

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

– Drucksache 19/15621 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 984. Sitzung am 20. Dezember 2019 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Satz 1 und Satz 2 – neu – und Absatz 3 Satz 1 und Satz 2 – neu – GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- aa) Die Wörter „und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ sind zu streichen.
- bb) Folgender Satz 2 ist anzufügen:

„In den zu fördernden Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist die Bevorrechtigung der Bahnen durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen.“

- b) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

- aa) Die Wörter „ , weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ sind zu streichen.
- bb) Folgender Satz 2 ist anzufügen:

„In den zu fördernden Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist die Bevorrechtigung der Bahnen durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen.“

Begründung:

Mit Blick auf die Erreichung der vom Bund ausgegebenen Klimaschutzziele ist es kontraproduktiv zu fordern, dass die zu fördernden Infrastrukturen in jedem Fall weit überwiegend in Form eines besonderen Bahnkörpers ausgeführt werden müssen. Mit den Änderungen wird klargestellt, dass die Bevorrechtigung der Bahnen entweder durch einen besonderen Bahnkörper oder durch diesbezüglich geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherzustellen ist. Das gilt sowohl für Bau- und Ausbaurvorhaben nach § 2 Absatz 1 als auch für Maßnahmen der Grunderneuerung nach § 2 Absatz 3.

In zahlreichen Ballungsräumen stellen die vergleichsweise engmaschigen Straßenbahn- beziehungsweise Stadtbahnssysteme das Rückgrat des ÖPNV dar. Zur Erreichung der gemeinsamen verkehrs- und umweltpolitischen Zielstellungen müssen diese Infrastrukturen in den nächsten Jahren grunderneuert, ausgebaut und gezielt ergänzt werden.

Speziell in den letzten Jahren wurde deutlich, dass es in urbanen Räumen vielerorts weder verkehrlich sinnvoll noch praktisch umsetzbar ist, „besondere Bahnkörper“ herzustellen. Hier müssen grundsätzlich auch andere Bauformen zulässig sein. Die moderne Leit- und Sicherungstechnik hält genügend Möglichkeiten bereit, um die Bevorrechtigung des ÖPNV anderweitig sicherzustellen und auch in engen Verkehrsräumen intelligent umzusetzen. Gefragt sind moderne und kreative Lösungen, die den Vorrang für die Bahnen im Verkehrsfluss gewährleisten.

Die im Gesetzentwurf enthaltene Forderung nach einem „weit überwiegend besonderen Bahnkörper“ wäre hingegen geeignet, viele klima- wie verkehrspolitisch bedeutsame ÖPNV-Projekte in urbanen Stadträumen Deutschlands zu verhindern.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 2 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 sind in § 2 Absatz 1 Nummer 2 nach den Wörtern „Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe“ die Wörter „sowie die Infrastruktur für Oberleitungsbusse“ einzufügen.

Begründung:

Oberleitungsbusse stellen eine bewährte Form eines alternativen Antriebs dar und sind daher bei den Förderatbeständen zu berücksichtigen. Oberleitungs-Bussysteme gehören zum klimafreundlichen ÖPNV, sind klimafreundlicher als herkömmliche Busse und entsprechen damit den Klimaschutzzielen der Bundesregierung. Sie können zudem Räume bedienen, die durch Schienenverkehrsmittel nicht sinnvoll erschlossen werden können und bilden deshalb eine notwendige Ergänzung zu den Schienenverkehrsmitteln.

3. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 2, Nummer 3 und Nummer 4 – neu – GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 Absatz 1 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist das Wort „und“ am Ende zu streichen.
- b) In Nummer 3 sind nach den Wörtern „Investitionen in“ die Wörter „den Ausbau von“ einzufügen und der abschließende Punkt ist durch das Wort „und“ zu ersetzen.
- c) Folgende Nummer 4 ist anzufügen:
„4. Investitionen in die Digitalisierung der Verkehrsinfrastruktur nach Nummer 1.“

Folgeänderungen:

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 3 sind in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 die Wörter „und Nummer 3“ durch die Wörter „ , Nummer 3 und Nummer 4,“ zu ersetzen.
- b) In Nummer 4 sind in § 6 Absatz 1 Nummer 2 die Wörter „und Nummer 3“ durch die Wörter „ , Nummer 3 und Nummer 4“ zu ersetzen.
- c) In Nummer 8 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist § 11 Absatz 1 Satz 4 wie folgt zu fassen:
„§ 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 und Absatz 2 und 3, §§ 3, 4, 9, und 10 Absatz 1 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß.“

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Formulierung zum Fördertatbestand des § 2 Absatz 1 Nummer 3 GVFG kann unter Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur auch Maßnahmen zur Digitalisierung von bundeseigenen Schienenstrecken enthalten. Dies würde dazu führen, dass auf die Länder ohne entsprechende grundgesetzliche Grundlage eine Mitfinanzierung der Erneuerung auch von bundeseigener Schieneninfrastruktur zukommen würde. Die Verkehrsministerkonferenz hat einstimmig festgestellt, dass die Digitalisierung der bundeseigenen Infrastruktur eine alleinige Bundesaufgabe ist. Auf den einstimmigen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9. Oktober 2019 wird verwiesen.

Durch Einfügen einer Nummer 4 in § 2 Absatz 1 GVFG wird klargestellt, dass eine Förderung nach dem GVFG nur für Digitalisierungsmaßnahmen an Schienenstrecken nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 GVFG erfolgen kann, nicht aber für bundeseigene Schienenstrecken.

Es ist nicht Aufgabe der Länder, die Erneuerung alter Stellwerke mitzufinanzieren. Unter dem Finanzierungsregime des Bundes-GVFG würde allenfalls ein ETCS/DSTW-Flickenteppich entstehen, der entsprechend der Logik eines Bundesgutachtens die Investition des Bundes in ETCS und DSTW wieder unwirtschaftlich machen würde. Damit drohen die im Bundeshaushalt bereits zur Verfügung gestellten Mittel im Bundeshaushaltstitel 891 06 – ERTMS-Ausrüstung – des Kapitels 1202 für das Europäische Zugsicherungssystem (ETCS) und digitale Stellwerke (DSTW) unwirtschaftlich verausgabt zu werden.

Darüber hinaus würde sich der Rollout der Digitalisierung der Schiene erheblich verlangsamen, sollte eine Mitfinanzierung durch die Länder erforderlich werden. Die klimapolitischen Zielstellungen würden kaum mehr zeitgerecht erreicht werden können.

Durch das Hinzufügen der Nummer 4 in § 2 Absatz 1 GVFG resultiert Änderungsbedarf auch in § 4 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und § 6 Absatz 1 Nummer 2 GVFG.

Zudem ist in § 11 Absatz 1 Satz 4 GVFG der eingefügte § 2 Absatz 1 Nummer 4 GVFG aus sinngemäßer Geltung herauszunehmen.

4. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 2 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 Absatz 2 Nummer 2 wie folgt zu ändern:

- a) Die Wörter „Bau und Ausbau von“ sind zu streichen.
- b) Nach dem Wort „Umsteigeanlagen“ sind die Wörter „(insbesondere Park & Ride, Bike & Ride und Multimodale Verkehrsknoten)“ einzufügen.
- c) Nach dem Wort „Baulast“ ist ein Punkt einzufügen.
- d) Die Wörter „,sofern sie“ sind durch die Wörter „Bei geeigneten Anlagen ist ein angemessener Anteil an Stellplätzen mit“ zu ersetzen.
- e) Das Wort „Kraftfahrzeuge“ ist durch das Wort „Fahrzeuge“ zu ersetzen.
- f) Das Wort „bereitstellen“ ist durch die Wörter „bereitstellen, die mitgefördert werden“ zu ersetzen.

Begründung:

Moderne Umsteigeanlagen verfügen auch über Stellplätze für Fahrräder, nicht nur für Pkw. Bei kombinierten Lösungen müssten die Kosten für die vom Bund geförderten Pkw-Stellplätze und die nicht geförderten Fahrrad-Stellplätze aufwendig abgegrenzt werden. Dies erzeugt einen unnötigen Verwaltungsaufwand. Auch aus klimapolitischen Gründen sollten Umsteigeanlagen für Fahrräder ebenfalls mitgefördert werden. Nicht nur in ländlichen Regionen sind Fahrrad und Pedelec auf der sogenannten ersten oder letzten „Meile“ eine optimale Ergänzung zu öffentlichen Verkehrsmitteln. Auch für mittlere und lange Strecken ist die Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad eine leistungsstarke Alternative zum Auto.

Die einfachste und wichtigste Form dieser Verknüpfung sind Bike & Ride-Anlagen, also sichere, witterungsgeschützte Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen und Bahnhöfen. Egal ob einfache Fahrradbügel an Bushaltestellen oder vollautomatische Fahrradparkhäuser und Radstationen an Bahnhöfen, Bike & Ride-Anlagen sind für die nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung.

Multimodale Knoten sind Einrichtungen, die verschiedene Mobilitätsformen des Umweltverbunds vernetzen. Sie sind für den Ein-, Aus- und Umstieg zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln vorgesehen und sollen somit eine bessere Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (intermodale Wegeketten)

ermöglichen. Diese Einrichtungen müssen sich grundsätzlich in unmittelbarer Nähe zu verkehrswichtigen Anlagen ÖV befinden und sich sinnvoll in das bestehende ÖV-System (insbesondere durch nachweislich hohen Umsteigebedarf, hohes Fahrgastaufkommen etc.) einfügen. Multimodale Knoten sollen Verkehrsteilnehmern eine optimale Umsteigemöglichkeit insbesondere zwischen Öffentlichem Verkehr (insbesondere Eisenbahn, Straßenbahn, Bus), Taxi, Car-Sharing, Fahrrad, Bike-Sharing oder Mietwagen bieten. Die dafür notwendige Infrastruktur wird für alle verknüpften Mobilitätsformen bereitgestellt.

Die Schaffung der nötigen Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge ist ein wichtiges Ziel. Allerdings rechnen sich entsprechende Ladepunkte nur dann, wenn sie eine ausreichende Auslastung erreichen. An Umsteigeparkplätzen kommen die Nutzer in der Regel am Morgen und fahren abends zurück. Das heißt: Entweder wird das Fahrzeug wegen einer Höchstparkdauer am Ladepunkt überhaupt nicht während des Parkens geladen oder der Ladepunkt wird den ganzen Tag von einem Fahrzeug belegt. Nicht alle Umsteigeanlagen sind deshalb in gleichem Maße zur Erweiterung der Ladeinfrastruktur geeignet.

Die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben sollte deshalb an geeigneten Anlagen erfolgen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 2 und Nummer 3 bis 8 – neu – GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist § 2 Absatz 2 wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist der abschließende Punkt durch ein Komma zu ersetzen.
- b) Die folgenden Nummern 3 bis 8 sind anzufügen:
 - „3. Bau und Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
 4. Bau und Ausbau von Zentralen Omnibusbahnhöfen,
 5. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme,
 6. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; das gilt auch für kommunale Schieneninfrastrukturunternehmen und für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges,
 7. Bau und Ausbau von Haltestellen des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere mit dem Ziel der Barrierefreiheit,
 8. Beschaffung von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs, der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen.“

Begründung:

Im Rahmen der seit der Abschaffung der „Versteinerungsklausel“ geführten Diskussion zum Inhalt des novellierten GVFG war einer der zentralen Punkte die Aufnahme der genannten zusätzlichen Fördertatbestände. Diese sind für den Abfluss der Mittel in Richtung des kommunalen ÖPNV von entscheidender Bedeutung. Die Erhöhung der Mittel auf 2 Milliarden Euro muss mit einer Ausweitung der Tatbestände einhergehen. Die Mittelabflussschwierigkeiten der letzten Jahre zeigen, dass im gemeindlichen Bereich derzeit nur bedingt Neu- und Ausbauprojekte vorhanden sind, so dass unter den derzeitigen Voraussetzungen die Gefahr besteht, dass entgegen dem Sinn und Zweck des Gesetzes ein überwiegender Abfluss in Richtung Deutsche Bahn vorgezeichnet ist.

Die in dem von der Bundesregierung verabschiedeten Klimaschutzprogramm 2030 enthaltenen Ziele im Verkehrsbereich sind nur mit umfangreichen strukturellen Veränderungen in allen Bereichen des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) zu erreichen. Weiter bestehen gesetzliche Anforderungen an den ÖPNV, die ebenfalls nur durch Anpassungen und Erweiterungen der ÖPNV-Infrastruktur erfüllt werden können. Diese Veränderungen sind nur mit hohem finanziellen Mitteleinsatz zu erreichen, den die Länder und die Kommunen als Aufgabenträger und Infrastrukturbetreiber ohne weitere finanzielle Unterstützung des Bundes nicht aufbringen können.

Ohne die vorgeschlagene Erweiterung der Fördertatbestände könnten nur wenige Teilbereiche des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gefördert werden, mit deren Hilfe alleine die angestrebte Mobilitätswende zwecks Erreichung der Ziele des Klimaschutzpakets nicht erreicht werden kann. Die in dem vorliegenden Antrag aufgeführten Änderungen betreffen deshalb überwiegend eine Erweiterung der förderfähigen Vorhaben. Nur dadurch entsteht eine umfassende Förderkulisse, die gesamthaft im Einklang mit den von der Bundesregierung verabschiedeten Zielen des Klimaschutzprogramms 2030 steht und diese unterstützt.

Im Einzelnen:

Zu Nummer 3:

Ein entscheidender Faktor für den Umstieg der Bürgerinnen und Bürger auf den ÖPNV ist insbesondere im städtischen Verkehr die gegenüber dem Individualverkehr kürzeren Fahrzeiten des ÖPNV. Nicht nur durch Vorrangschaltungen an Kreuzungen, sondern zusätzlich durch besondere Busspuren für den ÖPNV werden zusätzliche Fahrzeitgewinne erzielt.

Zu Nummer 4:

Zentrale Omnibusbahnhöfe sind im Zusammenhang mit zunehmenden Entfernungen der Mobilitätsbedürfnisse wichtige ÖPNV-Bestandteile, um Mobilitätsketten mit möglichst geringer Umsteigezeit zu gewährleisten. Dies gilt insbesondere für die ländlichen Räume, in denen oftmals keine Schienenanbindung besteht und die Versorgung des ÖPNV durch eine Vielzahl von Buslinien sichergestellt wird.

Zu Nummer 5:

Beschleunigungsmaßnahmen sind ein wichtiges Instrument im ÖPNV, um Reisezeiten im ÖPNV kurz zu halten und damit eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV zu erzielen. Diesen Vorteil des ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr, insbesondere in den Ballungsräumen gilt es auszubauen oder zu optimieren.

Zu Nummer 6:

Mit der Förderung kann dazu beigetragen werden, auch in Bereichen, in denen künftig noch kommunale Kostenanteile nach dem EKrG anfallen, einen Impuls dazu zu setzen, Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene zügiger zu beseitigen. Das gilt insbesondere hinsichtlich Strecken der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Ohne den Finanzierungsanteil der Kommunen werden sich die Planungen derartiger Maßnahmen voraussichtlich erheblich beschleunigen, da kommunale Entscheidungsprozesse entfallen oder vereinfacht werden. Hierdurch werden notwendige Investitionen in das Schienennetz früher wirksam und die Leistungsfähigkeit des Straßen- und Schienennetzes verbessert. Denn die Beseitigung von Bahnübergängen dient nicht nur der Erhöhung der Verkehrssicherheit, sondern auch der Pünktlichkeit im Schienenverkehr durch weniger störanfällige Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik. Dies hat Kapazitätssteigerungen beim Betrieb, Geschwindigkeitserhöhungen im Personenverkehr und hierdurch bewirkte Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zur Folge.

Zu Nummer 7:

Eine große Herausforderung stellt die in § 8 Absatz 3 Satz 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthaltene grundsätzliche Verpflichtung für ÖPNV-Infrastruktureigentümer dar, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Mit dieser bundesgesetzlichen Vorgabe, die ohne Zweifel zu einer spürbaren Verbesserung des ÖPNV beiträgt, sind bundesweit umfangreiche Veränderungen an einer Vielzahl von Infrastruktureinrichtungen verbunden, die ein hohes Investitionsvolumen erfordert. Insbesondere aufgrund der Mehrzahl dieser Infrastrukturen im Eigentum der Kommunen übersteigen die erforderlichen Umbauten die finanzielle Leistungskraft der Vorhabenträger. Eine zeitnahe finanzielle Unterstützung ist deshalb unabdingbar, um die gesetzliche Auflage hinsichtlich der Barrierefreiheit fristgemäß zu erfüllen.

Zu Nummer 8:

Um das im Zusammenhang mit der Mobilitätswende, insbesondere im Schienenpersonenverkehr avisierte Ziel einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen bis 2030 zu erreichen, sind nicht nur Strecken- und Stationsausbauten und Reaktivierungen erforderlich, sondern auch zusätzlich erhebliche Investitionen im Fahrzeugbereich notwendig. Neben der ortsfesten Infrastruktur müssen auch in diesem Bereich zwingend eine Unterstützung der Verkehrsunternehmen und der Aufgabenträger aufgebaut werden. Gleiches gilt für den schienengebundenen Straßenverkehr. Auch hier sind in den kommenden Jahren hohe Investitionen erforderlich,

um nicht nur den Fahrzeugbestand für die Aufnahme zusätzlicher Fahrgäste zu erhöhen, sondern auch Altfahrzeuge durch moderne Neufahrzeuge auszutauschen.

6. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 9 – neu – GVFG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist in § 2 Absatz 2 folgende Nummer 9 anzufügen:

„9. Beschaffung von emissionsfreien- und -armen Fahrzeugen im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs.“

Begründung:

Die Clean-Vehicle-Richtlinie zwingt kurz und mittelfristig auf nationaler Ebene zu Flottenumstellungsprozessen auf emissionsfreie und -arme Fahrzeuge in einem bisher nie dagewesenen Umfang. Dies erfordert im Bereich des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs Investitionen außerhalb der Straßenbahnverkehre im Milliardenbereich. Die Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene kann nur bei einer grundlegend veränderten Förderkulisse erfolgen. Denn die Investitionen liegen allein im Bereich der Elektromobilität bei den gegenwärtig verfügbaren Angeboten beim zwei- bis dreistelligen Beschaffungspreis im Vergleich zu Dieselmotoren. Weder die Verkehrsunternehmen noch die Aufgabenträger und auch die Länder verfügen über die notwendige Finanzausstattung, um diesen Prozess in erforderlichem Umfang finanziell zu begleiten. Es ist daher auch zur Erreichung der Klimaziele 2030 unabweisbar erforderlich, die Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes zur Umstellung der ÖPNV-Flotten zu öffnen.

7. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 3 einleitender Satzteil und Nummer 1 GVFG)

Artikel 1 Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) Im einleitenden Satzteil sind nach dem Wort „dass“ die Wörter „im Zeitpunkt der Förderentscheidung“ anzufügen.
- b) Nummer 1 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Buchstabe b ... (weiter wie Regierungsvorlage Buchstabe a).
 - bb) In Buchstabe c ... (weiter wie Regierungsvorlage Buchstabe b).‘

Begründung:

Die Förderentscheidung muss im Zeitpunkt der Förderzusage bei Einhaltung der Fördervoraussetzungen beständig sein. Das heißt, vor allem wenn die durchgeführte Standardisierte Bewertung einen Wert ergeben hat, der zur Förderfähigkeit führt, muss dieser als verbindlich für den Fördervollzug in den Folgejahren akzeptiert werden. Kostensteigerungen im Projekt können nachträglich zum Absinken des Nutzen-Kosten-Indikators unter den notwendigen Wert führen. Dies darf die einmal getroffene Förderzusage nicht nachträglich in Frage stellen. Andernfalls droht für die betroffenen Kommunen ein unkalkulierbares und nicht beherrschbares Risiko.

Die Bindung entsteht selbstverständlich nur dann, wenn die Angaben, auf denen die Förderentscheidung beruht, nicht unrichtig waren. Andernfalls kann bereits nach § 48 Absatz 2 VwVfG eine Rücknahme erfolgen.

Für die Förderung von etwaigen Mehrkosten bedarf es in der Regel der Stellung eines weiteren Förderantrags. Die vorgeschlagene Regelung führt somit auch nicht zu Unsicherheiten zu Lasten des Bundes als Fördergeber.

Der bisherige Wortlaut der Vorschrift ist zumindest nicht eindeutig. Hier bedarf es im Sinne der Rechts- und Finanzierungssicherheit einer Klarstellung im Gesetz.

8. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 – neu – GVFG)

Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b ist in § 3 Nummer 1 Buchstabe c folgender Satz 2 anzufügen:

„Für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.“

Begründung

Der gesamtwirtschaftliche Nachweis wird im Rahmen von GVFG-Maßnahmen durch das positive Ergebnis einer standardisierten Bewertung geführt. Für die positive Bewertung der Wirtschaftlichkeit ist unter anderem ein erwarteter Zuwachs im Rahmen der Fahrgastzahlen erforderlich. Bei Maßnahmen, die die Zugänglichkeit zu Einrichtungen des ÖPNV und SPNV oder dessen Qualität verbessern, wie sie in § 2 Absatz 2 befristet bis 2030 als neue förderfähige Tatbestände aufgenommen werden (zum Beispiel der Ausbau von Bahnhöfen oder der Bau von Umsteigeanlagen) stehen die Verbesserung der Zugänglichkeit des ÖPNV und der Qualität für die Menschen im Vordergrund. Hier soll deshalb im Sinne der angestrebten Klimaziele auf einen Nachweis der Wirtschaftlichkeit verzichtet werden. Vielmehr wird bei diesen Tatbeständen die Wirtschaftlichkeit durch das Gesetz unterstellt und indiziert. Dies dient auch der Beschleunigung bei der Umsetzung im Interesse des Klimaschutzes. Auch eine Erneuerungsmaßnahme, die den Status quo ante lediglich wiederherstellt, kann einen Zuwachs nur in Ausnahmefällen erreichen. Im Rahmen des Neubaus der zu fördernden Strecke wurde die Wirtschaftlichkeit bereits einmal nachgewiesen. Auf einen erneuten Nachweis im Rahmen der Erneuerung kann daher verzichtet werden.

9. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 4 Absatz 1 Satz 1a, 1b und 5 – neu – und Absatz 4 Satz 1 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 4 wie folgt zu ändern:

a) Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nach Satz 1 sind folgende Sätze einzufügen:

„Möglich ist auch eine anteilige Förderung der zuwendungsfähigen Kosten für den Kostenanteil, dessen Gesamtwirtschaftlichkeit sich im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs (Nutzen-Kosten-Untersuchung) positiv darstellen lässt, sofern die Gesamtfinanzierung anderweitig sichergestellt wird. Die Wirtschaftlichkeit für den Anteil eines Dritten wird in diesem Fall als gegeben unterstellt.“

bb) Dem Absatz ist folgender Satz anzufügen:

„Dies gilt ausdrücklich nicht für Fördertatbestände des § 2 Absatz 1 Nummer 2.“

b) In Absatz 4 Satz 1 sind nach den Angaben „§ 2 Absatz 1“ die Wörter „bis Absatz 3“ einzufügen.

Begründung:

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe aa:

Die eingefügte Änderung betrifft die Förderung von Vorhaben, die bezogen auf alle nutzenden Verkehrsträger wirtschaftlich sind, jedoch allein bezogen auf den ÖPNV keine Wirtschaftlichkeit aufweisen und deshalb gesamthaft nicht nach dem GVFG gefördert werden können. Bei derartigen Vorhaben, überwiegend im Schienenverkehr, die neben dem SPNV auch vom Fernverkehr und /oder Güterverkehr genutzt werden, ist durch die vorgeschlagene Änderung eine anteilige Förderung des ÖPNV-/SPNV-Anteils möglich. Aus Gründen der Rechtssicherheit soll die in der Gesetzesbegründung für generell zulässig erklärte Teilförderungsmöglichkeit von Projekten bis zur jeweiligen Höhe des Anteils, für den der gesamtwirtschaftliche Nachweis erbracht werden kann, ausdrücklich im Gesetzestext verankert werden.

Erheblicher Vorteil der gesetzlichen Klarstellung ist im Übrigen auch, dass damit gleichzeitig Vorsorge getroffen würde für den Fall, dass ein ursprünglich als gesamtwirtschaftlich sinnvoll bewertetes Projekt im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung einmal aufgrund von Kostensteigerungen einen Finanzrahmen erreichen würde, der vom Wirtschaftlichkeitsnachweis nicht mehr gedeckt ist. Durch die vorgeschlagene ausdrückliche gesetzliche Normierung würde auch für diese Fälle dann eine anteilige Förderung in Höhe des Nachweises der Wirtschaftlichkeit gesichert sein.

Zu Buchstabe a Doppelbuchstabe bb:

Da die Standardisierte Bewertung in der aktuellen Version Umwelt und Klimaaspekte nicht hinreichend berücksichtigt, ist zu erwarten, dass insbesondere die Elektrifizierungsprojekte regelmäßig unter die Regelung des § 4 Absatz 1 Nummer 4 fallen werden. Damit würde der Regelsatz von 90 Prozent für Elektrifizierungsmaßnahmen faktisch auf 60 Prozent abgesenkt. Dies widerspricht dem hohen Stellenwert, den Elektrifizierungsmaßnahmen im ÖPNV für den Klima- und Umweltschutz haben. Die Herausnahme der Maßnahmen nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 aus dem Anwendungsbereich des § 4 Absatz 1 Satz 4 in Verbindung mit § 3 Nummer 1 Buchstabe c zweiter Halbsatz, würde zur Beibehaltung des Fördersatzes von 90 Prozent für Elektrifizierungsmaßnahmen führen. Dies ist auch gerechtfertigt, weil diese Bereiche, in der originären Zuständigkeit des Bundes liegen. Damit würde der Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Bund und den Ländern besser Rechnung getragen.

Zu Buchstabe b:

Durch die Änderung wird ermöglicht, dass künftig die Planungskosten in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und 3 und damit für alle förderfähigen Vorhaben einheitlich zuwendungsfähig sind. Dies erscheint auch aus Gleichbehandlungsgründen angebracht.

10. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a (§ 4 Absatz 1 Satz 2 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a ist § 4 Absatz 1 Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Durch die Änderung in § 4 Absatz 1 wird mit dem letzten Satz die Förderquote auf 60 Prozent für Vorhaben, die sich über die standardisierte Bewertung nur teilweise darstellen können (§ 3 Nummer 1 Buchstabe c) reduziert. Der pauschale Abzug von 15 Prozent ist nicht sachgerecht, da er die Finanzierung wichtiger Infrastrukturvorhaben wesentlich erschwert. Diese Regelung ist auch nicht notwendig, da bereits in den vorhergehenden Regelungen in § 4 Absatz 1 GVFG die Förderquoten mit der Einschränkung „bis zu“ Spielraum zulassen, die Förderquoten im Einzelfall zu reduzieren. Vielmehr sind vom Bund die angekündigten Erleichterungen und Änderungen der standardisierten Bewertung zeitnah umzusetzen. Eine Erleichterung der wirtschaftlichen Bewertung ist für die anstehenden Vorhaben im ÖPNV dringend erforderlich.

11. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b (§ 4 Absatz 4 Satz 1 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b ist § 4 Absatz 4 Satz 1 wie folgt zu fassen:

„Abweichend von Absatz 3 Nummer 2 werden bei Vorhaben nach § 2 Absatz 1 bis Absatz 3 und nach § 11 Planungskosten in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten nach Absatz 2 übernommen.“

Begründung:

Gemäß den Absprachen zwischen dem Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur und den Ländern auf der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019 ist die Übernahme von 10 Prozent Planungskosten durch den Bund zugesagt worden. Daher wird eine Erstattung von einheitlich 10 Prozent bezogen auf die Bau- und Grunderwerbskosten des jeweiligen Vorhabens zu 100 Prozent erwartet.

12. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 6 Absatz 1 Nummer 1 und 2 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a sind in § 6 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 jeweils die Wörter „gleichartiger Fördertatbestände“ durch die Wörter „von Vorhaben, die den gleichen Fördertatbestand erfüllen“ zu ersetzen.

Begründung

Die bisher gewählte Formulierung ist sprachlich ungenau und damit auslegungsbedürftig. Auch wiederholt die Gesetzesbegründung diese Wortwahl und trägt deshalb nicht zu einer Aufklärung bei. Eine Zusammenfassung von gleichartigen und damit mehreren Fördertatbeständen ist nicht gemeint. Vielmehr soll eine Zusammenfassung von mehreren Vorhaben eines Fördertatbestandes möglich sein, um die im Gesetzestext genannten Euro-Betragsgrenzen zu erreichen. Die vorgeschlagene Formulierung ist demgegenüber eindeutig.

13. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a (§ 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 GVFG)

In Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a ist in § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 die Angabe „2 000 Millionen Euro“ durch die Angabe „3 000 Millionen Euro“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Erhöhung des Gesamtvolumens im Jahr 2025 von 2 000 Millionen Euro auf 3 000 Millionen Euro ist notwendig, weil die Fördertatbestände ausgeweitet werden und es zukünftig einen großen Finanzmittelbedarf gibt.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zu der Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (zu Artikel 1 Nummer 1

(§ 2 Absatz 1 Satz 1 und Satz 2 – neu – und Absatz 3 Satz 1 und Satz 2 – neu – (GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Das grundsätzliche Ziel, einen besonderen Bahnkörper zu schaffen, ist nicht aufzugeben. Die Möglichkeit, Teile des Bahnkörpers auf nicht besonderem Bahnkörper mit in die Förderung einzubeziehen ist ein weitreichendes Angebot. Die komplette Aufgabe des Grundsatzes einen besonderen Bahnkörper herzustellen, ist nicht sinnvoll und insofern abzulehnen. Die Bevorrechtigung der Bahnen in den Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist sicherzustellen.

Zu Ziffer 2 (zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 2 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Oberleitungsbussysteme stellen keinen schienengebundenen ÖPNV dar und können somit nicht im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden. Eine Ausweitung der Fördertatbestände auf den straßengebundenen ÖPNV ist aus grundgesetzlichen Vorgaben gemäß Artikel 125c GG ausgeschlossen.

Zu Ziffer 3 (zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 1 Nummer 2, Nummer 3 und Nummer 4 – neu – GVFG))

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des Bundesrates ab.

Den Ländern sollte weiterhin die Möglichkeit eröffnet werden, auch die Digitalisierung der Eisenbahnen des Bundes bei Schienenstrecken des SPNV zu fördern.

Zu Ziffer 4 (zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 2 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt die vorgeschlagenen Änderungen des Bundesrates ab.

Als zu fördernde Umsteigeanlagen sind grundsätzlich Park & Ride-Anlagen zu verstehen. Natürlich sind auch Bike & Ride-Anlagen vorteilhaft, um einen Umstieg auf den schienengebundenen ÖPNV zu fördern, diese sind aber keine besonderen Anlagen, die im Rahmen eines Bundesprogramms gefördert werden müssten. Zudem erscheint ein Erreichen der Mindestvorhabengröße nicht möglich. Die geforderten Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben sind Voraussetzung für eine Förderung der Umsteigeanlagen. Diese Ladeinfrastrukturen können aber nicht in die Förderung einbezogen werden, sie sind zudem Teil der Straßeninfrastruktur.

Zu Ziffer 5 (zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 2 und Nummer 3 bis 8 – neu – GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die genannten Fördertatbestände des straßengebundenen ÖPNV (Nr. 3 bis 7) sind nicht im Rahmen der Fortführung der GVFG-Bundesprogramme gemäß Artikel 125c GG gedeckt. Dies deckt nur den schienengebundenen ÖPNV ab.

Die Kostenanteile der kommunalen Schieneninfrastrukturunternehmen und der nicht bundeseigenen Eisenbahnen als Baulasträger eines Schienenweges bei Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz sind im Rahmen eines Gesamtvorhabens nach dem GVFG förderfähig, nicht jedoch als eigenständiger Fördertatbestand.

Eine Fahrzeugförderung, wie in Nummer 8 gewünscht, stellt keine Investition in die Verkehrsinfrastruktur im Sinne des GVFG dar. Sie kann insofern nicht Fördertatbestand im GVFG-Bundesprogramm sein.

Ziel der Mittelserhöhungen aus dem Koalitionsvertrag und aus dem Beschluss zum Klimaschutzprogramm 2030 ist eindeutig die Erhöhung der Mittel des GVFG-Bundesprogramms. Es ist nicht vorgesehen, die ehemaligen GVFG-Länderprogramme wieder aufleben zu lassen, deren Finanzierung durch den Bund auch weiterhin sichergestellt ist durch die Mittel des Entflechtungsgesetzes und ab 2020 durch die Umsatzsteuermehranteile für die

Länder. Insofern ist es Aufgabe der Landesgesetzgeber, diese Mittel auch zweckgerecht für den Verkehr, insbesondere den ÖPNV, einzusetzen. Aufgabe des GVFG-Bundesprogramms ist es, bedeutende Vorhaben des schiebengebundenen ÖPNV anteilig zu finanzieren.

Zu Ziffer 6 (zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 2 Nummer 9 – neu – GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Bei der Beschaffung von Straßenbahnfahrzeugen und von Fahrzeugen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV handelt es sich nicht um Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Nur Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind im Rahmen der GVFG-Bundesprogramme förderfähig.

Zu Ziffer 7 (zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 3 einleitender Satzteil und Nummer 1 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die vorgeschlagene Ergänzung ist überflüssig. Relevant für eine Förderentscheidung ist immer der jeweilige Zeitpunkt, zu dem eine Bewilligung erfolgt. Insofern ist bei Änderungsanträgen zu prüfen, ob auch hierfür (z. B. bei Kostenerhöhungen) die Fördervoraussetzungen vorliegen, um eine weitere Bewilligung aussprechen zu können. Die ursprüngliche Förderentscheidung wird dadurch nicht außer Kraft gesetzt. Es sind in jedem Einzelfall die Voraussetzungen und Gründe zu erörtern und als Konsequenz daraus die Entscheidung zu treffen. Dies erfolgt nach den jeweiligen Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Zu Ziffer 8 (zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 3 Nummer 1 Buchstabe c Satz 2 – neu – GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Grundsätzlich sind Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für alle zu fördernden Vorhaben erforderlich. Auch für die Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3 sind Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen vorzunehmen.

Zu Ziffer 9 (zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 4 Absatz 1 Satz 1a, 1b und 5 – neu – und Absatz 4 Satz 1 GVFG))

Die Bundesregierung nimmt wie folgt Stellung:

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag unter Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ab.

Die Bundesregierung erkennt an, dass es sinnvoll sein kann, bei Vorhaben, die bezogen auf alle zu nutzenden Verkehrsträger wirtschaftlich sind, die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit nicht nur auf den ÖPNV zu beschränken.

Unbenommen davon ist die Beteiligung eines Dritten an der Finanzierung möglich.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag unter Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ab.

Unter Buchstabe a Doppelbuchstabe bb schlägt der Bundesrat vor, die Vorhaben des § 2 Absatz 1 Nummer 2 („Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen“) von der Regelung des § 4 Absatz 1 Satz 5 – neu – auszunehmen. Das würde bedeuten, dass diese Vorhaben auch ohne regulären Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit durch eine Standardisierte Bewertung eine Förderung von bis zu 90 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten erhalten würden. Dies wird seitens der Bundesregierung abgelehnt, ein Fördersatz von 90 Prozent ist dann nicht mehr gerechtfertigt.

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag unter Buchstabe b ab.

Unter Buchstabe b) schlägt der Bundesrat vor, auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3 Planungskosten in Höhe von zehn Prozent als zuwendungsfähigen Kosten anzuerkennen. Es handelt sich um die Vorhaben, die nachrangig und begrenzt bis 2030 gefördert werden. Hierfür sind noch geeignete Bewertungsverfahren zu entwickeln. Die Gewährung von Planungskosten als Pauschale bei den zuwendungsfähigen Kosten ist beschränkt auf die Vorhaben oder Vorhabenteile, deren Gesamtwirtschaftlichkeit nach den regulären Verfahren der Standardisierte Bewertung erfolgt und bei den Kosten zehn Prozent als Planungskosten angesetzt werden.

Zu Ziffer 10 (zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a (§ 4 Absatz 1 Satz 2 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Seitens des Bundesrates wird vorgeschlagen, die Absenkung der Fördersätze auf bis zu 60 Prozent generell aufzuheben und eine Einzelfallbetrachtung für jedes Vorhaben vorzunehmen. Dies wird aus Gleichbehandlungsgründen und um eine einheitliche Handhabung gewährleisten zu können abgelehnt.

Zu Ziffer 11 (zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b (§ 4 Absatz 4 Satz 1 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Planungskostenpauschale in Höhe von zehn Prozent wird den zuwendungsfähigen Kosten zugeordnet und mit dem entsprechenden Fördersatz gefördert. Dies entspricht der Formulierung im Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. Oktober 2019, die sich auf die Forderungen der Länder, auch in der BR-Drucksache 165/18 (B) hinterlegt, bezieht.

Zu Ziffer 12 (zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a (§ 6 Absatz 1 Nummer 1 und 2 GVFG))

Der Vorschlag des Bundesrates wird abgelehnt.

Mit der Formulierung „gleichartige Fördertatbestände“ ist bewusst die weitreichendere Formulierung gewählt worden, um auch die bisher schon geübte Praxis anwenden zu können, dass mehrere Vorhabenteile zu einem Gesamtvorhaben zusammengefasst werden können. Die im Gesetzentwurf gewählte Formulierung bietet eine höhere Flexibilität.

Zu Ziffer 13 (zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe a (§ 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 GVFG))

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Die Stellungnahme des Bundesrates zielt darauf, die Erhöhung der Bundesfinanzhilfen ab dem Jahr 2025 auf insgesamt drei Milliarden Euro zu steigern, statt, wie im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehen, zwei Milliarden Euro. Die Bundesregierung vermag nicht zu erkennen, inwieweit ab dem Jahr 2025 ein solch hoher Bedarf an Bundesfinanzhilfen erforderlich sein soll. Schon der Betrag von zwei Milliarden Euro bedeutet eine Versechsfachung des heute zur Verfügung stehenden Betrages.