

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

Stellungnahme zum Entwurf eines 3. Gesetzes zur Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Ihre Nachricht vom 31. Oktober 2019

wir danken Ihnen für die Übersendung des Entwurfs eines 3. Gesetzes zur Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und kommen hiermit sehr gern Ihrer Bitte um eine zeitnahe Stellungnahme nach.

Aufgrund der sehr kurzen Fristsetzung von einem Tag behalten wir uns vor, Ihnen nach einer ausführlicheren Prüfung in den kommenden Tagen ergänzende Hinweise zu übermitteln.

Mit der schrittweisen **Erhöhung der GVFG-Mittel** auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020, 1 Mrd. Euro ab dem Jahr 2021 und 2 Mrd. Euro ab dem Jahr 2025 setzt der Bund ein starkes Signal für die Stärkung des ÖPNV im Sinne von Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lebensqualität. Als besonders positiv bewerten wir in diesem Zusammenhang die Umsetzung der im Koalitionsvertrag auf Bundesebene verabredeten Dynamisierung der Mittel.

Im Sinne einer Stärkung des ÖPNV-Gesamtsystems begrüßen wir die in § 2 GVFG geplanten **Ausweitungen des Förderkatalogs**. Wir sehen nun die Länder in der Verantwortung, den Impulsen des Bundes zu folgen und entsprechende Titel in ihren Haushalten zu schaffen bzw. verbindliche Nachfolgeregelungen für die auslaufenden Entflechtungsmittel zu verabschieden.

An der kommunalen Straßen-, Stadt- und U-Bahn-Infrastruktur ist bundesweit ein Erneuerungsbedarf im hohen einstelligen Milliardenbereich aufgelaufen. Mit der **Erweiterung des Förderkatalogs um Vorhaben zur Grunderneuerung** in § 2 Abs. 3 Nr. 2 GVFG setzt der Bund eine langjährige und zentrale Forderung des VDV um.

Dies ist eine sachgerechte Lösung, denn Maßnahmen zur Grunderneuerung und Modernisierung stellen die Verkehrsunternehmen und Kommunen vor vergleichbare finanzielle Herausforderungen wie ein Neubau. Eine Befristung für Grunderneuerung bis Ende 2030 halten wir hingegen nicht für sachgerecht und begrüßen daher die Evaluierung der zeitlichen Vorgabe im Jahre 2028.



Geschäftsführer ÖPNV

Dr. Jan Schilling

T 0221 57979-154

F 0221 57979-8154

E schilling@vdv.de

1. November 2019

Wir lieben
EUROPA



*We love Europe
Nous aimons l'Europe
Noi amiamo l'Europa
Kochamy Europę*

www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37–39
50672 Köln
T 0221 57979-0
F 0221 57979-8000

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Commerzbank Köln
IBAN DE13 3704 0044 0130 0227 00
SWIFT-BIC COBADEFF

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

Die Verankerung von Grunderneuerung im GVFG sendet einen weiteren starken Impuls an die Länder. Daher ist es nun wichtig, die Förderung von Erneuerungsinvestitionen bundesweit in allen Landes-GVFG festzuschreiben. Die höhere Dotierung auf Bundesebene erfordert einen synchronen Mittelhochlauf in den Ländern, um das im GVFG bewährte Prinzip der Kofinanzierung von Bund, Ländern und Kommunen fortzuführen sowie auch bei Grunderneuerungsvorhaben zukünftig eine Kumulierung mit der Bundesförderung zu erreichen.

Die Förderung von Maßnahmen zur Grunderneuerung ist zugleich ein passfähiges Instrument, um einen möglichst zeitnahen Abfluss der höher dotierten Mittel zu gewährleisten und mildert das Risiko, dass die Gelder nicht vollständig abfließen und in den Folgejahren wieder gekürzt werden. Dass angesichts bundesweit zahlreicher Neu- und Ausbauprojekte die Mittel für Grunderneuerung nachrangig zur Verfügung stehen, ist unter diesem Aspekt vertretbar.

Bei Vorhaben nach § 2 Abs. 3 GVFG sollte jedoch 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 begrüßen das **Einbeziehen von Planungskosten** in Höhe von 10 % für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 GVFG und sehen nach wie vor großen Bedarf bei der Beschleunigung der Planungsverfahren.

Hierzu müssen die Kriterien der „Standardisierten Bewertung“ modernisiert und an aktuelle ökonomische und ökologische Notwendigkeiten angepasst werden. Die mit § 3 Nr. 1 c) GVFG zusätzlich in den Gesetzestext aufgenommenen beispielhaften Kriterien Klima- und Umweltschutz, sowie Daseinsvorsorge Verkehrsverlagerung bereiten dies vor.

Die zukünftige **Ausdifferenzierung der Förderquoten** nach einzelnen Vorhabenkategorien nach § 4 Abs. 1 GVFG beinhaltet eine Erhöhung für Neu- und Ausbauprojekte bei Straßen-, Stadt- und U-Bahnen auf 75 %. Dies befürworten wir ausdrücklich. Mit den für Vorhaben nach § 2 Abs. 2 und 3 GVFG vorgesehenen und aus unserer Sicht sachgerechten Förderquoten in Höhe von 60 % - bzw. 50 % für Grunderneuerung - erhalten die Länder vom Bund einen starken Anreiz zur Kofinanzierung von Vorhaben aus Landesmitteln.

Die **Absenkung der Förderschwelle** nach § 6 Abs. 1 GVFG begünstigt bundesweit ÖPNV-Investitionen und wird dazu beitragen, neue Fahrgäste zu gewinnen und den ÖPNV-Anteil am Modal Split zu steigern. Die vorgesehene Ausdifferenzierung der Förderschwelle von 30 Mio. Euro und 10 Mio. Euro sehen wir vor dem Hintergrund eines kohärenten finanziellen Engagements von Bund und Ländern als zweckmäßig an.

Dort, wo sich Autos und Straßenbahnen den Verkehrsraum gemeinsam teilen, kommt es zu gegenseitigen Behinderungen mit Reisezeitverlusten im Straßenbahnverkehr. Aus städtebaulichen oder wirtschaftlichen Gründen ist die **Führung auf besonderem Bahnkörper** allerdings nicht bei allem Vorhaben vor Ort praktikabel. In diesen Fällen sollten auch andere Bauformen zulässig und förderfähig sein, soweit unter funktionalen Aspekten gleichwertige ÖPNV-Zielstellungen erreicht werden.

Wir befürworten grundsätzlich die in § 2 Abs. 1 GVFG geplante Erleichterung bei der Förderung von straßenbündigem Bahnkörper, inklusive der Grunderneuerung nach § 2 Abs. 3 Nr. 1 GVFG. Die gewählte Formulierung „weit überwiegend“ geht unserer Einschätzung nach jedoch nicht weit genug, trifft voraussichtlich nur auf wenige

Vorhaben zu und bringt den Verkehrsunternehmen und Kommunen daher insbesondere in den ostdeutschen Bundesländern keine Verbesserungen.

Im begründeten Ausnahmefall sollte vielmehr „straßenbündiger Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe“ zugelassen werden. Der Bundesrat ist ebenfalls dieser Auffassung und schlägt in seiner Stellungnahme zur Änderung des Grundgesetzes vom 6. Juli 2018 vor, den Vorrang der Straßenbahn bei straßenbündigem Bahnkörper anderweitig sicherzustellen. In der beigefügten **Anlage** haben wir in Zusammenarbeit mit unseren Mitgliedsunternehmen konkrete Vorschläge für eine Förderung von besonderem Bahnkörper erarbeitet. Dieses Modell wird bereits im Freistaat Sachsen angewendet.

Für das **Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS)** stehen im Bundeshaushalt bislang jährlich 0,25 % der GVFG-Gesamtsumme (4,167 Mio. Euro) zur Verfügung. Aufgrund der festen Kopplung an die Dotierung des GVFG sind die FoPS-Mittel über mehrere Jahrzehnte konstant geblieben. Über das FoPS werden regelmäßige Erhebungen und Forschungsaufträge finanziert, die wichtige branchenrelevante Mobilitätsdaten und Erkenntnisse liefern. Der VDV befürwortet eine dauerhafte Forschungsförderung durch den Bund. Aufgrund der wachsenden Bedeutung des ÖPNV für Klimaschutz und Luftreinhaltung halten wir eine mit der GVFG-Dotierung gleichlaufende Aufstockung der FoPS-Mittel, z. B. grundsätzlich auf jährlich 8,334 Mio. Euro, für sachgerecht.

Abschließend möchten wir Sie auf den sehr wichtigen personellen Aspekt der GVFG-Novellierung aufmerksam machen, der bereits im Punkt E3 des Referententwurfs anklingt. Dem großen und planbaren Aufwuchs der GVFG-Mittel innerhalb weniger Jahre muss sehr zeitnah eine gleichlaufende **Aufstockung personeller Ressourcen in den Bundes- und Landesverwaltungen** folgen, um die beantragten Vorhaben zügig prüfen und zur Baureife zu bringen. Bereits mit den derzeitigen Rahmenbedingungen und personellen Ressourcen sind Bearbeitungszeiten von zwei Jahren für reguläre Vorhaben keine Seltenheit und beeinflussen den Mittelabfluss.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn unsere Hinweise Berücksichtigung finden würden und stehen Ihnen für Rückfragen sowie weitere Erläuterungen sehr gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Jan Schilling
Geschäftsführer ÖPNV

Anlage