

# BUNDES RAT

## Stenografischer Bericht

### 909. Sitzung

**Berlin, Freitag, den 3. Mai 2013**

**Auszug:**

Seite IX:

94. Entwurf eines Gesetzes zur **Fortführung des GVFG-Bundesprogramms** – Antrag der Länder Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 312/13)

Winfried Hermann (Baden-Württemberg)

Emilia Müller (Bayern)

Dr. Angelica Schwall-Düren (Nordrhein-Westfalen)

Seite 236 bis 237

Damit kommen wir zu **Punkt 94:**

Entwurf eines Gesetzes zur **Fortführung des GVFG-Bundesprogramms** – Antrag der Länder Bayern, Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen gemäß § 36 Absatz 2 GO BR – (Drucksache 312/13)

Es liegt eine Wortmeldung von Herrn Minister Hermann (Baden-Württemberg) vor, dem ich hiermit das Wort erteile.

**Winfried Hermann** (Baden-Württemberg): Vielen Dank, Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ohne die Fortschreibung des GVFG-Bundesprogramms wird es in Deutschland in Zukunft keinen Ausbau von S-Bahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen, U-Bahnen mehr geben. Das ist also ein Projekt von allergrößter Bedeutung für den Nahverkehr in den Städten, Regionen und Ballungsräumen. Das war auch der Grund, weshalb die Verkehrsministerkonferenz einstimmig die Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen beauftragt hat, einen Gesetzentwurf vorzuschlagen, der das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fortschreibt.

Nun könnte man sagen: Aber das ist doch alles geklärt worden. Es gab doch die Föderalismusreform I, und da ist doch geklärt worden, dass man die Finanzströme trennt und keine gemischten Finanzierungen mehr vornimmt. – Ja, diese Reform hat es gegeben. Aber man muss aus heutiger Sicht mit zeitlichem Abstand sagen: Man hat diesen Beschluss in der Annahme gefasst, dass man danach eine Regelung findet. Diese ist bis heute nicht gefunden worden. Und man hat geglaubt, dass man alles gebaut habe und nichts mehr bauen müsse.

Heute wissen wir mehr. Alle Landesregierungen – egal welcher politischen Couleur – haben das gleiche Problem: Wie können wir zukünftig Projekte finanzieren? Wir haben heute schon faktisch

einen Investitionsstopp. Mit unseren Mitteln schaffen wir es gerade noch, die laufenden Projekte weiterzubauen und sie bis 2019 fertigzustellen. Wir werden da auch nur zum Teil fertig werden.

Schon gar nicht ist an weitere Projekte zu denken. Wie Sie vielleicht wissen, dauert die Planung von Projekten nicht nur ein paar Jahre, sondern es dauert oft zehn Jahre, bis sich eine Region auf ein bestimmtes Programm verständigt hat. Es dauert dann weitere 10 bis 20 Jahre, bis es vorangeht.

Wir haben heute einen Antragsstau von 9 Milliarden Euro. Das ist übrigens auch der Grund, weshalb wir sagen: Es ist berechtigt, dass das Gesetz fortgeschrieben wird. – Man könnte natürlich auch sagen, wir brauchen eigentlich mehr Geld, als bisher pro Jahr im Topf ist. Das sind gerade einmal 332 Millionen Euro. Aber wir Länder haben uns beschränkt, wir wollen nicht mehr. Wir wollen dieses Geld wenigstens noch weitere 20 Jahre. Das kommt übrigens faktisch einer Halbierung der Zuwendungen gleich; denn in 20 Jahren vollzieht sich eine Entwertung um mindestens die Hälfte. Das betrifft nur die Anträge, die entweder heute schon vorliegen oder weitgehend geschrieben sind. Wir glauben, dass es berechtigt ist, das Gesetz fortzuschreiben.

Es gab natürlich auch die Überlegung: Reicht das überhaupt aus, und müssen wir nicht auch den Sanierungsstau abbauen? – Wir haben uns zurückgehalten. Wir haben dazu nichts gefordert, weil wir glauben, das ist ein anderes, ein großes Thema, das wir anders angehen müssen. Deswegen gibt es eine klare Beschränkung auf Großprojekte, Neubaumaßnahmen und auf eine Fortschreibung um 20 Jahre. Das Abschmelzen erfolgt quasi durch das Einfrieren des Betrages.

Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg haben prüfen lassen, ob das alles verfassungskonform ist. Ja, das ist es. Es ist nun an der Zeit, dass wir hier genauso einmütig wie in der Verkehrsministerkonferenz beschließen, diesen Gesetzentwurf in den Bundestag einzubringen. Ich bin gespannt darauf, ob es auch im Bundestag überparteiliche Einsicht gibt, dass wir für den Personennahverkehr in den Ballungsräumen etwas tun müssen.

Ich bitte um Ihre Unterstützung. – Vielen Dank.

**Amtierende Präsidentin Dr. Angelica Schwall-Düren:** Vielen Dank, Herr Minister Hermann!

Je eine **Erklärung zu Protokoll**\*) \*)Anlagen 13 und 14abgegeben haben Frau **Staatsministerin Müller** (Bayern) und Frau **Ministerin Dr. Schwall-Düren** (Nordrhein-Westfalen) für Herrn Minister Groschek.

Ausschussberatungen haben noch nicht stattgefunden. Bayern hat beantragt, bereits heute in der Sache zu entscheiden.

Bitte das Handzeichen für die sofortige Sachentscheidung! – Das ist die Mehrheit.

Dann frage ich, wer dafür ist, den **Gesetzentwurf beim Deutschen Bundestag einzubringen**. – Das ist die Mehrheit.

Es ist so **beschlossen**.

Herr **Staatsminister Martin Zeil** (Bayern) wird **zum Beauftragten** des Bundesrates für die Beratungen des Gesetzentwurfs im Deutschen Bundestag **bestellt**.

## Erklärung

### von Staatsministerin Emilia Müller(Bayern)zu Punkt 94 der Tagesordnung

**Das GVFG-Bundesprogramm endet nach derzeitigem Stand am 31. Dezember 2019.** Wird nicht alsbald über eine Verlängerung der Investitionsförderung entschieden, drohen erhebliche Nachteile sowohl für den allgemeinen Öffentlichen Personennahverkehr als auch für den Schienenpersonennahverkehr in den Ländern. Dies betrifft bereits bewilligte Projekte genauso wie neue Vorhaben. Schlimmstenfalls läuft es auf einen dauerhaften Investitionsstopp für neue große Infrastrukturvorhaben hinaus.

Der Freistaat Bayern hat deshalb gemeinsam mit anderen Ländern einen Gesetzesantrag zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms über den 31. Dezember 2019 hinaus ausgearbeitet und dem Bundesrat zugeleitet. Damit setzen wir einen Beschluss der Verkehrsministerkonferenz um.

Wir wollen mit dieser Initiative erreichen, dass die Mittel des GVFG-Bundesprogramms für große ÖPNV-Projekte mit unveränderter Mittelausstattung auch über den 31. Dezember 2019 hinaus fortgeführt werden. In das GVFG-Bundesprogramm werden Großprojekte aufgenommen, deren zuwendungsfähige Kosten 50 Millionen Euro überschreiten. Dies betrifft kommunale Straßenbahn- und U-Bahnprojekte genauso wie S-Bahnprojekte der Deutschen Bahn AG.

Die Bundesregierung begrenzt die Förderzusage des Bundes für laufende Maßnahmen bereits seit 2011 auf die tatsächlich verfügbaren und bis zum 31. Dezember 2019 auch tatsächlich abgerufenen Mittel. Bereits jetzt müssen die Länder einspringen und die haushaltsrechtlich notwendige Durchfinanzierung des Vorhabens zusagen, um die Realisierung der Projekte nicht zu gefährden. Dies gilt sowohl für den Fall, dass die Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm für eine Förderquote von 60 Prozent bis 2019 nicht ausreichen sollten, als auch für den Fall, dass der Bundesanteil bis zum 31. Dezember 2019 nicht abgerufen werden kann. Länder und Kommunen müssen daher fast ein Jahrzehnt vor Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms für die Auswirkungen eintreten, die sich aus den genannten Festlegungen des Bundes ergeben.

Genauso verhält es sich mit künftigen Projekten der Deutschen Bahn im Schienenpersonennahverkehr, zum Beispiel S-Bahnen: Diese Projekte können nur realisiert werden, wenn die Länder Bau- und Finanzierungsverträge mit den Eisenbahninfrastrukturunternehmen abschließen und alle nicht vom Bund getragenen Kosten übernehmen. Das heißt, das Land muss auch das Risiko tragen, dass die Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm nicht oder nicht mehr ausgeschöpft werden können. Das Bundesprogramm muss verlängert werden, um eine größere Planungssicherheit zu erreichen.

Völlig ungelöst ist zudem die Finanzierung neuer Vorhaben, die sich erstens im Planungsstadium befinden, für die zweitens noch keine Förderzusage des Bundes zur Mitfinanzierung vorliegt und die drittens realistisch nicht vor Ende 2019 errichtet, in Betrieb genommen und abgerechnet werden können. Auch hier bedarf es dringend der Rechtssicherheit und einer Verlängerung des Bundesprogramms.

Der weitere Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur der U-Bahnen, Straßenbahnen und S-Bahnen ist im Interesse einer ökologisch nachhaltigen Mobilitäts- und Umweltpolitik unerlässlich. Unsere Gesetzesinitiative sichert die Finanzierung großer Verkehrsprojekte auch über das Jahr 2019 hinaus.

Ich bitte Sie daher, die Gesetzesinitiative und den Antrag auf sofortige Sachentscheidung zu unterstützen.

## Anlage 14

### Erklärung

#### von Ministerin Dr. Angelica Schwall-Düren(Nordrhein-Westfalen)zu Punkt 94 der Tagesordnung

Für Herrn Minister Michael Groschek gebe ich folgende Erklärung zu Protokoll:

Seit 1971 fördert der Bund Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur der Gemeinden. Hierzu hat der Bund das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) erlassen.

20 Prozent der bundesweit bereitgestellten Mittel von jährlich annähernd 1,2 Milliarden Euro waren für Großvorhaben im Stadtbahn- und S-Bahn-Bau reserviert, für die der Bund auch die Programmkompetenz hatte. Aus diesen Mitteln wurden viele Stadtbahn- und S-Bahn-Projekte auch in Nordrhein-Westfalen gefördert. Im Bau befinden sich derzeit zum Beispiel die Kölner Nord-Süd-Stadtbahn und die Düsseldorfer Wehrhahnlinie.

Ohne das Bundesprogramm wären gerade solche Großvorhaben nicht darstellbar gewesen. Die übrigen 80 Prozent der GVFG-Mittel konnten die Länder in eigener Programmkompetenz einsetzen. Sie erhielten die Mittel nach einem festen Schlüssel.

Im Zuge der Föderalismusreform 2007 sind Teile der Mischfinanzierungen vom Bund und den Ländern „entflochten“ worden. Für die ehemaligen GVFG-Mittel aus den Länderprogrammen erhalten wir nun die sogenannten Entflechtungsmittel, aber leider nur bis zum Jahr 2019.

Auf diese will ich aber jetzt nicht näher eingehen. Ich möchte Ihr Augenmerk auf das Bundesprogramm lenken. Auch nur bis zum Jahr 2019 führt der Bund das **GVFG-Bundesprogramm** für die Großvorhaben fort. Dazu stellt er 333 Millionen Euro pro Jahr bereit.

Das klingt erst einmal gut – aber das ist es in Wirklichkeit nicht ganz.

Erstens ist nämlich die Annahme bei der Föderalismusreform nicht zutreffend gewesen, dass bis zum Jahr 2019 alle notwendigen Neu- und Ausbauprojekte im gesamten Bundesgebiet realisiert werden könnten. Es bestehen dort noch erhebliche Bedarfe, auch in Nordrhein-Westfalen. Zweitens verzögern sich begonnene Maßnahmen. Wenn die Projekte aber bis 2019 nicht fertiggestellt und abgerechnet werden können, soll nach den Vorstellungen des Bundes ein anderer die Restfinanzierung übernehmen. Da Länder und Kommunen ein solches finanzielles Risiko nur schwerlich tragen können, bedeutet das da und dort vielleicht das Scheitern wichtiger Infrastruktur- und damit Zukunftsinvestitionen.

Deshalb hat Nordrhein-Westfalen gemeinsam mit den Ländern Baden-Württemberg und Bayern die Initiative ergriffen, die Geltung des GVFG bis zum Jahr 2039 zu verlängern. Dadurch können begonnene Maßnahmen ausfinanziert und notwendige neue Maßnahmen realisiert werden. Die Initiative wird von der Verkehrsministerkonferenz der Länder unterstützt. Wir Länder brauchen Planungssicherheit und die Perspektive für eine Finanzierung der erforderlichen Großvorhaben im Nahverkehr.