellen; insbesondere ist bei Bahnen, die nicht auf besonderem Bahnkörper geführt werden, deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sicherzustellen; ...“*

### **4. Der Gesamtwirtschaftliche Nachweis (Standardisierte Bewertung) ist bei Grunderneuerungen ein untaugliches Instrument | Ein Nachweis wurde bereits beim Bau der Strecke erbracht**

Im Gesetzentwurf ist insbesondere die Erweiterung des Förderkatalogs um Vorhaben zur Grunderneuerung von Verkehrswegen ein großer Meilenstein. Dies ist eine sachgerechte Lösung, denn diese Maßnahmen stellen die Verkehrsunternehmen und Kommunen vor vergleichbare finanzielle Herausforderungen wie ein Neubau. **Bei Vorhaben zur Grunderneuerung nach § 2 Absatz 3 GVFG kann allerdings auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis (Standardisierte Bewertung) verzichtet werden, da dieser bereits beim Bau erbracht wurde.** Gleiches gilt für die neuen, zeitlich bis 2030 befristeten, förderfähigen Maßnahmen nach § 2 Absatz 2 GVFG.

### **§ 3 Nummer 1 c sollte, wie vom Bundesrat empfohlen, um den Satz „Für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und 3 GVFG ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.“ ergänzt werden.**

Die zeitliche Befristung für Grunderneuerung in § 2 Absatz 3 GVFG bis Ende 2030 halten wir nicht für sachgerecht und begrüßen daher die vorgesehene Evaluierung der Vorgabe im Jahr 2028.

### **5. Anpassung der Fördertatbestände und Förderquoten**

Die vorgesehenen inhaltlichen Änderungen im GVFG zur Absenkung der Förderschwelle, Ausdifferenzierung der Förderquoten sowie Einbeziehung von Planungskosten in Höhe von 10 Prozent sind mit Blick auf eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sehr wichtig und passfähige Schritte in die richtige Richtung.

### **6. Kurzfristige Aktualisierung der Standardisierten Bewertung und Planungsbeschleunigung in den Fokus nehmen**

Damit die ansteigenden GVFG-Mittel zeitnah in konkrete Infrastrukturverbesserungen umgesetzt werden können, muss es auch genügend baureife Vorhaben geben. Andernfalls besteht das Risiko, dass die Gelder nicht vollständig abfließen und in den Folgejahren wieder gekürzt werden.

**Eine mit der GVFG-Novellierung gleichlaufende Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Straßen- und U-Bahnen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist daher dringend und kurzfristig erforderlich.** Wir unterstützen die Initiative des Bundesrates vom 20. Dezember 2019 im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich sowie den Entschließungsantrag des Parlaments vom

8. November 2018, die im Allgemeinen Eisenbahngesetz vorgesehenen Regelungen zur Planungsbeschleunigung auch für das PBefG zu übernehmen.

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. **Daher sind die Kriterien der „Standardisierten Bewertung“ kurzfristig zu modernisieren und an aktuelle ökonomische und ökologische Notwendigkeiten anzupassen.** Die mit § 3 Nummer 1 c GVFG zusätzlich in den Gesetzestext aufgenommenen beispielhaften Kriterien Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge bereiten die Anpassung vor, die nun zeitnah erfolgen muss.

## **7. Aufstockung personeller Ressourcen in den Bundes- und Landesverwaltungen**

Wir möchten zudem auf den sehr wichtigen personellen Aspekt der GVFG-Novellierung aufmerksam machen, der bereits im Punkt E3 „Erfüllungsaufwand für die Verwaltung“ des Gesetzentwurfs anklingt. Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen sind Bearbeitungszeiten von zwei Jahren für reguläre Projektanträge keine Seltenheit, beeinflussen den Abfluss der GVFG-Mittel und haben vielfach zur Folge, dass Verkehrsunternehmen und Kommunen erhebliche Kosten vorfinanzieren müssen.

Ein zügiger Baubeginn von Maßnahmen und eine damit erfolgreiche Umsetzung der Novellierung hängen ganz wesentlich davon ab, dass durch die zunehmende Anzahl der Vorhaben, in den Bundes- und Landesverwaltungen ausreichend personelle Ressourcen zur schnellen Bearbeitung und Abwicklung von Förderanträgen aufgebaut werden. Wir begrüßen daher, dass im Rahmen des Gesetzentwurfs beim Bund Mittel zur Abdeckung des personellen Mehrbedarfs vorgesehen sind.

**Dem planbaren Aufwuchs der GVFG-Mittel muss sehr zeitnah eine gleichlaufende Aufstockung personeller Ressourcen bei den Ländern folgen, um die beantragten Vorhaben zügig zu prüfen und zur Baureife zu bringen.**

Mit den inhaltlichen GVFG-Änderungen erhalten die Länder vom Bund nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel zugleich einen starken Anreiz für einen synchronen Mittelhochlauf auf Landesebene, um das bei der Gemeindeverkehrsfinanzierung bewährte Prinzip der Kofinanzierung fortzuführen. Dies umfasst einerseits die Kofinanzierung der GVFG-Vorhaben an sich und andererseits die mit den Vorhaben verbundenen zusätzlichen Fahrzeug- und Betriebshofkapazitäten.

Mit der im Entwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorgesehenen Erhöhung und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel ab 2020 erhalten die Länder einen zusätzlichen Impuls vom Bund sowie finanzielle Spielräume zur Stärkung des ÖPNV. Dies begrüßen wir ausdrücklich. Für die Planungssicherheit der Länder ist der Mittelzuwachs aus unserer Sicht ein sachgerechter und passender Schritt.