

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

A. Problem und Ziel

Die seit 1. Januar 1971 im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung stehenden Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden wurden mit der Föderalismusreform I teilweise entflochten. Gemäß Artikel 125c Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes (GG) gelten die für die besonderen Programme nach § 6 Absatz 1 GVFG geschaffenen Regelungen fort. Entsprechend führt der Bund das GVFG-Bundesprogramm zur Förderung von Bau und Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit einem jährlichen Volumen von 332,567 Millionen Euro fort, genauso wie das Forschungsprogramm mit 4,167 Millionen Euro jährlich.

Im Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 ist dargelegt, dass die Mittel des GVFG in den Jahren 2020 und 2021 zusammen um 1,0 Milliarden Euro steigen sollen (kumulierter Erhöhungsbetrag in beiden Jahren) ab 2021 dann 1,0 Milliarde Euro jährlich betragen (Jahresgesamtbetrag). Im Jahr 2025 sollen die Bundesfinanzhilfen auf Grundlage der Beschlüsse des Klimakabinetts zum Klimaschutzprogramm 2030 dann für die Infrastrukturfinanzierung 2,0 Milliarden Euro betragen. Ab 2026 wird dieser Betrag von 2,0 Milliarden Euro dann um 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 104b, 104c, 104d, 125c, 143e) vom 28. März 2019 ist die in Artikel 125c GG enthaltene Regelung, dass das GVFG erst ab dem 1. Januar 2025 geändert werden kann, aufgehoben worden. Dadurch ist die erforderliche Änderung des GVFG als Bundesgesetz möglich.

B. Lösung

Zur Aufstockung der langjährigen Finanzierungspartnerschaft von Bund und Ländern in diesem Bereich ist die Anpassung des GVFG erforderlich. Mit diesem Gesetz zur Änderung des

GVFG wird klargestellt, dass das GVFG-Bundesprogramm, grundsätzlich unter Fortgeltung der geltenden Regelungen, fortgeführt wird.

Gleichzeitig erfolgt eine Rechtsbereinigung. Die seit der Föderalismusreform I nicht mehr geltenden Regelungen werden gestrichen. Darüber hinaus werden neue Fördertatbestände aufgeführt und unterschiedliche Fördersätze vorgesehen. Um kurz- und mittelfristige Ziele des Klimaschutzes zu erreichen, werden zusätzliche Fördervorhaben aufgenommen.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit dem Gesetz ergeben sich für den Bund Aufwendungen für die erhöhte Dotierung aus Mitteln des Bundeshaushalts mit einem Mehrvolumen von 332,567 Millionen Euro im Jahr 2020 auf 665,134 Millionen Euro insgesamt und mit einem Mehrvolumen von 667,433 Millionen Euro ab 2021 auf 1,0 Milliarden Euro jährlich. Ab dem Jahr 2025 betragen die Finanzhilfen für die Infrastrukturfinanzierung insgesamt 2,0 Milliarden Euro. Ab 2026 steigen die Finanzhilfen dann weiter um jeweils 1,8 Prozent jährlich.

Für Länder und Kommunen entstehen keine finanziellen Aufwendungen. Ihnen fließt vielmehr ein erheblicher Teil der Mittel zu.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Durch das Änderungsgesetz ergeben sich keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger. Ein Erfüllungsaufwand ergibt sich daher insoweit nicht.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Durch das Gesetz ergeben sich keine Informationspflichten und daher kein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft.

E.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Durch die Zunahme der Anzahl der Fördervorhaben entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand beim Bund. Es besteht ein Mehrbedarf von zwei Referenten/Referentinnen (h. D.) und 20 Sachbearbeitern/Sachbearbeiterinnen (g. D.), davon 13 Sachbearbeiter/Sachbearbeiterinnen im Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung der zusätzlichen Vorhaben der Eisenbahnen des Bun-

des. Der hierdurch entstehende Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beläuft sich auf rund 1,6 Millionen Euro jährlich. Eine Evaluierung des Personalmehrbedarfs erfolgt im Jahr 2023 und 2028, jeweils im Nachlauf zu den Erhöhungen der Bundesfinanzhilfen. Auf Landesebene, einschließlich der Kommunen, wird jeweils geringer Mehrbedarf gesehen. Dieser ist abhängig von der jeweiligen Anzahl der zusätzlichen Vorhaben und kann nicht beziffert werden.

F. Weitere Kosten

Keine.

Entwurf eines 3. Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), das zuletzt durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Förderungsfähige Vorhaben

(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der

- a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,

2. Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, und

3. Investitionsvorhaben von Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur.

(2) Die Länder können zum Erreichen von Klimazielen befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu § 2 Absatz 1 folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen:

Bau und Ausbau von

1. Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs,
2. Umsteiganlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast, sofern sie Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen.

(3) Die Länder können befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu § 2 Absatz 1 folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden und die Länder nachweisen, dass die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen vollumfänglich und ordnungsgemäß durchgeführt wurden:

Grunderneuerung von Verkehrswegen der

1. Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, und
2. nichtbundeseigenen Eisenbahnen.“

2. § 3 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) in Buchstabe b) wird das Wort „Generalverkehrsplan“ durch das Wort „Nahverkehrsplan“ ersetzt.

b) in Buchstabe c) wird das Komma durch einen Punkt ersetzt und folgender Satz angefügt:
„Es kann in besonderem Bundesinteresse liegen, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch stärker zu gewichten, zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung, Aspekte der Daseinsvorsorge.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Aus den Finanzhilfen des Bundes ist die Förderung zulässig für

1. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 3 und nach § 11 Absatz 1 Satz 1 und § 11 Absatz 2 in Höhe von bis zu 75 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten,
2. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und nach § 11 Absatz 1 Satz 2 in Höhe von bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten,
3. Vorhaben nach § 2 Absatz 2 in Höhe von bis zu 60 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten und

4. Vorhaben nach § 2 Absatz 3 in Höhe von bis zu 50 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten.

In Fällen des § 3 Nummer 1 Buchstabe c) Satz 2 ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11 Absatz 1 in Höhe von bis zu 60 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten zulässig.“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Abweichend von Absatz 3 Nummer 2 sind bei Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11 Planungskosten zuwendungsfähig in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten nach Absatz 2. Diese Planungskosten sind mit dem Vorhaben zusammen zu beantragen und können nur einmalig mit dem Vorhaben zusammen gefördert werden.“

4. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen Programme auf für

1. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, deren zuwendungsfähige Kosten 30 Millionen Euro überschreiten. Die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände ist möglich.

2. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 sowie nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3, deren zuwendungsfähige Kosten 10 Millionen Euro überschreiten. Die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände ist möglich.“

b) Absatz 2 wird aufgehoben.

c) Die Absätze 3 bis 6 werden die Absätze 2 bis 5.

d) Absatz 7 wird aufgehoben.

e) Im neuen Absatz 4 wird die Zahl „4“ durch die Zahl „3“ ersetzt.

5. § 8 wird aufgehoben.

6. § 9 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Länder weisen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jeweils für ein Haushaltsjahr die zweckentsprechende Verwendung der Finanzhilfen nach

durch Mitteilung der geförderten Vorhaben, der Summe der für diese Vorhaben jeweils angefallenen zuwendungsfähigen Kosten sowie der Summe der aus den Finanzhilfen jeweils ausgezahlten Zuwendungen. Die Mitteilung erstreckt sich außerdem auf die zweckentsprechende Verwendung und das Ergebnis des jeweiligen Schlussverwendungsnachweises.“

7. § 10 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes stehen folgende Beträge zur Verfügung:

1. im Jahr 2020 insgesamt 665,134 Millionen Euro,
2. in den Jahren 2021 bis 2024 jährlich 1 000 Millionen Euro und
3. im Jahr 2025 jährlich 2 000 Millionen Euro.

Der Betrag nach Nummer 3 wird ab dem Jahr 2026 mit jährlich 1,8 Prozent dynamisiert.“

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Für Forschungszwecke steht dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur neben den Mitteln nach Absatz 1 ein Betrag von jährlich 4,167 Millionen Euro zur Verfügung. Dieser Betrag kann, zu Lasten der Mittel nach Absatz 1, auf bis zu 8,334 Millionen Euro jährlich erhöht werden.“

8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 1 werden folgende Sätze 2 und 3 eingefügt:

„Dies gilt auch für Investitionen in die Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken des Schienenpersonennahverkehrs. Vorhaben der Grunderneuerung sind ausgeschlossen.“

bb) Satz 2 wird Satz 4 und wie folgt gefasst:

„Die §§ 2, 3, 4, 9 und 10 Absatz 1 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß.“

b) Folgender Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Bei Investitionen in Nahverkehrsvorhaben, die Bestandteil des Ausbaumfangs von Großknotenprojekten oder Maßnahmen für den Deutschlandtakt gemäß der Anlage zu § 1 des

Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind und im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans positiv bewertet worden sind, ist die Förderung von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Die §§ 3 und 4 Absatz 2 bis 4, die §§ 9 und 10 Absatz 1 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß. Die Voraussetzungen gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe b) und gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe c) bezüglich der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie die Voraussetzung gemäß § 3 Nummer 2 gelten als erbracht.“

c) Absatz 2 wird Absatz 3 und wie folgt gefasst:

„(3) Die Förderung von Vorhaben nach den Absätzen 1 und 2 bedarf der Zustimmung des beteiligten Landes.“

9. § 14 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

„Sind Vorhaben bereits nach der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieses Gesetzes] geltenden Fassung dieses Gesetzes gefördert worden, ist eine überganglose Förderung möglich; Satz 1 ist insoweit nicht anzuwenden.“

b) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„Für Vorhaben oder Teilvorhaben, die vor dem 1. Januar 2020 endgültig in die Programme aufgenommen wurden, gelten die zum Zeitpunkt der jeweiligen Programmaufnahme geltenden Regelungen. Dies gilt auch für zukünftige Änderungsanträge bezogen auf die vor dem 1. Januar 2020 endgültig in die Programme aufgenommenen Vorhaben und Teilvorhaben. Für Vorhaben oder Teilvorhaben, die ab dem 1. Januar 2020 endgültig in die Programme aufgenommen werden, gelten die ab dem 1. Januar 2020 geltenden Regelungen.“

c) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

10. § 15 wird aufgehoben.

Artikel 2

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2020 in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelung

Die seit 1. Januar 1971 im Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung stehenden Finanzhilfen wurden mit der Föderalismusreform I teilweise entflochten. Gemäß Artikel 125c Absatz 2 Satz 2 GG gelten die für die besonderen Programme nach § 6 Absatz 1 GVFG geschaffenen Regelungen fort. Entsprechend führt der Bund das GVFG-Bundesprogramm zur Förderung kommunaler ÖPNV-Vorhaben (Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart), nicht bundeseigener Eisenbahnen und von Infrastrukturprojekten für den Schienenpersonennahverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) mit einem jährlichen Volumen von 332,567 Millionen Euro fort, genauso wie das Forschungsprogramm Stadtverkehr mit 4,167 Millionen Euro jährlich.

Dringend notwendige Großvorhaben zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs gibt es auch zukünftig. Derzeit sind Vorhaben mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als 28,6 Milliarden Euro für das GVFG-Bundesprogramm angemeldet. Hiervon sind in den kommenden Jahren noch rund 8,8 Milliarden Euro als Bundesfinanzhilfen (60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten) zu finanzieren. Die Realisierung der für das GVFG-Bundesprogramm angemeldeten Vorhaben ist sicherzustellen. Die Länder müssen ihrerseits als Voraussetzung für die Inanspruchnahme von Bundesmitteln die Durchfinanzierung der jeweiligen Vorhaben als gesichert erklären.

Durch die ehemalige Befristung des GVFG-Bundesprogramms bis zum Jahresende 2019 und die damit fehlende Finanzierungssicherheit ist ein Investitionsstau für große ÖPNV-Vorhaben in Deutschland eingetreten, der im Interesse einer ökologisch sinnvollen und nachhaltigen Mobilitäts-, Umwelt- und Klimapolitik aufgelöst werden muss. Daher soll das GVFG mit einer deutlich erhöhten Mittelausstattung versehen werden.

Der öffentliche Personennahverkehr stellt eine wichtige Grundlage der Daseinsvorsorge dar, gewährleistet Mobilität und dient dem Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse. Durch die Möglichkeit zur Förderung auch regionaler Strecken kann die Attraktivität ländlicher Räume und Grenzgebiete verbessert werden.

Mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 13. Juli 2017 (BGBl. S. 2347) ist die Fortführung des GVFG-Bundesprogramms nach § 6 Absatz 1 (GVFG) beschlossen worden. Die in Artikel 125c GG enthaltene Regelung, dass das GVFG erst ab dem 1. Januar 2025 geändert werden kann, ist mit dem Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 104b, 104c, 104d, 125c, 143e) vom 28. März 2019 aufgehoben worden. Dadurch ist die erforderliche Änderung des GVFG als Bundesgesetz möglich.

Der Koalitionsvertrag vom 7. Februar 2018 sieht vor, dass die Mittel des GVFG in den Jahren 2020 und 2021 zusammen um 1,0 Milliarden Euro erhöht werden und der Mittelansatz in 2021 dann 1,0 Milliarden Euro betragen soll. Mit den Beschlüssen des Klimakabinetts zum Klimaschutzprogramm 2030 ist eine weitere Erhöhung der Bundesfinanzhilfen nach dem GVFG beschlossen worden. Diese sollen ab 2025 für die Infrastrukturfinanzierung 2,0 Milliarden Euro betragen. Die Modalitäten des GVFG sollen noch stärker auf die Ziele der Klimafreundlichkeit des ÖPNV ausgerichtet werden. Ab 2026 werden die Bundesfinanzhilfen mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Neben der Fortführung und finanziellen Verstärkung des bestehenden GVFG-Bundesprogramms werden weitere ergänzende Fördervorhaben benannt. Dies soll klarstellen, dass über den klassischen Neu- und Ausbau der Verkehrswege des schienengebundenen ÖPNV hinaus u. a. auch Vorhaben finanziell anteilig finanziert werden können, die eine Kapazitätserhöhung im bestehenden Verkehrsnetz ermöglichen oder zu einer Verbesserung der Betriebsqualität des ÖPNV führen, indem z. B. digitale Verkehrsleit- und Verkehrssicherungssysteme eingeführt werden. Ziel dieser Vorhaben muss eine verkehrliche Verbesserung sein. Die Elektrifizierung und Reaktivierung von regionalen Bahnstrecken des ÖPNV, auch außerhalb von Verdichtungsräumen, wird als Fördertatbestand benannt.

Zwingende Voraussetzung zur Förderung ist bei allen Fördervorhaben jeweils der Einbezug in den ÖPNV als öffentlich zugängliches Verkehrsmittel. Die Beschränkung auf Verdichtungsräume oder die zugehörigen Randgebiete wird generell aufgehoben. Dadurch wird grundsätzlich auch die Förderung von regionalen Schienenstrecken möglich, auch für den deutschen Teil grenzüberschreitender Schienenverbindungen.

Die bisherige restriktive Beschränkung auf Strecken mit besonderem Bahnkörper wird gelockert. Die verkehrlichen Vorteile eines besonderen Bahnkörpers sind unumstritten. In besonders gelagerten Fällen ist ein besonderer Bahnkörper jedoch nicht herstellbar oder seine Realisierung wirtschaftlich unangemessen. Der zu fördernde Verkehrsweg muss jedoch weit überwiegend auf besonderem Bahnkörper geführt werden.

Die für den Bereich der besonderen Bundesprogramme nach § 6 Absatz 1 GVFG bisher geschaffenen Regelungen gelten auch für die neuen Fördertatbestände, sofern dafür nicht andere Regelungen geschaffen werden.

Das Mitsprache- und letztendliche Entscheidungsrecht der Länder im Sinne der föderalen Zuständigkeit bleibt gewahrt, indem auch im Rahmen der ergänzten Fördervorhaben lediglich Vorhaben anteilig gefördert werden, die die Länder vorschlagen und deren anteiliger Förderung sie zustimmen. Auch die Prüfung der einzelnen kommunalen Finanzierungsanträge und die zuwendungsrechtliche Abwicklung der Vorhaben verbleiben gänzlich in der Zuständigkeit der Länder.

Der öffentliche Personennahverkehr ist Voraussetzung für die Mobilität und erlangt zunehmende Bedeutung im Hinblick auf den demografischen Wandel sowie die schnelle Erreichbarkeit der Städte. Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor und unverzichtbar für eine positive Wirtschaftsentwicklung, auch durch grenzüberschreitenden Schienenverkehr.

Insbesondere der schienengebundene ÖPNV entlastet die Kommunen von CO₂- und sonstigen Schadstoffemissionen und trägt damit zu Klimaschutz und Luftreinhaltung erheblich bei. Sehr große Verkehrsinvestitionsvorhaben, insbesondere in den Innenstädten und Verkehrsknoten, werden sich unter den gegebenen Rahmenbedingungen nicht immer als gesamtwirtschaftlich im Sinne des einheitlichen Bewertungsverfahrens des Bundes darstellen lassen. Es

soll jedoch grundsätzlich die Fördermöglichkeit auch für diese Vorhaben eröffnet werden. Die Bundesfinanzhilfen bzw. die Investitionszuschüsse des Bundes können begrenzt werden auf das Investitionsvolumen, für das der gesamtwirtschaftliche Nachweis nach dem Verfahren des Bundes erbracht werden kann.

Sofern der über den monetarisierbaren Nutzen hinausgehende Nutzen im Rahmen einer Nutzwertanalyse dargestellt werden kann, oder bei besonderem Bundesinteresse und/oder besonderen Interesse der Kommunen und Länder, kann die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sichergestellt werden und so die Realisierung der Vorhaben mit einer anteiligen Bundesfinanzhilfe ermöglicht werden.

Die von diesem Gesetz in § 2 Absatz 1 Nummer 1 GVFG umfassten Projekte sind deshalb als besonders bedeutsam einzustufen, weil sie nur aus dem GVFG-Bundesprogramm finanziert werden, wenn die zuwendungsfähigen Kosten einen Betrag von 30 Millionen Euro überschreiten.

Für die Vorhaben des § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 GVFG wird die Grenze auf 10 Millionen Euro festgelegt, da die Investitionssummen hier regelmäßig geringer ausfallen. Dies eröffnet zudem auch kleineren Teilvorhaben eine zeitnahe Realisierungsmöglichkeit.

Diese Mindestvorhabengrößen sind wichtig, um daraus abzuleiten, dass es sich um besonders bedeutsame Vorhaben handelt, deren Durchführung die Finanzkraft der Länder übersteigt und deshalb eine gemeinsame Finanzierung durch Bund und Länder erfordert.

Diese Grenze von 10 Millionen Euro zuwendungsfähige Kosten gilt auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3.

Es können mehrere gleichartige Vorhaben zusammengefasst werden zu einem Gesamtvorhaben, das gesamthaft beschieden wird.

Die gleichen Grenzen gelten entsprechend auch für die Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes, die gemäß § 11 anteilig Investitionszuschüsse erhalten sollen.

Primär ist die Änderung des GVFG erforderlich, um die Finanzmittel aufstocken zu können. Gleichzeitig erfolgt die Benennung weiterer möglicher Fördertatbestände. Die textliche Anpassung des Gesetzes beinhaltet auch die Anpassung an die Föderalismusreform I, seinerzeit erfolgte keine Rechtsbereinigung des Gesetzes.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die erforderliche Änderung des Artikels 125c GG ist mit dem Gesetz zur Änderung des GG (Artikel 104b, 104c, 104d, 125c, 143e) vom 28. März 2019 (BGBl 2019, S. 404) erfolgt. Auf dieser Grundlage kann das GVFG nun einfachgesetzlich durch Bundesgesetz geändert werden.

Die grundsätzliche Gesetzgebungsbefugnis des Bundes ergibt sich für den Bereich der Eisenbahnen des Bundes aus Artikel 73 Absatz 1 Nummer 6a GG und für nichtbundeseigene Eisenbahnen und kommunale Vorhaben aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 GG. Gegenstand der Förderung können demnach sowohl Verkehrswege der Eisenbahnen des Bundes sein (z. B. S-Bahnen), wie auch der Gemeinden (z. B. Straßenbahnen) und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Das Gesetz ist mit dem Recht der Europäischen Union vereinbar, völkerrechtliche Verträge sind nicht betroffen.

VI. Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf führt dazu, dass für die Infrastrukturfinanzierung des ÖPNV zusätzliche Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden und dadurch die Grundlage geschaffen wird, um eine bessere und attraktivere Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV zu erreichen. Durch den Aus-

bau des elektrifizierten ÖPNV können viele Fahrten im motorisierten Individualverkehr durch Verlagerung auf den ÖPNV eingespart werden. Dies dient der Luftreinhaltung in den Gemeinden und der Einhaltung der Klimaziele der Bundesregierung.

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die Erhöhung der Finanzmittel des bewährten Finanzierungsgesetzes und den Einbezug neuer Fördervorhaben in den bestehenden Rechts- und Verwaltungsaufbau erübrigen sich grundsätzlich zusätzliche oder parallele Regelungen und Verwaltungsabläufe. Die bestehenden Verfahrensgrundsätze und –regeln werden genutzt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist umfassend mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung vereinbar. Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator II „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ (11a) wird mit dem Gesetzentwurf positiv beeinflusst. Die Verbesserung der Finanzierung des ÖPNV durch den Gesetzentwurf bewirkt, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger des schienengebundenen ÖPNV insgesamt gestärkt und wettbewerbsfähiger wird. Die Stärkung des ÖPNV wird eine Verlagerung von Verkehren von der Straße zum ÖPNV bewirken, wodurch Umweltschutz und Klimaschutz gefördert werden. Eine schonende Ressourcennutzung wird gefördert, auch was den Energieverbrauch betrifft. Es liefert einen Beitrag zur Reduktion von Emissionen von Treibhausgasen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Mit dem Gesetz ergeben sich für den Bund Aufwendungen für die erhöhte Dotierung aus Mitteln des Bundeshaushalts mit einem Mehrvolumen von 332,567 Millionen Euro im Jahr 2020 und 665,134 Millionen Euro ab 2021. Im Jahr 2025 betragen die Infrastrukturhilfen dann insgesamt 2,0 Milliarden Euro. Ab 2026 steigen die Finanzhilfen dann weiter um jeweils 1,8 Prozent jährlich.

Für Länder und Kommunen entstehen keine finanziellen Aufwendungen. Ihnen fließt vielmehr ein erheblicher Teil der Mittel zu.

4. Erfüllungsaufwand

4.1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Das Änderungsgesetz begründet keine Pflichten für Bürgerinnen und Bürger. Ein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger ergibt sich daher nicht.

4.2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Das Änderungsgesetz begründet keine Pflichten für die Wirtschaft. Ein Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft ergibt sich daher nicht.

4.3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Das Gesetz begründet einen erhöhten Erfüllungsaufwand für die Verwaltung. Durch die Zunahme der Anzahl der Fördervorhaben entsteht erhöhter Verwaltungsaufwand beim Bund und bei den Ländern. Dies betrifft insbesondere die Begleitung und Prüfung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen und der Finanzierungsanträge. Auf Bundesebene wird ein Mehrbedarf von zwei Referenten/Referentinnen (h. D.) und 20 Sachbearbeitern/Sachbearbeiterinnen (g. D.) gesehen, davon 13 Sachbearbeiter/Sachbearbeiterinnen im Eisenbahn-Bundesamt zur Prüfung der zusätzlichen Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes. Der hierdurch entstehende Erfüllungsaufwand für die Verwaltung beläuft sich auf rund 1,6 Millionen Euro jährlich. Eine Evaluierung des Personalbedarfs erfolgt im Jahr 2023 und 2028, jeweils im Nachlauf zu den Erhöhungen der Bundesfinanzhilfen.

Auf Landesebene, einschließlich der Kommunen, wird jeweils geringer Mehrbedarf gesehen. Dieser ist abhängig von der Anzahl der im jeweiligen Land zu begleitenden Vorhaben und Untersuchungen und der zu bearbeitenden Finanzierungsanträge.

5. Weitere Kosten

Durch das Änderungsgesetz ergeben sich keine Kosten für Bürgerinnen und Bürger. Ebenso entstehen keine Kosten für die Wirtschaft.

Es sind keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau oder das Verbraucherpreisniveau zu erwarten. Durch die erhöhten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind geringe Auswirkungen auf das Baupreisniveau nicht auszuschließen.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Das Gesetz richtet sich nur an die staatlichen Stellen im Bund und in den Ländern. Die Belange von kleineren und mittleren Unternehmen (KMU) sind nicht unmittelbar betroffen. Durch die Vergabe zusätzlicher Aufträge kann ein positiver Effekt für KMU entstehen.

Gleichstellungspolitische Auswirkungen oder Auswirkungen auf den demographischen Wandel sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten. Das Gesetz dient dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen und eine erhöhte Mobilität zu gewährleisten.

VII. Befristung; Evaluierung

Das Gesetz gilt unbefristet. Aufgrund der langfristig erforderlichen Planungs- und Realisierungszeiträume der Großvorhaben des ÖPNV kommt auch eine neue Befristung nicht in Betracht. Die Vorhaben zur kurz- und mittelfristigen Erreichung der Klimaziele der Bundesregierung sind vorerst auf 10 Jahre befristet.

Durch die Langfristigkeit der Planungen und Baurechtsverfahren bei den Großvorhaben ist eine kurzfristige Evaluierung nicht sinnvoll. Die Evaluierung der vorerst bis 2030 befristeten Fördertatbestände nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3 hinsichtlich der Zielerreichung und der zukünftigen Notwendigkeit soll in 2028 erfolgen und auch das Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag umfassen. Dabei soll insbesondere geklärt werden, in welchem Umfang dann diese Förderungen noch erforderlich sind. Hier werden dann auch die erreichten Auswirkungen auf Klima und Verkehrsverlagerung evaluiert. Die Abschätzung erfolgt auf Grundlage der dann vorliegenden Daten, die durch die Bewertungsverfahren vorliegen und der Art der geförderten Vorhaben hinsichtlich Fördervorhaben und den jeweiligen verkehrlichen Wirkungen.

Eine Evaluierung findet für jedes einzelne Vorhaben nach § 2 Absatz 1 statt durch die ausführliche Betrachtung der Gesamtwirtschaftlichkeit in der gesamten Realisierungsphase. Eine zusätzliche Evaluation des Gesetzes und der Programme ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2)

Gestrichen werden die Fördertatbestände, die lediglich bis zur Föderalismusreform I bis Ende 2006 gegolten haben als Fördertatbestände der sogenannten GVFG-Länderprogramme. Dies betrifft die Nummern 1 und 3 bis 6 des Absatzes 1.

Materiell geändert wird die Voraussetzung, dass die Vorhaben nach § 2 Absatz 1 gänzlich auf besonderem Bahnkörper geführt werden müssen. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in Innenstadtlagen diese Forderung teilweise nicht umsetzbar ist oder zu unverhältnismäßig großem Aufwand und Kosten führen kann und alternativ auch eine Bevorrechtigung der Bahnen gegenüber dem sonstigen Verkehr durch Vorrangschaltungen erfolgen kann. Die zu fördernden Vorhaben müssen jedoch weit überwiegend, d. h. mindestens zu 80 Prozent auf besonderem Bahnkörper geführt werden, um dem Ziel der unbehinderten Beschleunigung des ÖPNV Rechnung zu tragen. Mit dem weit überwiegenden Charakter der Strecken als besonderem Bahnkörper wird das Regel–Ausnahmeverhältnis für besondere Bahnkörper gegenüber straßenbündigen Bahnkörpern deutlich. In den mit zu fördernden Abschnitten ohne besonderen Bahnkörper ist die Bevorrechtigung der Bahnen anderweitig sicher zu stellen, um eine Förderfähigkeit zu erreichen.

Kreuzungen können grundsätzlich mit in die Vorhaben einbezogen werden. Ebenso wird neben dem Schotteroberbau auch die Ausgestaltung als Rasengleis oder eingedeckter Oberbau als zuwendungsfähig angesehen.

In den neuen Nummern 2 und 3 des § 2 Absatz 1 werden Fördertatbestände genannt, die im Rahmen der Bundesprogramme anteilig gefördert werden können. Dazu zählen einerseits die Reaktivierung und Elektrifizierung von Schienenstrecken und Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, sowie andererseits die Digitalisierung der Leit- und Sicherungssysteme mit dem Ziel der Erhöhung der Kapazität. Dabei wird für diese Vorhaben ein geringeres Mindestvolumen an zuwendungsfähigen Kosten festgelegt wird. Die Tank-

und Ladeinfrastruktur ist nur dann förderfähig, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn die Tank- und Ladeinfrastruktur Bestandteil des Schienenweges ist und vom Betreiber des Schienenweges betrieben wird. Sie muss sich somit im Eigentum des Eisenbahninfrastrukturunternehmens befinden und muss zudem diskriminierungsfrei allen Anbietern von Verkehrsleistungen zur Verfügung gestellt werden.

Neu genannt wird die Reaktivierung nichtbundeseigener Schienenstrecken. Die Reaktivierung ist ein wichtiges und effizientes Mittel zum Ausbau der Schieneninfrastruktur. Vorhaben können künftig, genauso wie die Elektrifizierung, bereits dann gefördert werden, wenn die zuwendungsfähigen Kosten 10 Millionen Euro überschreiten.

Alle zu fördernden Vorhaben müssen dem ÖPNV dienen. Von der freien Zugänglichkeit und Nutzung im ÖPNV ist durch den Einbezug in den Tarif des Verkehrsverbundes auszugehen. Gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe d) sind die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen und ist den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend zu entsprechen. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören.

Zu den in Absatz 1 förderfähigen Vorhaben zählen jedoch keine Bussysteme, auch wenn sie auf eigenen Fahrspuren oder mit Oberleitung geführt werden.

Fahrzeuge sind nicht förderfähig. Sie sind nicht Bestandteil der Infrastruktur. Dies gilt auch für Komponenten der Leit- und Sicherungstechnik, die, auch nachträglich, in die Fahrzeuge eingebaut werden.

Zusätzliche, durch das Vorhaben erforderliche, Abstellanlagen für Schienenfahrzeuge sind zuwendungsfähig, aber nicht als eigenständiges Förderziel, sondern nur als Bestandteil des Investitionsvorhabens selbst und auch nur in dem Maße, in dem die Notwendigkeit zwingend durch das Vorhaben verursacht ist und nachgewiesen wird. Betriebshöfe sind grundsätzlich nicht förderfähig.

Zu den zuwendungsfähigen Bestandteilen der Vorhaben nach Absatz 1 zählen, wie bisher schon, nur die Bestandteile der zu fördernden Verkehrswege. Umsteigeanlagen zum schienegebundenen öffentlichen Personennahverkehr mit Park- oder Halteplätzen in der Baulast

von kommunalen Baulastträgern (Gemeinden oder Landkreise), sofern sie Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen, werden auf der Grundlage des § 2 Absatz 2 gefördert. Damit wird sichergestellt, dass die öffentlichen Fördermittel nicht an Unternehmen sondern ausschließlich an Kommunen fließen. Das Erfordernis der kommunalen Baulast stellt sicher, dass hier kein privates Unternehmen tätig werden kann.

Die Verfügbarkeit der Ladeinfrastrukturen ist Fördervoraussetzung für das Vorhaben, diese Ladeeinrichtungen werden aber nicht Bestandteil der Förderung. Für die Ladeinfrastrukturen für PKW existieren andere Förderprogramme, die von den Kommunen genutzt werden können.

Nicht förderfähig sind zum Beispiel intermodale Verknüpfungsanlagen, Verkehrsanlagen der Busse oder B&R-Anlagen.

Im § 2 Absatz 2 werden neue Fördertatbestände benannt, die primär dem Ziel der Klimaverbesserung dienen durch die Verlagerung von Verkehren auf den ÖPNV. Diese Fördervorhaben sind vorerst zeitlich befristet auf 10 Jahre und müssen eine Mindestvorhabengröße von 10 Millionen Euro aufweisen. Diese Grenze kann erreicht werden durch Zusammenfassen gleichartiger Fördertatbestände in Paketlösungen. Dies kann gegebenenfalls auch länderübergreifend erfolgen, zumindest auch über Verbundgrenzen hinweg. Voraussetzung für diese Vorhaben ist, dass sie Abstellanlagen für Fahrräder vorsehen. Da vorausgesetzt ist, dass diese Vorhaben den Umstieg auf den ÖPNV fördern, den Klimazielen der Bundesregierung dienen und die Voraussetzungen des § 3 erfüllen müssen, werden für diese Vorhaben keine umfassenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen erforderlich.

Die Förderung dieser Vorhaben nach § 2 Absatz 2 erfolgt zudem nachrangig zu den Vorhaben nach § 2 Absatz 1. Sofern in einzelnen Jahren die Bundesfinanzhilfen nicht ausreichen, um sämtliche Fördervorhaben ausreichend zu finanzieren, erfolgt die Finanzierung der Vorhaben nach § 2 Absatz 1 prioritär.

Die betriebsnotwendigen Teile von Bahnhöfen und Haltestellen gehören zur Infrastruktur. Ergänzende Bestandteile, die eine zusätzliche wirtschaftliche Nutzungsmöglichkeit bieten wie beispielsweise eine Shopping-Mall im Bahnhof, erfüllen die Infrastruktur-Kriterien nicht. Generell werden die förderfähigen Vorhaben begrenzt auf Vorhabenteile, die dem ÖPNV dienen. Dadurch werden wirtschaftlich betriebene Teile von Bahnhöfen und Haltestellen ausgeschlossen aus der Förderung.

Die Förderung der Grunderneuerung gemäß § 2 Absatz 3 ist begrenzt auf die Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV, soweit diese weit überwiegend, d. h. mindestens zu 80 Prozent, auf besonderem Bahnkörper geführt wird. Sie ist zudem begrenzt auf die Investitionsteile, die gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 1 und der bisher dafür geltenden Regelungen zuwendungsfähig wären. Planungskosten zählen nicht zu den zuwendungsfähigen Kosten.

Die Grunderneuerung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes ist nicht über das GVFG förderfähig. Dafür werden der DB AG Mittel über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes zur Verfügung gestellt.

Der bisherige Absatz 3 wird gestrichen, da keine neuen Maßnahmen der Grunderneuerung im Zuge der Wiedervereinigung mehr gegeben sind.

Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 3)

In Nummer 1 b) erfolgt eine textliche Anpassung, da für den ÖPNV grundsätzlich die Nahverkehrspläne maßgeblich sind.

In § 3 Nummer 1 Buchstabe c wird ein Satz angefügt, um weiteren dringend notwendigen Großvorhaben eine anteilige Finanzierung zu ermöglichen. Insbesondere bei Großinvestitionsvorhaben innerhalb von Innenstädten oder in dicht bebauten Gebieten entstehen sehr hohe Kosten. Die Nutzen dieser Vorhaben lassen sich nicht unbedingt vollständig monetarisieren. Um solche verkehrlich erforderlichen Vorhaben nicht gänzlich von einer Förderung ausschließen zu müssen, kann über adäquate Tragfähigkeitsermittlungen oder die Berücksichtigung nicht-monetärer Nutzen für diese Vorhaben eine anteilige Förderung im Rahmen des GVFG ermöglicht werden. Zudem soll auch Vorhaben, die in allgemeinem Bundesinteresse liegen, eine anteilige Förderung ermöglicht werden.

Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 4)

In Absatz 1 werden die Fördersätze für Vorhaben im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms für Neu- und Ausbautvorhaben angepasst. Die Bewältigung des Verkehrsaufkommens und das Ziel der Verlagerung von Verkehren auf den umweltfreundlichen ÖPNV verlangen um-

fangreiche und kostenaufwändige Baumaßnahmen. Die Finanzlage der Kommunen reicht nicht aus, um die gesamtstaatlichen Aufgaben des Klima- und Umweltschutzes und der Verkehrsverlagerung in verstärktem Maße gerecht zu werden.

Der Fördersatz von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten wird erhöht auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, um den für den Umwelt- und Klimaschutz wichtigen Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu befördern und zu beschleunigen. Ein solcher Fördersatz war auch vormals schon möglich im Rahmen der ehemaligen GVFG-Länderprogramme. Auch die Vorhaben des GVFG-Bundesprogramms konnten in der Vergangenheit verstärkt werden auf einen Fördersatz von bis zu 75 Prozent aus der Finanzquelle GVFG.

Dieser Fördersatz von bis zu 75 Prozent bleibt den Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 3 sowie den Vorhaben nach § 11 Absatz 1 Satz 1 vorbehalten, deren Gesamtwirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Untersuchung) nach dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr nachgewiesen ist. Für Vorhaben gemäß § 2 Absatz 1 Nummer 2, deren Gesamtwirtschaftlichkeit (Nutzen-Kosten-Untersuchung) nach dem bundesweit einheitlichen Verfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr nachgewiesen ist, ist eine Förderung in Höhe von bis zu 90 Prozent möglich. Für Vorhaben, die dagegen gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe c) Satz 2 in die Bundesprogramme aufgenommen werden, gilt einheitlich ein Fördersatz von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Grundsätzlich ist auch eine anteilige Förderung der zuwendungsfähigen Kosten möglich für den Kostenanteil, dessen Gesamtwirtschaftlichkeit sich im Rahmen der Standardisierten Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen des ÖPNV (Nutzen-Kosten-Untersuchung) positiv darstellen lässt, sofern die Gesamtfinanzierung durch Dritte anderweitig sichergestellt wird. Als Dritte gelten in diesem Fall auch die Länder und Gemeinden. Die Wirtschaftlichkeit für den Anteil eines Dritten wird als gegeben unterstellt.

Für Vorhaben gemäß § 2 Absatz 2 gilt ein Fördersatz von bis zu 60 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten, für Vorhaben gemäß § 2 Absatz 3 gilt ein Fördersatz von bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten.

Absatz 4 wird ergänzt und ersetzt die bisher geltende Regelung, dass die Leistungsphasen 5, 6 und 9 der HOAI als zuwendungsfähig anerkannt wurden, durch eine pauschale Regelung. Es werden einheitlich Planungskosten in Höhe von 10 Prozent bezogen auf die Bau- und Grunderwerbskosten des jeweiligen Vorhabens als zuwendungsfähige Kosten anerkannt. Dies gilt abhängig vom Vorhaben und wird den zuwendungsfähigen Kosten zugeordnet. Als Pauschale wird 10 Prozent angesetzt, da dies auch der Planungskostenansatz ist, der in die Wirtschaftlichkeitsberechnung nach dem Verfahren der Standardisierten Bewertung einbezogen wird. Insofern ist auch hierfür der gesamtwirtschaftliche Nachweis erbracht. Die bisher zuwendungsfähigen Kosten der Leistungsphasen 5, 6 und 9 der HOAI sind in der Pauschale in Höhe von 10 Prozent beinhaltet und können nicht zusätzlich als zuwendungsfähig angesetzt werden.

Planungskosten können nur einmalig und nur bis zu 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten nach § 4 Absatz 2 als zuwendungsfähig anerkannt werden. Sie werden zusammen mit dem Vorhaben bewilligt und gefördert. Sie sind beschränkt auf die Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11.

Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 6)

In Absatz 1 erfolgt eine textliche Anpassung als Folge der Änderung des § 2. Es existieren nur noch die Bundesprogramme.

Eine materielle Änderung findet statt durch den Wegfall der Begrenzung auf Verdichtungsräume und die zugehörigen Randgebiete. Es besteht keine Notwendigkeit für eine solche Einschränkung. Einerseits sollen auch regionale Schienenstrecken einbezogen werden können, sofern sie die Voraussetzungen des § 3 einhalten. Andererseits liegt für eine Abgrenzung hinsichtlich der Verdichtungsräume und deren Randgebiete keine eindeutige Definition vor. Eine verkehrliche Sinnfälligkeit richtet sich nicht nach solchen Grenzen.

Für die Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 wird eine Maßgeblichkeitsschwelle von 30 Millionen Euro zuwendungsfähiger Kosten festgelegt. Die Mindestvorhabengröße wird für die Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 auf 10 Millionen Euro zuwendungsfähiger Kosten festgelegt, da die Investitionsvolumina dieser Vorhaben grundsätzlich geringer ausfallen als bei den Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1. Diese Grenze von 10 Millionen Euro zuwendungsfähiger Kosten gilt auch für Vorhaben nach § 2 Absatz 2 und

Absatz 3. Für alle Fördertatbestände können jedoch mehrere gleichartige Vorhaben zusammengefasst werden zu einem Gesamtvorhaben, das gesamthaft beschieden werden kann.

Für alle Vorhaben stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Programme auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen auf. Somit bleibt auch hier die Entscheidungskompetenz der Länder gewahrt. Die Zusammenfassung verschiedener Fördertatbestände in einem Programm ist möglich.

Absatz 2 entfällt, da seit der Föderalismusreform I die Länderprogramme nicht mehr existent sind.

Die Absätze 3 bis 6 werden die Absätze 2 bis 5.

Absatz 7 entfällt als Folge daraus, dass § 2 Absatz 3 entfallen ist.

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 8)

§ 8 wird aufgehoben, da die GVFG-Länderprogramme nicht mehr bestehen.

Zu Artikel 1 Nummer 6 (§ 9)

§ 9 Absatz 1 verbleibt hinsichtlich der jährlichen Mitteilungspflichten grundsätzlich materiell unverändert, es erfolgt lediglich die textliche Klarstellung, dass die Mitteilung der Kosten für jedes Vorhaben einzeln zu erfolgen hat. Dies wurde auch in der Vergangenheit schon so gehandhabt.

Ergänzt wird dies durch eine Mitteilungspflicht der Länder über den Abschluss der Vorhaben. Dazu sind dem Bund die zweckentsprechende Verwendung und das Ergebnis der Prüfung des Schlussverwendungsnachweises geeignet darzulegen.

Zu Artikel 1 Nummer 7 (§ 10)

Durch die geänderte Dotierung der Bundesfinanzhilfen ist eine Neuformulierung des § 10 erforderlich. Eine gesetzliche Vorgabe zur programmmäßigen Verteilung der Bundesfinanz-

hilfen auf alte und neue Bundesländer ist nicht mehr angebracht. Eine bedarfsgerechte Verteilung ist sinnvoller.

In Absatz 2 erfolgt die Fixierung der Mittel für das Forschungsprogramm des Bundes auf die derzeitige Höhe von 4,167 Millionen Euro und die – auch vormals schon gegebene – Möglichkeit, diesen Betrag auf den doppelten Betrag zu erhöhen. Wie bisher erfolgt eine Erhöhung der Forschungsmittel zu Lasten der Investitionsmittel.

Zu Artikel 1 Nummer 8 (§ 11)

In Absatz 1 Satz 2 wird die Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienenstrecken ausdrücklich als förderfähig benannt. Darunter fallen auch regionale Schienenstrecken.

Die Vorschrift des Absatzes 2 ermöglicht eine Förderung der Nahverkehrsanteile der Knotenprojekte und des Deutschlandtaktes aus Mitteln des GVFG. Die bezeichneten Nahverkehrsanteile sind Bestandteil des Ausbaumfangs von Großknotenprojekten und dem Deutschlandtakt gemäß der Anlage zu § 1 BSWAG (Bedarfsplan). Sie wurden bereits im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) gesamthaft positiv bewertet. Bei einem ermittelten Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 ist der Nachweis der Gesamtwirtschaftlichkeit für die Nahverkehrsanteile der genannten Vorhaben erbracht. Eine weitere Bewertung ist nicht erforderlich. Die Vorhaben sind unmittelbar förderfähig. Dies betrifft bisher die Großknotenprojekte in Frankfurt, Hamburg, Hannover, Köln, Mannheim und München.

Der Fördersatz wird für diese Vorhaben einheitlich festgelegt auf bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Auch für diese Vorhaben können Planungskosten pauschal mit 10 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten nach § 4 Absatz 2 als zuwendungsfähig anerkannt werden.

Nachzuweisen ist für diese Vorhaben die Fördervoraussetzung gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe c), 1. Halbsatz. Das heißt, dass das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei geplant sein muss. Zudem ist der Nachweis gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe d) erforderlich. Der erforderliche Nachweis gemäß § 3 Nummer 2 bezieht sich auf das Nahverkehrsvorhaben selbst und nicht auf den gesamten Knoten mit all seinen Bestandteilen, da diese unter Umständen wesentlich später realisiert werden können.

Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3. Das Zustimmungserfordernis der Länder gilt auch für die in Absatz 2 genannten Projekte.

Zu Artikel 1 Nummer 9 (§ 14)

In Absatz 2 wird die damalige Übergangsregelung ersetzt durch eine Übergangsregelung zum GVFG. Eine bisherige Förderung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms kann übergangslos fortgeführt werden.

Absatz 3 regelt, dass für die Vorhaben oder Teilvorhaben, die schon im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms gefördert werden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen endgültigen Aufnahme (Kategorie „a“) in das Bundesprogramm geltenden Regelungen anzuwenden sind. Absatz 3 legt den Stichtag fest und bestimmt, dass keine Rückwirkung für schon endgültig (in Kategorie „a“) aufgenommene Vorhaben oder Teilvorhaben möglich ist. Dies gilt auch, wenn die Finanzierung solcher Vorhaben oder Teilvorhaben erst später, nach dem 1. Januar 2020, beginnt. Dies gilt auch für Änderungsanträge jedweder Art zu diesen Vorhaben oder Teilvorhaben.

Bisher noch nicht endgültig aufgenommene Vorhaben oder Teilvorhaben können ab dem 1. Januar 2020 nur nach den neu geltenden Regelungen in Kategorie „a“ aufgenommen werden. Dies gilt auch, wenn andere Teilvorhaben eines Gesamtvorhabens schon vor diesem Stichtag endgültig aufgenommen wurden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Um Planungssicherheit für Länder und Vorhabenträger herzustellen und die Realisierung und Finanzierung laufender Projekte nicht zu gefährden, tritt das Gesetz zum 1. Januar 2020 in Kraft. Das fixe Datum ist zudem wichtig für die Klarheit der Übergangsregelungen.