

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Die Verkehrswende geschieht nicht von allein

Die Verkehrsstrukturen müssen sich dringend ändern. Klima- und Lärmschutz, Unfallrisiken, verdichtete Städte, aber auch das fehlende Mobilitätsangebot in den ländlichen Räumen führen zu ebendieser Schlussfolgerung. Oft hapert es am Geld. Unser Autor erklärt, ob das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz daran etwas ändert.

> Stefan Gelbhaar

An konkreten Ideen, wie vor Ort die Verkehrswende vorangetrieben werden kann, mangelt es oft nicht. So wie fast jede und jeder glaubt, die Fußballnationalmannschaft trainieren zu können, so haben auch alle schnell eine Projektidee, wie man den Verkehr bei ihnen um die Ecke umweltfreundlicher, komfortabler und sicherer organisieren könnte. Noch schneller kommt aber meist der Todes-

stoß für die schönsten Ideen aus den Kommunalverwaltungen: „Kein Geld, zu teuer“ – oder aber – „haben wir noch nie so gemacht, wo kommen wir denn da hin“. Bei letzteren Einwänden hilft es manchmal, den Sinn eines Projektes deutlich zu machen. Für erstere, die – nicht selten mit gutem Grund – fiskalische Engpässe anführen, könnte es jetzt eine bessere Lösung geben. Die Betei-

ligung des Bundes an Infrastrukturvorhaben der Kommunen wird seit Jahren unter anderem über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) geregelt.

Ein Bundesgesetz mit grünen Fingerabdrücken

Nachdem wir als Grüne Bundestagsfraktion bereits im Juni 2018 einen Gesetzentwurf zu einem geänderten GVFG vorgelegt haben und eine öffentliche Anhörung dazu durchsetzten, kam die Koalition in Zugzwang. So legte sie letztes Jahr auch endlich ihr eigenes, deutlich verwässertes Gesetz vor. Das Grundgesetz musste und wurde zunächst geändert, der Bundesrat war zu beteiligen, aber nach langen Verhandlungen wurde im Januar 2020 das geänderte GVFG schließlich verabschiedet.

Durch einen starken grünen Einsatz auf allen beteiligten Ebenen haben wir es geschafft, diverse Punkte, die wir für eine gerechtere, klimafreundlichere und zukunftsfähige Mobilität für wichtig erachten, in das Gesetz hinein zu verhandeln. Und das als derzeit noch kleinste Oppositionsfraktion. Trotzdem – es sei kurz erwähnt – fehlt auch einiges, etwa die Förderung von Radverkehrsinfrastruktur.

Jährlich gibt es über 3.000 Verkehrstote und knapp 400.000 Verunglückte. Zu etwa 85 Prozent werden die Unfälle durch Kraftfahrzeuge verursacht.

Kurz erklärt

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Zahlen

Es gibt einen gewaltigen Mittelzuwachs zur Unterstützung der Kommunen: Für 2020 wurden sie verdoppelt auf 665 Millionen Euro. Ab 2021 gibt es eine Milliarde im Jahr und ab 2025 wird die jährliche Fördersumme auf zwei Milliarden aufgestockt. Danach erhöht sie sich jedes Jahr um 1,8 Prozent. Hier die Details:

Bis zu 90 Prozent Förderung durch den Bund: Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe. Hier gilt es, das Beihilferecht der EU zu beachten.

Bis zu 75 Prozent Förderung durch den Bund: Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart; nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Bis zu 60 Prozent Förderung durch den Bund: Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (SPNV). Außerdem Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen – zum Beispiel zentrale Omnibusbahnhöfe – zum SPNV in kommunaler Baulast, wenn sie Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen.

Bis zu 50 Prozent Förderung durch den Bund: Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart. Außerdem die Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

Bis zu zehn Prozent der Planungskosten sind zum Teil ebenfalls förderfähig.

> S. Gelbhaar



Rheinseilbahn in Koblenz

Foto: Wolkenkratzer / Wikimedia

Zu-Fuß-Gehende und insbesondere Fahrradfahrende haben nur wenig Platz im öffentlichen Raum. Umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsmittel, also vor allem solche ohne Motor oder die Öffentlichen, müssen deutlich Vorrang erhalten – auch in der Bundesförderung von Verkehrsmaßnahmen.

Also, was ist neu?

Grob gesagt: Der Bund beteiligt sich künftig bei deutlich mehr, bei deutlich kleineren und bei deutlich sinnvoller Verkehrsprojekten in deutlich mehr Kommunen mit deutlich mehr Geld.

Zuwendungsfähig sind jetzt viele Maßnahmen bereits ab 30 Millionen Euro statt wie bisher 50 Millionen, unter anderem der Bau- und Ausbau von Schienenwegen. Geht es um Grundsankierung oder die Reaktivierung von Infrastruktur, ist sogar schon ab zehn Millionen Euro eine Förderung möglich. Zusammengehörende Maßnahmen können dafür kombiniert werden. Auch ist die Zuwendung nicht mehr auf Verdichtungsgebiete beschränkt. Das ist vor allem für kleinere und ländliche Kommunen wichtig, die bislang regelmäßig an den Förderbedingungen gescheitert sind.

Auch Seilbahnen sind förderfähig

Künftig sollen der Bau und Ausbau von Verkehrswegen für die Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Seilbahnen gefördert werden. Hinzu tritt die Förderung von Verkehrswegen nichtbundeseigener Eisenbahnen. Nachrangig soll die Förderung auch für die Grunderneuerung gelten, ebenso für Bahnhöfe und Haltestellen. Wenn ein Omnibusbahnhof als Umsteigeplatz zur Bahn geplant wird, ist auch dieses Projekt förderfähig.

Unsinn verhindern

Aus dem Gesetz herausverhandelt haben wir zum Beispiel die Einschränkung, dass Straßenbahnen vollständig auf eigenen Bahnkörpern gebaut werden müssen, um förderfähig zu sein. Denn an vielen Stellen ist zumindest eine teilweise Streckenführung auf der Straße planerisch und finanziell günstiger als der Bau einer eigenen Trasse. Notwendig ist nun die Führung „... überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorzugung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen“.

Für die Förderung von Sanierungsprojekten wird eine sogenannte Standardisierte Bewertung nicht mehr vorausgesetzt, was den Aufwand der Beantragung deutlich senken soll. Innerhalb der Standardisierten Bewertung sollen Umweltaspekte nun deutlich stärker gewichtet werden – das Ministerium hat die Überarbeitung auch unter diesem Gesichtspunkt bereits angekündigt.

Die Förderung von Straßen gehört schon länger der Vergangenheit an. Mit der stufenweisen Erhöhung des Volumens von 333 Millionen 2018 auf zwei Milliarden Euro 2025 mausert sich das GVFG nun zum Fördermittel für den Öffentlichen Verkehr. Das sind gute Nachrichten für die Städte, Kreise und Gemeinden. Wir arbeiten weiter daran, dass auch die Defizite der aktuellen Form des Gesetzes in Zukunft nachgebessert werden.

> Stefan Gelbhaar ist seit 2017 Mitglied des Deutschen Bundestages für Bündnis 90/Die Grünen und dort Obmann des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur. Er ist außerdem Sprecher für städtische Mobilität und Radverkehr seiner Fraktion.