

# Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände

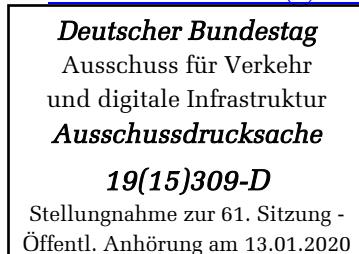


Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

10.01.2020/gru

Herrn Vorsitzenden  
Cem Özdemir  
Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Versand per E-Mail: [verkehrsausschuss@bundestag.de](mailto:verkehrsausschuss@bundestag.de)



Bearbeitet von  
Thomas Kiel d'Aragon (DST)  
Dr. Markus Brohm (DStGB)  
Jan Strehmann (DLT)

Telefon +49 30 37711 - 520  
+49 30 59 00 97 - 331  
+49 30 77307243  
Telefax +49 30 37711 - 509  
+49 30 59 00 97 - 430

E-Mail:  
thomas.kiel@staedtetag.de  
markus.brohm@landkreistag.de  
jan.strehmann@dstgb.de

Aktenzeichen  
66.05.05 D

## Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des

Deutschen Bundestages am 13. Januar 2020;

**1. Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes, BT-Drucksache 19/15621**

**2. Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes, BT-Drucksache 19/15622**

**Stellungnahmen des Bundesrates / Gegenäußerung der BReg**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender  
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt die von der Bundesregierung vorgeschlagenen Änderungen des Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes ausdrücklich. Zur Umsetzung des Klimaschutzpakets werden die Mittel einen wichtigen Beitrag zu Ausbau und Sanierung der Infrastruktur und zur Attraktivitätssteigerung des Angebots im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) leisten. Die Mittel werden Länder und Kommunen in die Lage zu versetzen, die Investitionen in den ÖPNV zu steigern, seine Nutzung attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Die Referentenentwürfe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden Ländern und Verbänden am 31.10.2019 mit Frist zum 01.11.2019 zur Stellungnahme übersandt. Die entsprechenden ersten Stellungnahmen konnten aufgrund der Fristen zur Einbringung in das Kabinett nicht berücksichtigt werden. Damit wurde eine aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände in Teilen notwendige Nachbesserung an den Gesetzentwürfen in das Bundesratsverfahren und das parlamentarische Verfahren verschoben.

## 1. GVFG-Bundesprogramm

### 1.1. Überblick

Die Bundesregierung hat am 6. November 2019 den Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes beschlossen. Dazu hat der Bundesrat in seiner Sitzung am 20.12.2019 Stellung genommen (BR-Drs. 581/19(B)). Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat mit Schreiben vom 08.01.2020 die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates vorgelegt (Auschuss-Drs. 19(15)307).

Die neue Ausgestaltung des GVFG-Bundesprogramms ist von zentraler Bedeutung. Sie formt die mit der Finanzverfassungsreform vorgenommene Abgrenzung der Zuständigkeiten von Bund und Ländern aus und folgt dem zuletzt im April 2019 geänderten Art. 125c GG.

Die kommunalen Spitzenverbände anerkennen das Bemühen der Bundesregierung, damit nunmehr zu einem Durchbruch bei der Gemeindeverkehrsfinanzierung zu gelangen. Der Bund übernimmt damit weiterhin Verantwortung für äußerst wichtige Großvorhaben des ÖPNV in Städten, Landkreisen und Gemeinden, die im Wesentlichen aufgrund der Förderschwelle von landesweit oder regional bedeutsamen Projekten unterschieden werden. Die deutliche Erhöhung der Mittel auf 2 Milliarden Euro -, die Erhöhung der Förderquote auf bis zu 75 Prozent, die Stufung der Förderschwellen sowie die vorgesehene Förderung der Planungskosten sind im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV sowie die von der Bundesregierung definierten Klimaschutzziele von außerordentlicher Bedeutung.

Die Aufnahme eines subsidiären Fördertatbestands zur Grunderneuerung von Straßenbahnen und U-Bahnen ist aus unserer Sicht ein Meilenstein für die Zukunft des ÖPNV. Die Stadtbahn-, U-Bahn- und Straßenbahnsysteme wurden größtenteils in den 1970er und 1980er Jahren geschaffen und benötigen ein Systemupgrade, damit diese zukünftig und flächendeckend Teil digital vernetzter Wegeketten mit gut funktionierenden Umsteigeverbindungen werden. Nur mit erheblich gesteigertem Engagement wird es gelingen, den Anteil des ÖPNV am Modal Split zu verdoppeln. Dies ist erforderlich, damit die Klimaschutzziele des Bundes für den Verkehrssektor erreicht und 52 bis 55 Mio. Tonnen CO2-Emissionen eingespart werden können. Gleichzeitig ist insbesondere der schienengebundene und in weiten Teilen heute bereits elektrifizierte ÖPNV als Rückgrat für vernetzte Mobilitätsketten weiter auszubauen. Die Mobilität der Zukunft braucht ein leistungsfähiges Stadtbahn-, Straßenbahn- und U-Bahnnetz in den Ballungsräumen, verbunden mit einem Deutschland- und Regionaltakt im Fern- und Regionalverkehr auf der Schiene und entsprechenden regionalen Schnellbusverbindungen und Zubringerverkehren.

Wir sehen allerdings weiteren dringenden Nachbesserungsbedarf, damit die Finanzhilfen des Bundes zielgenau in Städten, Landkreisen und Gemeinden ankommen und von diesen in Anspruch genommen werden können. Als Ausschlussgrund für etliche Neubau- und Sanierungsprojekte in zentralen städtischen Lagen sehen wir dazu die Fördervoraussetzung bei Straßenbahnen, dass die geförderte Strecke „weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt“ werden muss. Diese Voraussetzung erfüllen weite Teile der sanierungsbedürftigen Infrastruktur in unseren Städten und Gemeinden nicht. Sie könnte insbesondere auch innerstädtische Neubauprojekte begrenzen. Deshalb befürchten wir, dass der Fördertatbestand, der im Grunde einen guten Ansatz darstellt, in Teilen leerliefe. Aus diesem Grund möchten wir Sie bitten, das Tatbestandsmerkmal in der Debatte mit Blick auf die Zielsetzung kritisch zu hinterfragen. Wir schließen uns insoweit dem Änderungsantrag des Bundesrates an.

Des Weiteren sollte aus unserer Sicht bei der Grunderneuerung auf den (heutigen) Nachweis der Wirtschaftlichkeit verzichtet werden, da dieser bereits im Rahmen des Neubaus erbracht wurde. Ein entsprechender Satz „Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich“ sollte entsprechend ergänzt werden. Andernfalls würde ein noch zu entwickelndes standardisiertes Bewertungsverfahren für Maßnahmen der Grunderneuerung - die heutige Standardisierte Bewertung betrifft methodisch nur den Neu- und Ausbau - ein bis zwei Jahre wertvolle Zeit verstreichen lassen. Die Absenkung der Förderschwelle auf 10 Mio. Euro halten wir für den Tatbestand der Grundsanierung für gerechtfertigt.

Bei Beibehaltung der Förderschwellen halten wir die Aufnahme weiterer Tatbestände der infrastrukturellen Förderung für unkritisch. Die dazu von den Ländern vorgeschlagenen weitergehenden Maßnahmen (besondere Fahrspuren für Omnibusse, zentrale Omnibusbahnhöfe, Betriebsleitsysteme, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, Barrierefreiheit, Beschaffung von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs bzw. Beschaffung von emissionsfreien- und -armen Fahrzeugen) werden - mit Ausnahme der Punkte zur Fahrzeugbeschaffung - für sich genommen, die Förderschwelle in aller Regel nicht erreichen, sondern erst über eine Kumulierung mit anderen Maßnahmen gemeinsam eine Förderfähigkeit begründen können. Die Förderung zentraler Omnibusbahnhöfe (Bestandteil des heutigen GVFG) würde den Bau- und Ausbau von bundesweiten Fernbusverbindungen auch in der Vernetzung mit der Bahn vorantreiben. Die Förderung von Busspuren könnte zusätzliche hohe Bedeutung für die Einführung von autonomen Buslinien erlangen. Ausdrücklich hervorheben und unterstützen möchten wir die Forderung, den Katalog um Oberleitungssystem für Busse und ÖPNV-integrierte Seilbahnen zu ergänzen. Es handelt sich in beiden Fällen nur um wenige zusätzliche Projekte, die für sich genommen die Förderschwelle aber überschreiten und eine hohe Leuchtturmwirkung haben (zur – auch verfassungsrechtlichen – Begründung s. unten zu den einzelnen Änderungsvorschlägen).

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen, dass mit der vorgesehenen Gesetzesänderung sowohl dem Klimaschutz als auch Bedarf im Interesse der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse Rechnung getragen wird. Die in diesem Zusammenhang vorgesehene verstärkte Förderung von Elektrifizierungsprojekten und alternativen Antrieben wird als solche ausdrücklich begrüßt. Die bisher nicht in anderen Programmen verankerte zügige Elektrifizierung der Bahnstrecken und die Schaffung von Schieneninfrastruktur darf aber nicht als Finanzierungsquelle für die DB-AG „missbraucht“ und zu Lasten des Ziels von Art. 125c GG und des GVFG gehen, die Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden zu verbessern.

Wir bitten Sie, im Sinne einer durchgreifenden Wirksamkeit mit Blick auf die Klimaschutzziele des Bundes, einen dafür erforderlichen höheren Anteil des ÖPNV am Modal Split und die Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in Städten, Landkreisen und Gemeinden die Novelle des GVFG entsprechend zu unterstützen. Dafür ist es geboten, Kürzungen der Fördersätze oder Streichungen von Fördertatbeständen entgegenzutreten. Darüber hinaus werben wir um Ihre Unterstützung, die Erneuerungsförderung wie oben beschrieben im Sinne des ÖPNV auszugestalten. Zur Stärkung des ÖPNV und zur Erreichung der Klimaziele sind die im Gesetzentwurf vorgesehenen Maßnahmen essenziell. Sie können durch gezielte weitere Änderungen noch verbessert und intensiviert werden.

Der Bundesrat hat zusätzlich eine Förderung insbesondere der Fahrzeuge respektive Busse und Schienenfahrzeuge gefordert und dafür eine weitere Aufstockung um 1 Mrd. Euro angemahnt. Der weitergehende Förderbedarf zu einer Fahrzeugförderung wird von uns bestätigt. Fahrzeuge wurden in der Vergangenheit nicht über das GVFG, sondern nur in bestimmten

Fällen über verschiedene Programme von Bund und Ländern gefördert. Zuletzt wurde beispielsweise in größerem Maß die Anschaffung von Elektrobussen im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Stadt gefördert – allerdings nur bezogen auf 92 Städte und Regionen mit Grenzwertüberschreitungen bei NO<sub>2</sub>. Eine Förderung von Elektro-, Wasserstoff- und Biogasbussen ist ferner im Klimaschutzprogramm angekündigt. Die Förderung des rollenden Materials auf der Schiene erfolgt bisher bei der Eisenbahn im Rahmen des Regionalisierungsgesetzes (RegG), bei U- und Straßenbahnen dagegen bisher nicht ausdrücklich, teilweise aus Landes-/teilweise aus EU-Mitteln. Eine einheitliche Fahrzeugförderung könnte daher entscheidenden Einfluss auf eine begrenzende Engpasssituation nehmen.

Andernfalls wird es kaum möglich sein, parallel zum Infrastrukturausbau die Kapazitätssteigerungen durch Mehrfahrzeuge und die entsprechende Umrüstung auf saubere Straßenfahrzeuge vorzunehmen. Eine entsprechende Umrüstung bei Neuanschaffung wird zukünftig u.a. von der EU nach der Richtlinie für saubere Fahrzeuge (Clean Vehicles Directive) von den Mitgliedstaaten gefordert. Dies wird erfolgreich nur umzusetzen sein, wenn die frühzeitige Umrüstung / die technikbedingten Mehrkosten von EU und Mitgliedstaatenebene übernommen werden, andernfalls wird sie u.E. eher zu einer Verlangsamung des Prozesses bei Ausschöpfung aller Übergangsfristen führen, da sie in der „Grundlast“ auf kommunaler Ebene vorgezogen nicht finanziertbar ist.

Eine klare Abgrenzung von Investitionen in die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur von förderfähigen Schienenverkehrsinfrastrukturen erscheint uns trotz der Ablehnung der Bundesregierung zu einem entsprechenden Änderungsantrag des Bundesrates erwägenswert. Es sollten nicht erneut konfliktträchtige Mischfinanzierungen geschaffen werden, die eine zügige Umsetzung erfahrungsgemäß behindern. Für die Digitalisierung (Europäisches Zugsicherungssystem - ETCS - und digitale Stellwerke - DSTW) der bundeseigenen Schienen sehen wir den Bund in der Pflicht.

Bezüglich der Einschätzung des Bundesrates zu „Bike&Ride-Anlagen“ und „Multimodalen Knoten“ bei der Förderung von Umsteigeanlagen teilen wir die Auffassung der Bundesregierung, dass diese „Stand-alone“ in aller Regel die erforderliche Förderschwelle nicht erreichen werden. Daraus leiten wir allerdings ab, dass eine Auch-Finanzierung solcher Anlagen in einem Großvorhaben durchaus gewünscht und gewollt wäre und ein richtiges Zeichen setzte, gegenüber der bisher alleinigen Förderfähigkeit von P&R-Anlagen. Auch diese werden im Übrigen die Förderschwelle in aller Regel nicht allein überschreiten.

## 1.2. Änderungsvorschläge im Einzelnen

### **Änderungsvorschlag:**

§ 2 Absatz 1 sowie § 2 Absatz 3: Die Worte „und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ werden gestrichen.

Hilfsweise ist das Wort „weit“ in weit überwiegend zu streichen und Ausnahmen aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen zuzulassen, wenn die Bevorrechtigung der Bahnen in den Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper sichergestellt wird. Weiter hilfsweise wird vorgeschlagen, die zwingende Schwelle durch die Formulierung „möglichst“ auf besonderem Bahnkörper zu ersetzen und dies bei den förderfähigen Eisenbahnen nur auf Straßenbahnen einzuschränken.

### **Begründung:**

Den gleichlautenden Hauptantrag des Bundesrates hat die Bundesregierung in ihrer Gegenüberung abgelehnt. Die komplette Aufgabe des Grundsatzes einen besonderen Bahnkörper

herzustellen, sei nicht sinnvoll und insofern abzulehnen. Die Bevorrechtigung der Bahnen in den Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper sei sicherzustellen. Sie hält die Erleichterung durch „weit überwiegend“ für ausreichend, hat sich zu den entsprechenden Hilfsanträgen im Übrigen aber nicht geäußert.

Die in § 2 Abs. 1 GVFG geplante Erleichterung bei der Förderung von straßenbündigem Bahnkörper, inklusive der Grunderneuerung nach § 2 Abs. 3 Nr. 1 GVFG ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, geht jedoch nicht weit genug. Die Anforderung der Führung auf „weit überwiegend“ Bahnkörper ist nicht mehr zeitgemäß, da es auch ohne eigenen Bahnkörper wirksame Beschleunigungsmöglichkeiten gibt. In Stadtquartieren mit historisch gewachsener Bebauung und engen Straßenquerschnitten ist aus städtebaulichen oder wirtschaftlichen Gründen eine Streckenführung auf besonderem Bahnkörper häufig praktisch nicht umsetzbar. Die Fördervoraussetzung kann sich nur auf den jeweils konkreten Streckenabschnitt der Straßenbahn im Stadtverlauf beziehen. Damit könnten Neubau oder Grunderneuerung in etlichen bestehenden Stadtquartieren scheitern. Die zwingende Anforderung eines besonderen Bahnkörpers doppelt sich ferner mit dem Nachweis der Beschleunigungswirkung in der standardisierten Bewertung. Die jetzt vorgesehene Variante „weit überwiegend“, die in der Begründung mit 80 % des Streckenverlaufs beschrieben wird, schließt vielerorts Streckenverläufe bei Neu- und Ausbau oder Grundsanierung in enger städtebaulicher Situation aus. Die Anforderung war in den neuen Ländern über den Einigungsvertrag ausgesetzt für Straßenbahnvorhaben die vor dem 01.01.1996 begonnen wurden (s. den heutigen § 2 Abs. 3 Satz 2 GVFG). Dies kann daher bereits als erfolgreich erprobt angesehen werden. Ferner ist gerade dem BMVI ein funktionierender Streckenabschnitt ohne „besonderen Bahnkörper“ vor der eigenen Haustür in der Berliner Invalidenstraße bekannt.

Dem Grundsatz Beschleunigung durch eigene Trasse zu erzielen, wird auch dann Rechnung getragen, wenn die gesetzliche Anforderung statt einer 100 %- oder 80 %-Schwelle in „möglichst auf besonderem Bahnkörper zu führen“ verändert wird. Sie gilt dann für die gesamte Strecke und ist in allen Abschnitten des Streckenverlaufs zu prüfen.

### **Änderungsvorschlag:**

In § 2 Abs. 1 Ziffer 3 schlagen wir folgende Ergänzung vor "...von Schienenstrecken zur Erhöhung der Kapazität, Zuverlässigkeit und Flexibilität der Verkehrsinfrastruktur."

### **Begründung:**

Neben Investitionsvorhaben zur Kapazitätserhöhung ist es aus kommunaler Sicht sinnvoll, auch Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit, Flexibilität und Redundanz im Netz von Schienenverkehrsmitteln zu fördern, um auch im Störungsfall ein Grundangebot sicherstellen zu können und damit letztendlich in diesen Situationen eine höhere Kapazität anzubieten. Dazu sind neben der Digitalisierung der Leit- und Sicherungssysteme auch physische Ergänzungen von Signalen und Weichenverbindungen erforderlich. Das Ziel eines leistungsfähigen und zuverlässigen ÖPNV, der ein attraktives Angebot ermöglicht und somit zur stärkeren Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel beiträgt, wird damit nachhaltig unterstützt.

### **Änderungsvorschlag:**

§ 2 Absatz 2 sowie § 2 Absatz 3: Streichung der Formulierung „befristet bis zum Jahr 2030 und“

### **Begründung:**

Eine Befristung für Maßnahmen zur Grunderneuerung bis Ende 2030 halten wir nicht für sachgerecht und bitten, diese zu streichen. Das Mittelvolumen wird erst 2025 entsprechend hochgefahren sein, dass die nachrangige Förderung der Grunderneuerung greifen kann. Die Beschränkung der Förderung auf das Zeitfester von fünf Jahren ist zeitlich damit zu gering, um den Bedarf an Grunderneuerungsmaßnahmen zu decken.

**Änderungsvorschlag:**

Wir bitten um Prüfung in § 2 Abs. 2 Ziffer 3 neu die „ÖPNV-integrierten Neubau von Seilbahnen“ sowie den Bau- und Ausbau von Oberleitungsbussystemen“ unter förderfähigen Projekten aufzunehmen.

**Begründung:**

Beide Vorhabentypen des ÖPNV unterliegen der Planfeststellung und erfordern zusätzliche Infrastruktur. Es gibt zurzeit lediglich drei Städte mit Oberleitungsbussen in Deutschland (Eberswalde, Esslingen, Solingen) und die bisher von der Bundesregierung angestoßenen Fördermaßnahmen ließen wegen der erforderlichen zusätzlichen neuen Infrastruktur nach Prüfung der Rentabilität ins Leere. Seilbahnen in Deutschland wurden als Beförderungsmittel bisher nur im Rahmen von Gartenbauausstellungen erprobt und eingesetzt (Köln, Koblenz, Berlin). In anderen Teilen der Welt sind solche Systeme auch regelmäßig in den ÖPNV integriert und extrem leistungsfähig. Mehrere Städte in Deutschland (u.a. München, Wuppertal, Bonn, Stuttgart) prüfen daher, den ÖPNV mit Seilbahnsystemen zu ergänzen. Die Kosten für den Aufbau der Systeme belaufen sich in der Regel auf mehr als die nach neuer Förderschwelle vorgesehenen Kosten von 30 Mio. Euro. Durch Förderung der Infrastruktur könnte sich die tarifliche Einbindung in den ÖPNV rechnen und den Projekten dadurch zum Durchbruch verhelfen. Deswegen hatte sich der Deutsche Städetag bereits zum Referentenentwurf mit der Bitte um Prüfung an das BMVI gewandt, ÖPNV-integrierte Seilbahnen in die Förderung aufzunehmen.

Die Bundesregierung hat den Vorschlag des Bundesrates zur Aufnahme von Oberleitungsbussystemen abgelehnt. Sie stellten keinen schienengebundenen ÖPNV dar und könnten somit nicht im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden. Eine Ausweitung der Fördertatbestände auf den straßengebundenen ÖPNV sei aus grundgesetzlichen Vorgaben gemäß Artikel 125c GG ausgeschlossen. Eine solche verfassungsrechtliche Einschränkung lässt sich dem Wortlaut des Gesetzes aus unserer Sicht nicht entnehmen. Tatsächlich gelten die im Bereich der Gemeinneverkehrsfinanzierung für die besonderen Programme nach § 6 Absatz 1 des Gemeineverkehrsfinanzierungsgesetzes geschaffenen Regelungen fort. Diese beschränkten sich in der Vergangenheit auf besonders bedeutsame Schieneninfrastrukturen (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG). Tatsächlich kann das Gesetz aber lt. Art. 125c GG ausdrücklich aufgehoben und geändert werden. Mit Blick auf die geringe Zahl förderfähiger Projekte handelt es sich um keine wesentliche charakterliche Änderung der Norm. Es geht weiterhin um die Förderung herausragender Infrastruktur für den öffentlichen Nahverkehr. Der ursprüngliche Verfassungsgeber hatte mit Blick auf die damalige Mischfinanzierung zwischen Bund und Ländern andere ÖPNV-Systeme nicht bedenken können. Der hier angelegte verfassungsrechtliche Maßstab würde ferner auch den übrigen Ergänzungen von Fördertatbeständen im dritten Änderungsgesetz – insbesondere denen aus Klimaschutzgründen – nicht gerecht.

**Änderungsvorschlag:**

§ 3 Nr. 1 c Satz 2 (neu): Am Ende von Absatz 3 wird folgender Satz ergänzt: „Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich“.

**Begründung:**

Bei Vorhaben nach § 2 Abs. 3 GVFG sollte auf einen gesamtwirtschaftlichen Nachweis verzichtet werden, da dieser bereits beim Bau des Vorhabens erbracht wurde. § 3 Nr. 1 c) sollte daher um den Satz „Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich“ ergänzt werden.

Die Bundesregierung hat einen gleichlautenden Vorschlag des Bundesrates abgelehnt. Grundsätzlich seien Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für alle zu fördernden Vorhaben erforderlich. Gleichwohl dürfen wir darauf hinweisen, dass die vorzunehmende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung dann nicht der heutigen „Standardisierten Bewertung“ entsprechen kann, da diese auf Grundsanierungen nicht anwendbar ist und das schon gebaute Vorhaben nachträglich nicht in Frage stellen kann. Als Konsequenz ist daher mit Hochdruck ein vereinfachtes Verfahren der Wirtschaftlichkeitsprüfung für diese Fälle zu erarbeiten und im heutigen Gesetzgebungsverfahren auf die Unterschiede zum bisherigen Verfahren der standardisierten Nutzen-Kosten-Analyse hinzuweisen. Bedenklich sehen wir daher die Gegenäußerung der Bundesregierung zu Ziffer 9 des Bundesrates, wo die Bundesregierung von einem „regulären Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit durch eine Standardisierte Bewertung“ für alle Vorhaben spricht, dabei aber verkennt, dass eine solche Bewertung zurzeit nicht besteht und erst mit einem Zeitverzug von ca. zwei Jahren herzustellen sein wird. Damit würde insbesondere die dringend erforderliche Grundsanierung weiter verzögert.

#### **Änderungsvorschlag:**

In § 4 Absatz 1 Ziffer 4 wird der Prozentsatz von 50 auf „60 % der jeweils zuwendungsfähigen Kosten“ erhöht.

#### **Begründung:**

In den Eckpunkten hatte das BMVI angekündigt, dass die zusätzlichen Fördervorhaben ohne Standardisierte Bewertung (mithin auch die Grunderneuerung) zum bisherigen Basissatz, also mit mindestens 60 %, gefördert werden. Gerade die Grundsanierung ist besonders wichtig.

#### **Änderungsvorschlag:**

In § 4 Abs. 4 sollten die Planungskosten auch bei Vorhaben der Grundsanierung förderfähig sein; dazu wird der Satz wie folgt ergänzt: „... Vorhaben nach § 2 Absatz 1, Absatz 3 und nach § 11 ...“

#### **Begründung:**

Die Förderfähigkeit von Planungskosten ist gerade im Bereich der umfassenden Grundsanierung von hoher Relevanz für eine schnelle Realisierung.

#### **Änderungsvorschlag:**

In § 10 Abs. 1 letzter Satz wird die Dynamisierungsrate wie folgt geändert:  
„Der Betrag nach Nummer 3 steigt ab dem Jahr 2026 jährlich um mindestens 2,5 %.“

#### **Begründung:**

Die ab 2026 festgelegte jährliche Steigerungsrate ist mit 1,8 % zu gering bemessen. Im Unterschied zu Betriebskostensteigerungen im SPNV (im Regionalisierungsgesetz ist ebenfalls eine Dynamisierung in Höhe von 1,8 % verankert) belaufen sich die Baukostensteigerungen bei Verkehrsingenieurbauwerken und im Tiefbau zurzeit zwischen 4,1 % und 4,7 % jährlich. Die

Dynamisierungsrate von 1,8 % wird die Baukostensteigerungen in der Zukunft daher nicht ausgleichen.

**Änderungsvorschlag:**

Wir regen zudem eine klarstellende Regelung an, dass Haushaltsreste übertragbar sind.

**Begründung:**

Auf diesem Wege kann sichergestellt werden, dass die Haushaltsmittel, die auf der Grundlage des Klimakabinetts dem Maßnahmenpaket zur Verfügung stehen sollen, auch vollumfänglich für die Erfüllung des Gesetzeszwecks zur Verfügung stehen werden.

## 2. Erhöhung der Regionalisierungsmittel

Die Bundesregierung hat am 6. November 2019 den Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. Der Bundesrat hat dazu in seiner Sitzung am 20.12.2019 eine Stellungnahme verabschiedet (BR-Drs. 580/19(B)). Das BMVI hat mit Schreiben vom 08.01.2020 die Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates vorgelegt (Ausschuss-Drs. 19(15)307).

Trotz einer unzureichenden Frist von nur zwei Werktagen hatten der Deutsche Städtetag, der Deutsche Landkreistag sowie der Deutsche Städte- und Gemeindebund zuvor gegenüber dem BMVI am 01.11.2019 zu dem Referentenentwurf Stellung genommen. Eine Berücksichtigung der dargestellten kommunalen Belange erfolgte nicht. Daher haben wir die Länder um Unterstützung gebeten und möchten auch Sie als Abgeordnete im weiteren Gesetzgebungsverfahren um Ihre Unterstützung bitten.

Die vorgesehene Erhöhung der Regionalisierungsmittel wird von den kommunalen Spitzenverbänden einvernehmlich mit Blick auf die damit angestrebte Verbesserung der verkehrlichen Situation in den Ländern, Städten, Landkreisen und Gemeinden zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und als Beitrag zur Erreichung der Klimaziele ausdrücklich begrüßt. Ferner begrüßen wir, dass die zusätzlichen Mittel nach einem kombinierten Schlüssel aus der bisherigen Anlage 1 und 2 des Gesetzes auf die Länder verteilt werden, so dass sich die Prozentanteile der Länder an der Gesamtsumme der Regionalisierungsmittel im Vergleich mit/ohne die zusätzlichen Mittel aus dem Klimaschutzpaket identisch entwickeln und keine neuen Verwerfungen entstehen.

Wir erwarten allerdings, dass sichergestellt wird, dass die zusätzlichen Regionalisierungsmittel tatsächlich für die Erhöhung und Verbesserung der Verkehrsleistung im Sinne einer Angebotsausweitung zur Verfügung stehen und nicht zu einem Großteil über Trassen- und Stationsentgelte in die bereits vorhandene Netz- und Stationsinfrastruktur fließen, ohne dass dem entsprechende Verbesserungen gegenüberstehen.

Wir schlagen deshalb folgende Änderung des Gesetzentwurfs vor:

Über den bestehenden Gesetzentwurf hinaus ist auch das Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG) dahingehend zu ändern, dass die zusätzlichen Mittel aus dem Klimaschutzpaket von dem automatischen Anpassungsmechanismus des § 37 Abs. 2 ERegG ausgenommen werden.

Wir begrüßen, dass die Bundesregierung in ihrer Gegenäußerung ausdrücklich zugesagt hat, den gleichlautenden Vorschlag der Länder im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen.

Ferner erwarten wir, dass die zusätzlichen Regionalisierungsmittel entsprechend der weichen Zweckbindung des Regionalisierungsgesetzes (§ 6 Abs. 1 RegG: „... insbesondere den Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“) auch für Verbesserungen des Busverkehrs in der Fläche bereitgestellt werden: Die Reaktivierung/Verbesserung des SPNV muss in der Fläche auch mit einer Verbesserung des Busverkehrs (z.B. PlusBus-Konzepte und On-Demand-/Rufbus-Bedienungen für Zu- und Abbringerverkehre) einhergehen, damit – unter Vermeidung von Parallelverkehren zum SPNV – ein aufeinander abgestimmtes, attraktives Angebot entstehen kann, das eine Alternative zum privaten Pkw darstellt und auf diese Weise dazu beitragen kann, die Verkehrs- und Luftschadstoffbelastungen in den Verdichtungsräumen zu reduzieren.

Den entsprechenden Änderungsvorschlägen des Bundesrates schließen wir uns an.

Für eine entsprechende Beratung der Änderungsvorschläge wären wir Ihnen dankbar und freuen uns auf Rückfragen in der öffentlichen Anhörung.

Mit freundlichen Grüßen  
In Vertretung



Hilmar von Lojewski  
Beigeordneter des  
Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann  
Beigeordneter des  
Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs  
Beigeordneter des  
Städte- und Gemeindebundes