

Änderungen im GVFG und Regionalisierungsgesetz beschlossen

Der Bundestag (am 30.01.2020) hat mit Zustimmung des Bundesrates (am 14.02.2020) Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes beschlossen und damit umfangreiche Aufstockungen der Bundesmittel für Infrastrukturprojekte und Betrieb des ÖPNV. Die Maßnahmen sind wichtige Bausteine für die Verkehrswende in den Städten und Gemeinden.

Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG)

Im Rahmen des GVFG stehen für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Jahr 2020 insgesamt 665,13 Mio. Euro zur Verfügung. In den Jahren 2021 bis 2024 sollen Bundesmittel in Höhe von einer Milliarde Euro jährlich bereitstehen. Im Jahr 2025 sind zwei Milliarden Euro geplant. Der Betrag soll in den Folgejahren jährlich um 1,8 Prozent ansteigen. Bislang durften GVFG-Mittel ausschließlich für den Neu- und Ausbau verwendet werden. Mit der Novelle dürfen die Mittel nachrangig nun auch für Sanierungsprojekte verwendet werden. Zudem werden die Förderquote auf bis zu 75 Prozent erhöht und die Förderschwellen von 50 Mio. Euro auf 30 Mio. Euro, bzw. in Ausnahmefällen auf 10 Mio. Euro gesenkt, so können auch kleinere Vorhaben gefördert und die Mittel breiter eingesetzt werden. Ebenso sind Planungskosten künftig förderfähig. Nach Unterzeichnung durch den Bundespräsidenten kann das Gesetz im Bundesgesetzblatt veröffentlicht werden. Es soll rückwirkend zum 1. Januar 2020 in Kraft treten.

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

Durch die Änderung des Regionalisierungsgesetzes stehen künftig auch mehr Mittel für den ÖPNV-Betrieb, insbesondere den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in den Ländern zur Verfügung. Somit können bspw. Taktverdichtungen im SPNV und neue Verbindungen durch die Aufgabenträger bestellt werden. Die zusätzlichen Regionalisierungsmittel erhöhen den bereits gesetzlich festgelegten Auszahlungsbetrag des jeweiligen Jahres. Die bestehende Dynamisierung in Höhe von 1,8 Prozent bleibt, womit sich die Regionalisierungsmittel über die Jahre 2020 bis 2031 um insgesamt 5,25 Mrd. Euro erhöhen.

Reduzierung der Trassen- und Stationsentgelte soll geprüft werden

Bei der jetzigen Rechtslage würden die zusätzlichen Bundesmittel etwa zur Hälfte in die Trassen- und Stationsentgelte fließen. Im Rahmen einer öffentlichen Anhörung zu dem Gesetzentwurf am 13.01.2020, hatten die Sachverständigen auf diesen Sachverhalt hingewiesen. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme eine Änderung des § 37 Abs. 2 S. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorgeschlagen, um die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV dauerhaft auf 1,8 Prozent zu begrenzen. Um Änderungen am aktuellen Mechanismus zur Ermittlung der Trassen- und Stationsentgelte vorzunehmen, bedarf es zuvor jedoch einer detaillierten Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Der Bundestag hat die entsprechende EntschlieÙung am 30.01.2020 angenommen. Somit ist die Bundesregierung aufgefordert, zeitnah eine Evaluierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes vorzulegen, die Vorschläge

für eine sachgerechte Klarstellung im § 37 Abs. 2 S. 2 des Eisenbahnregulierungsgesetzes beinhaltet. Bei den Ländern soll sich die Bundesregierung zudem dafür einzusetzen, dass diese die derzeitigen Ausgabereste bei den Regionalisierungsmitteln im Sinne des Regionalisierungsgesetzes ausgeben.

Anmerkung:

Die Mittelaufstockungen im GVFG und im Regionalisierungsgesetz sind für die Städte und Gemeinden ein positives Signal und stellen einen Meilenstein bei der ÖPNV-Förderung dar. Wenn die Verkehrswende und mehr Klimaschutz in den Städten gewollt ist, werden auch deutlich mehr Mittel für den Ausbau der gesamten ÖPNV-Infrastruktur benötigt. Zu einer nachhaltigen Finanzierung gehört zudem der Betrieb, bei dem beispielsweise mit der Umstellung auf Elektrobusse vielerorts höhere Anschaffungs- und Betriebskosten entstehen, die letztlich von den kommunalen Aufgabenträgern zu tragen sind.

Neben zusätzlichen Mitteln sind im GVFG insbesondere die Aufnahme von Grunderneuerung und die Senkung der Förderschwellen dringend notwendig, um die vielerorts in die Jahre gekommenen ÖPNV-Systeme zu modernisieren und fit für die Zukunft zu machen. Neben dem Aufwuchs der Mittel braucht es aber auch Planungssicherheit. Das heißt auch nach 2030 sollte die Möglichkeit bestehen, Grunderneuerungen zu fördern. Erforderlich ist auch mehr Flexibilität beim GVFG, um beispielsweise die Realisierung von Stadtbahnsystemen ohne eigenen Gleiskörper, Oberleitungsbussysteme oder auch innovative ÖPNV-Formen wie Seilbahnen stärker vor Ort zu ermöglichen. Schließlich sollte bei der Grunderneuerung auf den Nachweis der Wirtschaftlichkeit verzichtet werden, da dieser bereits im Rahmen des Neubaus erbracht wurde. Ein für diese Fälle noch zu entwickelndes standardisiertes Bewertungsverfahren für Maßnahmen der Grunderneuerung würde dringende Sanierungen weiter verzögern.

Die Gesetzesänderungen bilden wichtige Bausteine für eine umfassende Verkehrswende in Stadt und Land. Daneben sind der konsequente Ausbau der Fahrradverkehrsinfrastruktur, die Verbreitung alternativer Antriebe, die Digitalisierung der Verkehrssysteme und die stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel notwendig, um mehr Klimaschutz, saubere Luft und mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden zu erreichen. Im letzten Jahr haben über 10,4 Milliarden Menschen den ÖPNV genutzt. Gerade in den Ballungsräumen ist die Kapazität insbesondere in der Rushhour ausgelastet. Die Bürgerinnen und Bürger erwarten heutzutage mehr denn je, dass Busse und Bahnen in enger Taktung pünktlich fahren, sauber und sicher sind. Die großen Herausforderungen werden allerdings mittelfristig nur gemeistert werden können, wenn es gelingt, die Planungen und die Umsetzungen zu beschleunigen. Noch immer lähmen komplizierte Vergabeverfahren, lange Planungszeiträume und Engpässe in der Bauwirtschaft die Kommunen beim zügigen Ausbau des ÖPNV. Richtig wäre es deshalb, wenn Bund und Land entsprechende Investitionsbeschleunigungsgesetze auf den Weg brächten.

(Quelle: DStGB Aktuell 0520-08)

gr-ru