



Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft und Verkehr
Herrn Thomas Weiner, MdL
Landtag Rheinland-Pfalz
55116 Mainz



DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwivw.rlp.de
www.mwwivw.rlp.de

20 . März 2020

Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. März 2020

- TOP 7 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sowie Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich
Antrag der Fraktion CDU nach § 76 Abs. 2 GOLT- Vorlage 17/6149
- TOP 9 Novellierung des GVFG und Auswirkungen auf Rheinland-Pfalz
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 76 Abs. 2 GOLT- Vorlage 17/6185

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

die vorgenannten Tagesordnungspunkte wurden in der Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft und Verkehr am 5. März 2020 mit der Maßgabe der schriftlichen Berichterstattung für erledigt erklärt. Gemäß diesem Beschluss berichte ich wie folgt:

Um die Änderungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes – auch bekannt als „GVFG“ – besser einordnen zu können, soll zunächst ein Überblick über die wichtigsten Regelungen des bisherigen GVFG gegeben werden:

Seit dem Jahr 1971 fördert der Bund mit dem Bundesprogramm nach dem GVFG anteilig Vorhaben des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs mit Bundesfinanzhilfen. Das Programm soll die Verkehrsverhältnisse der Kommunen verbessern. Im Bundeshaushalt standen dafür bis zum Jahr 2019 jährlich 333 Mio. € bereit. Gefördert werden bisher ausschließlich Großvorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs in Verdichtungsräumen und deren Randgebieten mit zuwendungsfähigen Kosten von mehr als 50 Mio. €. Zum Bundesprogramm gehört die Förderung

- kommunaler Vorhaben, wie der Ausbau von Straßen- und U-Bahnen. Beispiele aus Rheinland-Pfalz sind die Erweiterung der Mainzer Straßenbahn auf den



Lerchenberg – besser bekannt als „Mainzelbahn“ – und in der Südpfalz die Stadtbahn von Karlsruhe über Wörth bis nach Germersheim

und

- von ÖPNV-Vorhaben der Deutschen Bahn AG . Als Beispiel aus Rheinland-Pfalz ist hier die S-Bahn Rhein Neckar zu nennen.

Über die Aufnahme von Vorhaben in das GVFG-Bundesprogramm entscheidet das Bundesverkehrsministerium – und zwar sowohl bei den kommunalen Vorhaben als auch bei den DB-Vorhaben. Eine Fördervoraussetzung ist, dass im Rahmen einer Standardisierten Bewertung der Nutzen-Kosten-Quotient ermittelt wird. Gefördert werden nur Vorhaben, deren Quotient größer als 1 ist, also der Nutzen größer als die Kosten ist. Generell trägt der Bund bisher bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. Die anderen Beteiligten, also in der Regel die Länder und Kommunen, gegebenenfalls auch die DB, finanzieren die übrigen Kosten.

Gegenstand der Gesetzesänderungen

Nachdem im März 2019 mit einer Grundgesetzänderung die Voraussetzungen geschaffen wurden, hat die Bundesregierung ein Drittes Gesetz zur Änderung des GVFG auf den Weg gebracht. Der Deutsche Bundestag hat am 30. Januar 2020 den Gesetzentwurf angenommen und am 14.2.2020 hat der Bundesrat ebenfalls sein Placet gegeben. Mit dem Gesetz ist eine deutliche Mittelaufstockung verbunden: Die Bundesfinanzhilfen für 2020 werden auf 665 Mio. € verdoppelt. Ab 2021 erhalten die Länder 1 Mrd. €. Im Jahr 2025 erfolgt eine weitere Mittelverdoppelung auf 2 Mrd. € und ab 2026 eine Dynamisierung um 1,8 % jährlich.

Weiterhin entfällt die Förderbeschränkung auf Verdichtungsräume und deren Randgebiete. Das GVFG wird nunmehr auch für ländliche Regionen geöffnet. Desweiteren werden neue ÖPNV-Fördertatbestände eingeführt, wie

- die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken
- die Kapazitätserhöhung von Schienenstrecken
- der Bau und Ausbau von Bahnhöfen
- der Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen (Park & Ride-Anlagen) und auch von Zentralen Omnibusbahnhöfen, sofern eine Ladeinfrastruktur für PKW vorgesehen ist



- die Grunderneuerung von Straßenbahnen, U-Bahnen und nicht bundeseigenen Eisenbahnen
- der Neubau von Seilbahnen

Eine weitere Änderung betrifft die Fördersätze, die je nach Fördertatbestand auf 75 % oder sogar 90 % angehoben werden. Gleichzeitig wird die Mindestvorhabengröße – als Fördervoraussetzung – auf 30 Mio. € bzw. 10 Mio. € – je nach zu förderndem Sachverhalt – abgesenkt.

Die Landesregierung wird zügig das Gespräch mit dem Bundesverkehrsministerium suchen, um die neuen Randbedingungen zu klären und zu arrondieren, welche rheinland-pfälzischen Vorhaben für das „neue“ GVFG potentiell in Frage kommen. Im Moment ist es aber noch zu früh um Maßnahmen zu benennen, zumal es sich um Vorhaben der DB und der kommunalen Seite handeln wird.

Die Änderungen im GVFG liefern damit einen wichtigen Beitrag für einen attraktiven ÖPNV, für mehr Klimaschutz, mehr Luftreinhaltung und mehr Lebensqualität in Stadt und Land.

Gesetzes zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

Das Gesetz zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich ist am 31. Januar 2020 vom Bundestag verabschiedet worden und der Bundesrat hat am 14. Februar 2020 dem Gesetz zugestimmt. Die Verabschiedung des Gesetzes war mir im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung der Metropolregion Rhein-Neckar mit seinem Oberzentrum Ludwigshafen und Rheinland-Pfalz ein besonderes Anliegen.

Die Regelung in Art. 2 Nr. 2 a des Gesetzes (§ 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG) ermöglicht, einen rechtssicheren Ersatzneubau der Hochstraße Süd in Ludwigshafen durchführen zu können. Sowohl der neue § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG als auch der neue § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG verfolgen das Ziel, den Begriff der „Änderung“ im jeweiligen bestehenden Satz 1 der Vorschrift zu präzisieren, sodass eine engere Auslegung dieses Begriffs möglich ist. Die Klarstellung bezweckt, Rechtssicherheit zu erreichen, damit die Träger der Eisenbahninfrastruktur bzw. der Straßenbaulast schnell und rechtssicher die Entscheidung treffen können. Bislang greift nämlich bei einer Änderung die Gesetzesfolge des bestehenden § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG bzw. § 17 Abs.



1 Satz 1 FStrG, dass Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen bzw. Bundesfernstraßen nur gebaut oder verändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist.

Es macht für den Träger der Eisenbahninfrastruktur bzw. der Straßenbaulast einen bedeutsamen, oftmals auch finanziellen und personellen Unterschied, ob der Begriff „Änderung“ weit oder eng ausgelegt wird. Zudem geht mit dieser Auslegungsunsicherheit ein entsprechendes Risiko für den Träger der Eisenbahninfrastruktur bzw. der Straßenbaulast einher, da er zugleich nach Bundeshaushaltsordnung sowie Landeshaushaltsordnung der Bundesländer verpflichtet ist, die Grundsätze der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit zu beachten und effizient mit den beschränkten Ressourcen des Staates umzugehen. Dieses Risiko kann in der Praxis zu einer Investitionszurückhaltung und einem Sanierungsstau führen. Eine verminderte Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur und mithin eine verringerte wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland sind die Folge.

Von daher freue ich mich, dass wir gemeinsam dieses für Rheinland-Pfalz so wichtige Anliegen erfolgreich im Gesetz umsetzen konnten. Die Landesregierung Rheinland-Pfalz wird sich auch weiterhin für die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zum Wohle einer wettbewerbsfähigen und leistungsfähigen Infrastruktur einsetzen!

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing