



**DStGB**

Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Robert-Schuman-Platz 1  
53175 Bonn

Marienstraße 6  
12207 Berlin

Telefon: 030-77307-0  
Telefax: 030-77307-200

Internet: [www.dstgb.de](http://www.dstgb.de)  
E-Mail: [dstgb@dstgb.de](mailto:dstgb@dstgb.de)

Datum  
01.11.2019

Aktenzeichen  
741

Bearbeiter/Durchwahl/E-Mail  
Jan Strehmann / -243  
[jan.strehmann@dstgb.de](mailto:jan.strehmann@dstgb.de)

### **Stellungnahme zum Entwurf eines 3. Gesetzes zur Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

wir danken Ihnen für die Übersendung des Entwurfs des o.g. Gesetzes und kommen Ihrer Bitte um eine erste Stellungnahme nach. Eine sachgerechte inhaltliche Prüfung und Bewertung unter Einbeziehung unserer Mitglieder ist innerhalb der kurzen Frist ausgeschlossen. Sinn und Zweck eines Anhörungsverfahrens können so nicht erfüllt werden. Die auch für die weitere Bearbeitung in ihrem Hause hilfreiche Abstimmung zwischen den kommunalen Spitzenverbänden konnte in der Kürze der Zeit nur bedingt durchgeführt werden. Der Nationale Normenkontrollrat hat in seinem jüngst vorgelegten Jahresbericht 2019 scharf kritisiert, dass Gesetzentwürfe der Bundesregierung – wie auch im vorliegenden Fall – allzu häufig mit stark verkürzten Fristen abgestimmt werden. Das Erfahrungswissen von Ländern und kommunalen Spitzenverbänden bleibt somit größtenteils unberücksichtigt. Wir weisen ferner darauf hin, dass diese Stellungnahmefrist auch in jeder Hinsicht dem Geist der Erklärung zum partnerschaftlichen „Bündnis für moderne Mobilität“ widerspricht, die gerade zwischen dem BMVI, der VMK und den Kommunalen Spitzenverbänden vorbereitet wird und am 21.11.2019 medienwirksam unterzeichnet werden soll.

Wir begrüßen die stufenweise Anhebung der GVFG-Mittel und sehen dies als Meilenstein für die Weiterentwicklung des ÖPNV in den Städten und Gemeinden. Als positiv bewerten wir zudem die im Koalitionsvertrag verankerte weitere Dynamisierung der Mittel ab 2026. Damit kann über einen verlässlichen absehbaren Zeitraum vermieden werden, dass es zu erneuten Engpässen beim Neu- und Ausbau des ÖPNV kommt.

An der kommunalen Verkehrsinfrastruktur ist bundesweit ein erheblicher Erneuerungsbedarf aufgelaufen. Die Erweiterung des Förderkatalogs um Vorhaben zur Grunderneuerung in § 2 Abs. 3 Nr. 2 GVFG ist daher zu begrüßen. Maßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung stellen die Verkehrsunternehmen und Kommunen vor genau so hohe finanzielle Herausforderungen wie ein Neubau.

Eine Befristung für Grunderneuerung bis Ende 2030 halten wir nicht für sachgerecht und bitten diese zu streichen. Zum einen wird bis 2028 der Bedarf nicht vollständig abgedeckt sein, zum anderen ist die Förderung von Grunderneuerungsmaßnahmen ein passendes Instrument, den Abfluss von Mitteln zugunsten des ÖPNV-Systems zu gewährleisten.

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.

Wir unterstützen das Einbeziehen von Planungskosten in Höhe von 10 % für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 GVFG. Wir sehen dazu einen gesonderten Bedarf bei der Beschleunigung zur Beschleunigung der Planungsverfahren.

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 zu begrüßen, geht uns jedoch nicht weit genug. Wir bitten die Formulierung „... und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ zu streichen. Diese Anforderung ist nicht mehr zeitgemäß, da es auch ohne eigenen Bahnkörper wirksame Beschleunigungsmöglichkeiten gibt. Die zwingende Anforderung eines besonderen Bahnkörpers doppelt sich ferner mit dem Nachweis der Beschleunigungswirkung in der standardisierten Bewertung. Die jetzt vorgesehene Variante „weit überwiegend“ schließt vielerorts Streckenverläufe bei Neu- und Ausbau oder Grundsanierung in enger städtebaulicher Situation aus. Enorme Potenziale zur Verkehrsverlagerung auf den ÖPNV blieben somit ungenutzt. Im begründeten Ausnahmefall sollte vielmehr „straßenbündiger Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe“ zugelassen werden.

Die mit § 3 Nr. 1 c GVFG zusätzlich in den Gesetzestext aufgenommenen Kriterien Klima- und Umweltschutz, sowie Daseinsvorsorge und Verkehrsverlagerung halten für eine wichtige Weichenstellung, um weitere Nutzenfaktoren in die Nutzen-Kosten-Analyse einfließen zu lassen.

Mit freundlichen Grüßen



Jan Strehmann