Iko Tönjes, VCD NRW, 15.2.2020

GVFG-Neufassung 2020

Das Gemeinde-Verkehrs-Finanzierungs-Gesetz (GVFG) wurde Anfang der 70er-Jahre geschaffen, um mit Geldern aus der Mineralölsteuer den Ausbau der Verkehrs-Infrastruktur (Straßen und ÖPNV) in den Kommunen finanziell zu unterstützen. Ein wachsendes Grundproblem war und ist, dass die Finanzierung der Bauten nicht zu Ende gedacht war: für Zuschussmittel konnten keine ausreichenden Abschreibungen als Vorsorge für Instandhaltung und Ersatzbeschaffung gebildet werden, es entstand ein riesiger Sanierungsstau. Ein anderer kritischer Punkt ist die sog. "standardisierte Bewertung", mit der Projekte einheitlich auf Förderfähigkeit untersucht werden: Bewertungsverfahren und -kriterien werden immer wieder diskutiert.

Mit der Föderalismusreform 2007 wurden die sog. Landesprogramme für kommunale Straßen und kleinere ÖPNV-Projekte und Fahrzeugförderung, die den Hauptteil des GVFG ausmachten, abgeschafft. Als Ersatz gab es für die Länder die „Entflechtungsmittel“ in Höhe von 1,335 Mrd.€/Jahr bis Ende 2019, ab 2020 dann eine entsprechende Erhöhung des Anteils an der Umsatzsteuer.

Die Länder können damit diese Mittel beliebig verwenden, einige Länder haben sich zu einer Fortsetzung der Zweckbindung verpflichtet. In NRW sollen auch künftig je 130 Mio.€/Jahr für kommunale Straßen und ÖPNV-Projekte bereitgestellt werden.

Auf Bundesebene blieb nur das GVFG-Bundesprogramm für große ÖPNV-Ausbaumaßnahmen im Schienenbereich (ab 50 Mio.€, also Stadtbahnen, U- Bahnen, S-Bahnen u.ä.), ab 1997 mit einem gleichbleibenden Volumen von rd. 330 Mio.€ im Jahr. Die Länder haben durchgesetzt, dass das Bundesprogramm auch nach 2019 fortgesetzt wird Der max. Fördersatz war bisher 60%. Im Bundesprogramm gibt es keine Landesquoten, sondern eine bundesweite Projektliste, aber mit Zustimmung der jeweiligen Länder zu den Projekten.

Die Neuerungen 2020

Das sind die wesentlichen Änderungen der Novelle 2020 (neben der Bereinigung um die jetzt überflüssigen Bestimmungen zu den Landesprogrammen), die bereits ab 1.1.20 gelten, allerdings nicht für schon ins Programm aufgenommene Projekte:

Das Volumen des Bundesprogramms wird in 2020 auf 665 Mio.€ verdoppelt, von 2021 bis 2024 weiter auf 1 Mrd.€ erhöht, ab 2025 dann auf 2 Mrd.€ mit jährlicher Erhöhung um 1.8%. (Mit diesen Stufen wird der notwendigen Planungsvorlauf für das hohe Volumen berücksichtigt.)

Der Förder-Katalog wird neu gefasst:

Förderfähig sind Neu- und Ausbau der Strecken von Straßenbahnen, U-Bahnen, Eisenbahnen u.ä (wie bisher); Reaktivierung oder Elektrifizierung bzw. Tank-/ Ladeinfrastruktur (für alternative Antriebe) von Eisenbahnstrecken sowie Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung (z.B. Digitalisierung).

Durch den Verkehrsausschuss wurden die Notwendigkeit eines besonderen Bahnkörpers bei Straßenbahnprojekten aufgehoben (es reicht auch eine signalgesteuerte Bevorrechtigung) und die Förderung von Seilbahnen ergänzt.

"Nachrangig" und bis 2030 begrenzt können auch Haltestellen, Bahnhöfe und Umsteigeanlagen (nur wenn dort E-Autos geladen werden können) sowie die Grunderneuerung von Schienen-Verkehrswegen gefördert werden. Bei letzterem ist ein Nachweis nötig, dass die Instandhaltung nicht vernachlässigt wurde, dafür ist aber keine neue gesamtwirtschaftliche Bewertung nötig. Bei diesen Maßnahmenarten liegt der Fördersatz bei 50 - 60%. Es bleibt abzuwarten, wie viel Geld überhaupt

für Sanierungsmaßnahmen übrigbleibt, wenn eine Reihe großer Ausbauprojekte, Elektrifizierungen, Reaktivierungen etc. zu finanzieren ist.

O-Bus-Systeme und Fahrzeuge sind grundsätzlich nicht zuschussfähig. Auch B+R-Anlagen und Bahnhöfe im Besitz von Unternehmen sind von der speziellen Förderung ausgeschlossen.

Bei der Bewertung der Projekte kann der Bund Klimaschutz und Verkehrswende im Einzelfall (?) künftig höher gewichten, z.B. um teure innerstädtische Projekte zu fördern. Die grundsätzliche Beschränkung auf Ballungsräume ist aufgehoben, damit sind auch Schienenstrecken in der Fläche und sogar grenzüberschreitende Bahnstrecken förderfähig.

Die max. Fördersätze werden für Neu-/Ausbaumaßnahmen von 60% auf 75% erhöht, für Reaktivierungen und Elektrifizierungen sogar auf 90%. Die Untergrenze der Förderung wird für Neu- und Ausbau von Strecken auf 30 Mio.€, für andere Maßnahmen auf 10 Mio.€ gesenkt, wobei auch die Bündelung von Maßnahmen zu einem Projekt möglich ist.

Für Neu- und Ausbauprojekte sind auch Planungskosten förderfähig, dies gilt nicht für Sanierungen u.ä.. Die vorbereitenden Planungen bis zum Förderantrag bleiben aber erst einmal bei den Kommunen hängen, die sich das möglicherweise schwer leisten können.

Weiterhin sind neben kommunalen Maßnahmen auch Projekte der DB förderfähig, z.B. S-Bahnen. Explizit werden jetzt auch Großknoten (z.B. Köln) und Deutschland-Takt genannt, für die eher das Bundes-Schienenwege-Ausbaugesetz (BSWAG) zuständig sein sollte. Hier gibt es wegen seht teurer Maßnahmen eine problematische Konkurrenz zu den kommunalen Projekten. Die Sanierung des DB-Netzes wird dagegen nicht über das GVFG, sondern über die Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) durch den Bund gefördert.

Zum Volumen: Allein die 2. Stammstrecke der S-Bahn München (Gesamtkosten 3,8 Mrd.€) will insgesamt 1,5 Mrd.€ aus dem GVFG-Programm haben.

Links:

Mitteilung des Bundestags mit Verweis auf die Original-Dokumente:
https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2020/kw05-de-gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-677994

Kommentar des VCD NRW zur GVFG-Änderung: https://nrw.vcd.org/startseite/detail/news/einige-wichtige-schritte-fuer-den-oepnv-zu-den-bundestagsbeschluessen-vom-301/