

Gemeinsame Konferenz der  
Verkehrs- und Straßenbau-Abteilungsleiter  
der Länder (GKVS)

Außerordentliches Treffen  
15. Dezember 2010 / Düsseldorf

GVFG-Nachfolgeregelung /  
(Vorgezogene)

## **Revision des Entflechtungsgesetzes**

Gemeinsamer Bericht der Vorsitzenden  
der GKVS-Arbeitskreise

- » „Straßenbaupolitik“
- » „Öffentlicher Personenverkehr“

(Revidierte Fassung)

**Zu zitieren als:**

**Gemeinsamer Bericht der Arbeitskreise „Straßenbaupolitik“  
und „Öffentlicher Personenverkehr“ der GKVS  
zur Revision des Entflechtungsgesetzes  
(erstellt im Auftrag der VMK), Abschluss im Dezember 2010**

## Gliederung

---

<b>Teil A – Allgemeine Erwägungen und Hintergründe.....</b>	<b>3</b>
1. Hintergrund der aktuellen Gesetzeslage .....	3
2. Vorgezogene Revision der Entflechtungsmittel.....	3
3. Perspektive über 2019 hinaus erforderlich .....	4
4. Kriterien für die Ermittlung des zukünftigen Investitionsbedarfs.....	4
5. Neue Aufgaben der kommunalen Verkehrspolitik.....	6
<b>Teil B – Erhebung konkreter verkehrsplanerischer Bedarfe .....</b>	<b>8</b>
1. Bisheriges Vorgehen der beauftragten Arbeitskreise.....	8
2. Allgemeine Erkenntnisse – Methodische Hinweise .....	9
3. Recherche und Ergebnisse im Straßenbereich.....	11
4. Recherche und Ergebnisse im ÖV-Bereich.....	12
5. Zusammenfassung: Höhe des Mittelbedarfs.....	13
<b>Teil C – Schlussfolgerungen / Haltung der Länder .....</b>	<b>16</b>
1. Die Föderalismusreform hat Fragen offen gelassen .....	16
2. Situation und zukünftige Entwicklung auf kommunaler Ebene.....	18
3. Umfang und Herkunft der nötigen Investitionsmittel.....	19
4. Notwendige Übergangsregelungen (Bundesprogramm).....	20
<b>Anhang – Eckdaten der bisherigen Förderung.....</b>	<b>22</b>
1. Zur GVFG-Programmgeschichte.....	22
2. Aktuelle Zuweisungen laut EntflechtG bis 2013.....	23
<b>Anlagen / Zugehörige Dokumente .....</b>	<b>24</b>

## Teil A – Allgemeine Erwägungen und Hintergründe

---

### 1. Hintergrund der aktuellen Gesetzeslage

---

Im Rahmen der Föderalismusreform I wurde das Landesprogramm nach dem GVFG zum 31.12.2006 beendet. Gemäß den Grundanliegen der Föderalismusreformdiskussion ging es dabei um einen **Abbau von Systemen der Mischfinanzierung von Bund und Ländern**, zugunsten einer klaren Aufgabenzuweisung entweder an den Bund allein oder an die Länder allein.

Nach §3 des Entflechtungsgesetzes steht den Ländern bis 31.12.2013 jährlich ein Betrag von 1.335.500.000 Euro aus dem Haushalt des Bundes zweckgebunden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu.

Den Ländern wird damit eine Fortsetzung der Förderung des Infrastrukturausbaus ermöglicht: Der Bund überlässt den Ländern, die nun in eigener Verantwortung diesen Sachbereich wahrnehmen, die notwendigen Mittel aus dem allgemeinen staatlichen Steueraufkommen – der Neuzuweisung von Sachaufgaben folgt konsequent die Neuzuweisung von Steuergeldern.

Im Zuge der Föderalismusreform wurde dieser finanzielle Ausgleich nur vorläufig geregelt und zudem mit einer Revisionsklausel versehen: Nach § 6 EntflechtG prüfen Bund und Länder gemeinsam bis Ende 2013, in welcher Höhe die Beträge nach § 3 EntflechtG für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis zum 31.12.2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind.

### 2. Vorgezogene Revision der Entflechtungsmittel

---

Wegen des langfristigen Charakters der Infrastrukturförderung ist eine Einigung und klare Regelung über die Höhe der zukünftigen Mittelausstattung schon einige Jahre im Voraus erforderlich; die mit der Revisionsklausel vorgesehene Prüfung muss daher schon frühzeitig vorgenommen und spätestens im Jahr 2011 eine neue Festlegung getroffen werden.

Eine Regelung für den mit dem Entflechtungsgesetz abgedeckten Zeitraum bis einschließlich 2019 ist dabei allerdings inhaltlich auch verknüpft mit Überlegungen darüber, welche Infrastruktur-Aufgaben des Gemeindeverkehrs in welchem

Umfang für die öffentliche Hand auch nach 2019 absehbar sind und auf welcher neuen Finanzierungsgrundlage sie ggf. langfristig gesichert werden.

Desweiteren wird rechtzeitig zu klären sein, welche Entwicklung der Investitionsbedarfe in den durch die Föderalismusreform gleichzeitig umgestellten Aufgabenbereichen des Hochschulausbaus und der Wohnraumförderung absehbar ist. Es ist allerdings nicht erkennbar, dass eine Umschichtung von diesen ab 2014 prinzipiell deckungsfähig gestellten Finanzierungs-Teilbeträgen zugunsten verkehrlicher Aufgaben möglich sein wird. Für eine Umschichtung zu Lasten verkehrlicher Aufgaben ist aus im Folgenden dargestellten Gründen ebenfalls kein Spielraum vorhanden.

### **3. Perspektive über 2019 hinaus erforderlich**

---

Die Länder stehen selbstverständlich zu ihrer mit der Föderalismusreform I vollständig übernommenen Verantwortung für den Ausbau der Verkehrswege in den Gemeinden. (Wobei für herausragende Großprojekte – mit Kosten von mehr als 50 Mio. Euro – v.a. des Stadtbahnbaus nach wie vor der Bund – mit dem fortgeführten GVFG-Bundesprogramm – zuständig und in unmittelbarer Verantwortung tätig ist, weiterhin gemeinsam mit den betroffenen Ländern.)

Die Länder weisen aber darauf hin, dass der Verantwortung für den Sachbereich auch eine entsprechende Ausstattung mit einem angemessenen Anteil am gesamtstaatlichen Steueraufkommen entsprechen muss, und zwar dauerhaft. Diese Kompensation ist bereits in der Diskussion um die Föderalismusreform I eingefordert, allerdings leider nicht tatsächlich vereinbart bzw. gesetzlich fixiert worden.

Die Länder weisen parallel darauf hin, dass auch langfristig eine Entscheidung zugunsten von Großprojekten zur verbesserten verkehrlichen Erschließung insbesondere der Metropolenräume möglich sein muss, die wegen ihrer Größe und überregionalen Bedeutung aus der Verantwortung des jeweiligen Landes herausragen bzw. dessen Möglichkeiten übersteigen, und dass es daher in der Sache auch einer Weiterentwicklung des „ÖPNV-Bundesprogramms“ bedarf.

### **4. Kriterien für die Ermittlung des zukünftigen Investitionsbedarfs**

---

Die Länder orientieren sich bei ihren Überlegungen zur zukünftigen finanziellen Ausstattung des Sachbereichs „Verkehrliche Infrastruktur der Gemeinden“ an verkehrsplanerischen Erwägungen und streben mit dem Bund eine gemeinsame Einschätzung des zukünftig von der Sache her Erforderlichen an. Die finanzielle Ausstattung muss der verkehrsplanerischen und –fachlichen Einsicht folgen.

Die Vorhaltung leistungsfähiger Verkehrssysteme auf kommunaler Ebene ist eine unverzichtbare und zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand, deren Wahrnehmung dauerhaft gesichert werden muss.

Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass diese Aufgabe mittel- oder langfristig als endgültig erledigt betrachtet werden kann. Die Länder sind sich vielmehr auch und gerade mit den kommunalen Spitzenverbänden darin einig,

- » dass mit den durch das GVFG möglich gewordenen Ausbauten der kommunalen Verkehrs-Infrastruktur seit den 60er Jahren zwar der Umfang und die Leistungsfähigkeit der Systeme ganz erheblich gesteigert worden sind, damit aber auch die finanziellen Lasten aus der Wahrnehmung der Baulast für die Kommunen entsprechend gewachsen sind, ohne dass die Kommunen in ihrer generellen finanziellen Leistungsfähigkeit entsprechend gestärkt worden wären. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es durchaus nicht nur um reine Kommunalstraßen geht, sondern auch um Innerorts-Abschnitte von Landes- und Bundesstraßen in kommunaler Baulast mit zum Teil aufwendigen Ingenieurbauwerken, die es nicht nur zu bauen, sondern auch aufwändig zu erhalten gilt.
- » dass vor diesem Hintergrund die Kommunen überwiegend nicht über die finanziellen Mittel verfügen, um auch nur die fortlaufende Instandhaltung der Infrastruktur sicherzustellen. Vielmehr musste – angesichts finanzieller Notlagen – bereits vielerorts in diesem Aufgabenbereich in einem Ausmaß gespart werden, das einen echten Substanzverlust zur Folge hat und damit aus volkswirtschaftlicher Sicht besonders nachteilig wirkt.
- » dass insbesondere die unterirdisch geführten Anlagen des öffentlichen Verkehrs inzwischen nach Jahrzehnten des Betriebs teilweise einer umfassenden Grundsanierung bedürfen, für den die betroffenen Kommunen aus den beschriebenen Gründen aber keine Rücklagen zu bilden in der Lage und auch nicht rechtlich verpflichtet waren.
- » dass vielerorts sowohl im Straßen- wie im Schienenverkehr noch Lücken in den kommunalen Verkehrssystemen zu schließen sind, um flächendeckend eine ausreichend leistungsfähige Erschließung bzw. Verbindungen sowohl innerhalb der Ballungsräume als auch zwischen Ballungskernen und Umlandsiedlungen sicherzustellen.
- » dass die städtebauliche Weiterentwicklung auch und gerade unter Berücksichtigung der demographischen Entwicklung und erkennbaren Binnenwanderungen innerhalb der Regionen künftig unverändert Ergänzungen der kommunalen Verkehrssysteme sowohl im Bereich des Individualverkehrs wie auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs erfordert.

Mit Blick auf die Mittel aus dem Entflechtungsgesetz, sofern sie in der Sache der Fortführung der alten GVFG-Landesprogramme dienen, ist zu berücksichtigen, dass diese immer auch der anteiligen Komplementärfinanzierung für ÖPNV-Projekte des GVFG-Bundesprogramms gedient haben und dienen, da die Kom-

munen eine alleinige Finanzierung des nicht vom Bund abgedeckten Investitionsbedarfs in aller Regel nicht leisten könnten.

## 5. Neue Aufgaben der kommunalen Verkehrspolitik

---

Bei den Gründen und Zielen für Neubaumaßnahmen und Projekte grundlegender Umgestaltung von Verkehrswegen gibt es eine Verschiebung und Erweiterung des Spektrums: Früher ging es vor allem darum, die stark wachsenden Mobilitätsbedürfnisse quantitativ zu befriedigen, die mit Bevölkerungswachstum und Massenmobilisierung verbunden waren. Heute stehen die Kommunen in wachsendem Ausmaß vor der Aufgabe, die massenhafte motorisierte Mobilität mit dem Leitbild nachhaltiger Siedlungsstrukturen und Stadtentwicklung in Einklang zu bringen.

Ökologische, soziale und stadtplanerische Gründe machen es heute vielfach dringend notwendig,

- » verkehrlich genutzte Flächen anders zu gestalten,
- » dem nicht-motorisierten Verkehr bessere Möglichkeiten einzuräumen,
- » die Anwohnerinnen und Anwohner in den Stadtkernen besser vor Lärm und Emissionen zu schützen und Innenstädte als Wohnstandorte zu stärken,
- » Durchgangsverkehre insbesondere mit schweren Fahrzeugen effektiver aus dicht bewohnten Quartieren fernzuhalten etc.

Auch demographische Verschiebungen zwischen den Regionen Deutschlands und damit einhergehende starke Rückgänge der Bevölkerungszahlen ebenso wie regionale Zuwächse werden zukünftig erhebliche Anpassungen der kommunalen Verkehrs-Infrastruktur notwendig machen.

Insgesamt ist in diesem Zusammenhang nicht zuletzt zu verweisen auf die Ziele der nationalen Stadterneuerungspolitik, die übrigens auch nach der Föderalismusreform als Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Ländern und Kommunen begriffen wird und die von der Frage der Gestaltung der kommunalen Verkehrsflächen – die überwiegend zugleich städtischer Lebensraum sind – weder planerisch noch politisch getrennt werden kann.

Der ländliche Raum bestimmt die wirtschaftliche Leistungskraft der Flächenländer wesentlich mit. Er verfügt über ein hohes Potential an qualifizierten und motivierten Erwerbspersonen. Er ist Standort vor allem vieler kleiner und mittelständischer, vielfach hoch innovativer und sehr erfolgreicher Unternehmen.

Das Infrastrukturnetz bedarf mit Blick auf die standort-politischen Herausforderungen der Erhaltung seiner hohen Leistungsfähigkeit und in Teilen des weiteren gezielten Ausbaus. Im Vordergrund stehen dabei Maßnahmen zur weiteren Erschließung und Anbindung vor allem der strukturschwachen ländlichen Gebiete an die Infrastrukturnetze durch entsprechenden Aus-/Neubau von Verkehrswe-

gen. Da die Straße gerade im ländlichen Raum und auch für den dortigen ÖPNV weiterhin der wichtigste Verkehrsträger sein wird, bedarf es verstärkter Anstrengungen für die Erhaltung und die notwendigen Erweiterungen des Straßennetzes.

## Teil B – Erhebung konkreter verkehrsplanerischer Bedarfe

---

### 1. Bisheriges Vorgehen der beauftragten Arbeitskreise

---

Bereits im Sommer 2009 haben beide Arbeitskreise gemeinsam getagt, um grundsätzliche strategische Absprachen über das weitere Vorgehen insbesondere im Blick auf die notwendigen Verhandlungen mit dem Bund zu treffen und damit dem Beschluss und der Aufforderung der VMK zu entsprechen, möglichst rechtzeitig – d.h. aus damaliger Sicht: noch 2010 – zu verbindlichen Vereinbarungen mit dem Bund über die Mittelausstattung nach Entflechtungsgesetz ab dem Jahr 2014 zu kommen.

Seinerzeit wurde in den beauftragten Arbeitskreisen Einigkeit darüber erzielt,

- » dass Grundlage der Beratungen und Verhandlungen der erkennbare, tatsächliche Bedarf für Maßnahmen der Infrastrukturpolitik in den betroffenen Bereichen Straße und ÖPV sein sollte;
- » dass als fundierte sachliche Grundlage hierzu im ÖV-Bereich die Erkenntnisse aus der gemeinsam mit dem VDV und dem Städtetag in Auftrag gegebenen Studie zur Finanzierung des ÖV dienen kann;
- » dass aber die Faktengrundlage möglichst noch vertieft und ausgebaut werden sollte;
- » dass die dazu notwendigen Recherchen aus Gründen der Praktikabilität nicht in allen Ländern, aber in einer repräsentativen Auswahl stattfinden sollen;
- » dass die Informationsbeschaffung und Aufbereitung für den Straßenbereich – über die im Sommer 2009 noch nicht hinreichende Datengrundlage hinaus – parallel fortgesetzt werden und die Bedarfe möglichst weitgehend mit konkreten Projekten und Vorhaben „hinterlegt“ werden sollten;
- » dass sich allerdings die teilweise kleinteilige Förderung im kommunalen Straßenbereich für eine gutachterliche Betrachtung nicht eignet, zumal nicht alle, sondern nur ausgewählte, besonders bedeutsame Projekte für eine Förderung offen sind.
- » dass in beiden Sachbereichen erkennbar auch die erheblichen Mittelbedarfe für Re-Investitionen in den Blick genommen werden müssen, wobei die Abgrenzung zu Erweiterungs-Investitionen im Einzelfall ohnehin nicht immer ganz einfach sei.

Ebenso wurde im Laufe des Sommer und Herbst 2009 ein Eckpunkte-Papier zwischen den Ländern abgestimmt, wenn auch nicht formal beschlossen, das wesentliche Hinweise zum Grundverständnis der Sachlage und zu den Notwendigkeiten, zu Entwicklungstendenzen und Bewertungskriterien gibt.

Die Herbst-VMK 2009 wurde über die hier skizzierten Abläufe und Vereinbarungen informiert und beauftragte die beiden hauptzuständigen Arbeitskreise, das Thema weiter voranzutreiben.

Im Laufe des Winters 2009/2010 wurden u.a. die Vorarbeiten getroffen, um die vereinbarte Vertiefungs-Studie für den ÖV-Bereich in Auftrag geben zu können. Auf Grundlage der schon getroffenen Verabredungen wurde bis zur Frühjahr-VMK Einigkeit erzielt, dass die Finanzierung der Ergänzungsstudie – da im gemeinsamen Interesse der Länder – auch von allen Ländern anteilig zu finanzieren sei, nach Königsteiner Schlüssel.

Die konkrete Beauftragung der Gutachter – Firma Intraplan, München, die schon die VDV-Finanzierungsstudie erstellt hatte – wurde im Frühjahr 2010 vorgenommen.

## **2. Allgemeine Erkenntnisse – Methodische Hinweise**

---

Die Länder nehmen ihre jeweilige – ihnen mit dem Entflechtungsgesetz vollständig übertragene – Verantwortung für die Verwendung der Mittel aus dem ehemaligen GVFG-Länderprogramm sehr bewusst wahr und nutzen die Spielräume, die sich aus der weitgehenden Freigabe von Förder-Bedingungen ergeben.

Die von Land zu Land teilweise sehr unterschiedliche Ausgestaltung der Förder-systeme, der konkreten Umsetzung, der Planungs-Intensität, der Verteilung auf Straße und ÖV-Systeme spiegelt natürlich auch jeweilige politische Entscheidungen, insbesondere aber wird damit den spezifischen Bedingungen struktureller Art Rechnung getragen.

Das ist voll und ganz im Sinne eines föderalen Politikverständnisses und entspricht damit auch dem Grundanliegen der Föderalismusreform.

Die heterogene Anlage der Mittelverwendung und fachpolitischen Ausprägung hat allerdings die Recherche teilweise erschwert und erlaubt es nicht, einen einfachen „Generalschlüssel“ für die Erhebung konkreter verkehrsplanerischer Bedarfe zu entwickeln.

Es war also einerseits der jeweils eigenständige Umgang mit den Mitteln laut Entflechtungsgesetz zu respektieren, andererseits mussten hinreichend repräsentative und verallgemeinerungsfähige Belege für den verkehrsplanerisch definierten Bedarf der Länder erarbeitet werden.

Naturgemäß ist auch die zeitliche Planungsperspektive über eine relative Vielzahl von Jahren (zunächst bis 2019) bei Großprojekten weit eher darzustellen als

bei kleineren Maßnahmen, für die vielfach noch keine konkrete Planung über mehrere Jahre hinaus vorliegt.

Im Sinne einer arbeitsökonomischen Abwicklung der Förderprogramme und nicht zuletzt auch im Sinne einer (fach-)politischen Steuerungsfähigkeit der Förderprogramme innerhalb der Länder ist es sinnvoll und nachvollziehbar, wenn nicht relative Kleinstbeträge schon auf viele Jahre im Voraus festgelegt werden. Ebenso kann in den geförderten Kommunen mit vor Ort beschränkten Mitteln oft nur nach und nach die Projektvorbereitung und –Umsetzung gelingen.

Daraus folgt aber auch, dass die Notwendigkeit der Entflechtungsmittel für später liegende Jahre aktuell nur für größere Projekte im Einzelfall nachgewiesen werden kann. Für kleinere Maßnahmen musste daher der Bedarf in aktuellen „Jahresscheiben“ erhoben werden, um dann auf Plausibilität zu prüfen, inwieweit entsprechende sachliche Notwendigkeiten auch in zukünftigen Jahren zu erwarten stehen.

Zu erwähnen ist hier auch die Problematik der Bildung von Haushaltsresten in einzelnen Ländern, die auch zu kritischen Nachfragen des Bundes auf der Arbeitsebene geführt haben und Anlass zu der Befürchtung geben könnten, dass die bisher durch Entflechtungsgesetz zur Verfügung gestellten Mittel bereits überdimensioniert wären.

Es konnte aber z.B. durch NRW im ÖV-Bereich umfassend dargelegt werden, warum es zur Bildung von Haushaltsresten – also gewissermaßen zur Anspannung von Mittelreserven – gekommen ist. Tatsächlich handelt es sich dabei weit überwiegend um die notwendigen Mittel des Landes zur Umsetzung zwischen allen Finanzierungspartnern gültig verabredeter Vorhaben, die aber aufgrund von Verzögerungen – z.B. in der Baureifmachung – noch nicht entsprechend der ursprünglichen Planung realisiert werden konnten.

Es handelt sich bei den Haushaltsresten mithin keineswegs um ein Indiz für fehlenden Verwendungsbedarf, sondern vielmehr um ein Indiz für vorübergehende, konkret zu benennende Realisierungshindernisse außerhalb des Verantwortungsbereichs des betroffenen Landes.

Die Unterfinanzierung des Sachbereichs Verkehrs-Infrastruktur z.B. auch bei der Deutschen Bahn führt hier faktisch zu Verzögerungen der Projektrealisierung selbst da, wo noch Mittel vorhanden sind. Die insgesamt ohnehin schon zu geringen Mittel für den Ausbau der Verkehrsnetze werden aufgrund von Engpässen bei einzelnen Projektpartnern (von Großprojekten) noch zusätzlich unvollständig umgesetzt.

Auch diese Beobachtung spricht dafür, das Gesamtsystem der Förder- und Finanzierungssysteme der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland auch über den kommunalen Bereich hinaus kritisch zu beleuchten und einer grundlegenden Reform näher zu treten.

### 3. Recherche und Ergebnisse im Straßenbereich

---

Die mehrstufige Abfrage bei den für den Straßenbau zuständigen Ministerien aller Länder durch den Vorsitz des Arbeitskreises „Straßenbaupolitik“ in den Jahren 2009 bis 2010 hat zu folgenden Ergebnissen und Erkenntnissen geführt:

Die zur Verfügung gestellten Entflechtungsmittel des Bundes wurden in den vergangenen Jahren von den Ländern für die dem Förderungszweck entsprechenden Projekte aus dem IV-Bereich tatsächlich benötigt und vollständig verausgabt bzw. gebunden.

Die entsprechenden Verwendungsnachweise wurden jährlich von den Ländern dem Bund vorgelegt und sind ohne Beanstandung geblieben. (Die Mittelverausgabung für die Jahre 2008/ 2009 ist beispielhaft – und mit den konkreten Projekten, die von der Förderung profitiert haben – in Anlage 1 dargestellt.)

Auch in den Jahren über 2013 hinaus wird von allen Ländern eine weitere Förderung durch den Bund für die kommunale Straßenverkehrs-Infrastruktur zumindest in bisheriger Höhe benötigt. Dieser zukünftige Bedarf lässt sich nachweisen anhand der spezifischen Bauprogramme für den Kommunalen Straßenbau (Vgl. auch hier Anlage 1).

Es ist von heute aus nicht möglich, sämtliche bis 2019 benötigten Mittel projektscharf zu belegen, da eine so langfristige Vorausplanung jedenfalls bei kleineren und mittleren Projekten die Planungskapazitäten der Kommunen sprengen und zudem auch erkennbar die Entscheidungsabläufe der Kommunalpolitik überfordern würde, weil teilweise über mehrere Wahlperioden hinweg bzw. im Voraus entschieden werden müsste.

Auch die besondere Erschwernis, dass Kommunen sich in sehr angespannter Finanzlage nicht ohne weiteres langfristig auf die Leistung der Eigenanteile verbindlich festlegen können, spielt hier eine wesentliche Rolle.

Andererseits belegen aber nach den Recherche-Ergebnissen insbesondere größere Projekte – die naturgemäß einen Planungsvorlauf mit längerer Zeitperspektive erfordern –, deren gesamtwirtschaftliche Nützlichkeit, ja Notwendigkeit auch konkret nachgewiesen ist, dass die Mittel des Bundes für den Zielbereich des Entflechtungsgesetzes noch auf längere Sicht unbedingt erforderlich sind.

Es geht hier um Maßnahmen, die aufgrund ihres Umfangs und ihrer Komplexität Realisierungszeiträume bis weit nach 2013 erfordern und die ohne eine weitere Förderung mit Entflechtungsmitteln nicht mehr finanzierbar wären.

Beispielhaft und plastisch dargestellt werden kann dies an einem Großprojekt wie der „Bahnhofshinterfahrung Hagen“ mit einem Gesamtvolumen von rund 65 Mio. Euro: Hagen liegt in einer Kessellage mit enormen Verkehrsproblemen für den Nah- und Regionalverkehr. Der gesamte Straßenverkehr einschließlich des Bus- und Schwerlastverkehrs wird unmittelbar vor dem Bahnhof an der Innenstadt vorbei geführt. Die Feinstaubgrenzwerte im Bereich der Innenstadt werden

durch die hohen Verkehrsbelastungen ohnehin und zusätzlich aufgrund permanenter Stauungen bei nicht ausreichender Leistungsfähigkeit massiv überschritten; die Lärmemissionen und die sonstigen Belastungen des Stadtraums stellen sich entsprechend dar.

Eine Lösung dieser Gesamtproblematik ist nur möglich, wenn der Individualverkehr, der zudem von hohem Schwerlastanteil geprägt ist, auf die neu zu bauende Bahnhofshinterfahung umgelegt wird. Diese Maßnahme ist in zwei Bauabschnitten bewilligt, der Förderzeitraum reicht in einzelnen Tranchen bis 2019.

Bei der Ermittlung des zukünftigen Finanzierungsbedarfs ist darüber hinaus in der Vergangenheit noch viel zu wenig berücksichtigt worden, dass die kommunale Straßen- und Verkehrsinfrastruktur vor einem bis heute nicht vollständig überschaubaren Erhaltungsproblem steht.

Schwerpunktmäßig handelt es sich dabei um die Ingenieurbauwerke (Brücken und Brückenzüge) in kommunaler Baulast, die zum Teil – je Einzelvorhaben! – einen höheren zweistelligen Millionenbetrag als Fördersumme erforderlich machen. Diese unabweisbar notwendigen Maßnahmen sind in die Finanzplanung für die Verwendung der Mittel nach EntflechtG bisher nicht eingeflossen. Damit wird deutlich, dass die bisherige Mittelausstattung nicht ausreicht, den Gesamtbedarf jährlich auch nur annähernd zu decken.

Die Kommunen sind auf absehbare Zeit nicht in der Lage, solche existenziell notwendigen Erhaltungsmaßnahmen aus eigenen Haushaltsmitteln zu finanzieren. Werden die notwendigen Maßnahmen nicht rechtzeitig in Angriff genommen, besteht die sehr konkrete Gefahr, dass – schon aus Sicherheitsgründen – zentrale Hauptverkehrs-Achsen innerhalb der Städte und Ballungsräume teilweise außer Funktion genommen werden müssen und die betroffenen Kommunen und darüber hinaus das vernetzte Straßensystem bis hin zu Bundesfernstraßen vor kaum zu bewältigende Verkehrs-Engpässe stellen.

Davon dürfte in vielen Fällen übrigens auch die im Straßenraum verkehrenden öffentlichen Verkehrsmittel (Busse, Straßenbahnen) betroffen sein, mit massiven Folgen für die Linienpläne und eine nicht mehr attraktiv und zuverlässig zu erbringende Beförderungsleistung.

#### **4. Recherche und Ergebnisse im ÖV-Bereich**

---

*(Insgesamt ist hier auf die durch die Gutachter vorgelegten Ergebnis-Berichte, Tabellen und Schaubilder zu verweisen, die den Rahmen dieses Berichts sprengen würden und daher in den Anlagen 3 und 4 detailliert wiedergegeben werden. Die wesentlichen Kernpunkte der Untersuchung werden allerdings nachfolgend skizziert.)*

Die Verwendung der Mittel des GVFG-Bundesprogramms ist – und zwar für die Gesamtheit der Länder – für den gesamten Betrachtungszeitraum (definierte Restlaufzeit bis 2019) projektscharf nachweisbar – und zwar im Sinne einer deutlichen Überzeichnung.

Mindestens mit Bezug auf den tatsächlich umzusetzenden Mittelumfang der jeweiligen unmittelbaren Zuwendungsanteile des Bundes (60% der zuwendungsfähigen Kosten der Projekte) sind damit auch anteilige Landesmittel nachgewiesen.

Eine Fülle mittelgroßer Projekte unterhalb der Schwelle für das Bundesprogramm ist v.a. beispielhaft für die 3 großen Flächenländer Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Bayern nachgewiesen. Hiermit sind weitere erhebliche Mittelbedarfe konkret belegt, die aufgrund der in der Regel langjährigen Realisierungszeiträume der Projekte ebenfalls an das Zieljahr 2019 heranreichen.

Für die noch kleineren Projekte ist anhand der Recherche in ausgewählten Ländern, mit Schwerpunkt auf dem Einwohner-stärksten Flächenland NRW sowie auf Baden-Württemberg und Brandenburg, für aktuelle Haushaltsjahre vollständig nachgewiesen, welcher Art die geförderten Maßnahmen sind und wofür die Entflechtungsmittel somit verwendet werden.

Aus dem vergleichenden Überblick auf eine repräsentative Auswahl von Ländern ergibt sich, dass – im Gegensatz zu den naturgemäß nicht „gleichmäßig auf alle Regionen verteilten“ Großprojekten – der Bedarf für kleinere Maßnahmen (geringe / einstellige Mio.-Summen je Einzelprojekt) zwar in gewissem Umfang von Land zu Land variabel ist, offenbar aber doch ein plausibler Maßstab mit der Einwohnerzahl gegeben ist.

Die Betrachtung der konkreten Fördergegenstände gibt keine Hinweise darauf, dass damit investive Aufgaben wahrgenommen würden, für die es schon in wenigen Jahren keinen Bedarf mehr gäbe. In nicht unerheblichem Umfang handelt es sich auch um betriebsnotwendige Ausstattungen der Infrastruktur, die aufgrund des technischen Fortschritts einen intervallmäßigen Erneuerungs-Bedarf begründen, ohne im engeren Sinne als Ersatz-Investitionen gelten zu können. So werden z.B. heute installierte Anlagen zu einer zeitgemäßen Fahrgastinformation an Haltestellen nicht „für immer“ den Ansprüchen an ein modernes ÖV-System genügen können, und zwar unabhängig von der technischen Lebensdauer der verbauten Anlagen. Auch neu an das ÖV-System herangetragene Anforderungen wie z.B. nach umfassender Barrierefreiheit ziehen beinahe flächendeckend kostspielige Um- und Ausbaumaßnahmen nach sich, die noch auf lange Sicht erhebliche Investitionen erfordern werden.

Die Summierung der wie vorstehend beschrieben zunächst in Teilsektoren erhobenen Bedarfe ergibt einen Gesamtbedarf, der deutlich über die bisher in den Ländern für den ÖV-Bereich verwendeten Mittel hinausgeht.

## **5. Zusammenfassung: Höhe des Mittelbedarfs**

---

Die erhobenen Bedarfe sind nicht bis 2019 oder gar darüber hinaus vollständig projektscharf nachweisbar, wie schon bei den methodischen Hinweisen erläutert.

Sie sind aber für den weitaus größten Teil des Zeitraums projektscharf nachweisbar, sofern es sich um Großprojekte handelt.

Für das GVFG-Bundesprogramm (ÖV-Bereich) ist sogar einwandfrei belegt, dass die Bedarfe weit über das Finanzierungsvolumen hinausgehen, das bei Fortsetzung des status quo bis Ende 2019 rechnerisch zur Verfügung steht.

Auch im Straßenbereich ist mit beispielhaften Großvorhaben nachgewiesen, dass die vorzeitige Revision der Entflechtungsmittel zugunsten ausreichender Planungs-Sicherheit unbedingt notwendig ist.

Die Bedarfe an Beträgen für Straße und ÖV-Bereich liegen sowohl jeweils einzeln wie auch in der Summe deutlich über dem status quo, wie er im Entflechtungsgesetz für den Zeitraum bis Ende 2013 festgelegt ist.

(Das gilt auch, wenn für den ÖV-Bereich unterstellt wird – wie im Gutachten der Firma Intraplan geschehen –, dass anteilige Mittel laut Regionalisierungsgesetz weiterhin auch für Investitionen in Verkehrsanlagen des SPNV wie auch teilweise des Schienenverkehrs in kommunaler Verantwortung in ähnlicher Höhe wie in den letzten Jahren zur Verfügung stehen.)

Ein Abschmelzen des Mittelumfangs würde somit den erkennbaren und zum großen Teil sehr konkret nachweisbaren verkehrsplanerischen Bedarf der Länder und Kommunen ignorieren und dem fachlich Gebotenen widersprechen.

Eine zumindest vorübergehende Erhöhung des Mittelumfangs wäre jedenfalls für Teilbereiche des Infrastruktur-Ausbaus (z.B. Großprojekte des Bundesprogramms oder Erhaltung der Ingenieurbauwerke / Brücken in Kommunalen Baulast) ohne weiteres zu rechtfertigen.

Ein Aufrechterhalten des gegenwärtigen Mittelumfangs in den Folgejahren des Revisionszeitraums ist aus Sicht der Länder als absolute Mindestforderung zu betrachten.

*(Fortsetzung der Darstellung in Tabellenform auf der Folgeseite:)*

Als eigentlich erforderlich haben sich entsprechend den vorstehend zusammenfassend beschriebenen Recherchen im ÖV- und im Straßenbereich für den Zeitraum ab 2014 (und zumindest bis 2019 einschließlich) Zuweisungen des Bundes in folgender Höhe (Preisstand von heute, ohne Dynamisierung) ergeben:

*(Angaben in Mio. Euro p.a.)*

#### Sachbereich ÖV

Komplementärfinanzierung für Projekte des Bundesprogramms:

a) Kommunale Projekte .....	75
b) SPNV-Projekte der DB .....	159
Länderprojekte mit Umfang jeweils > 10 Mio. Euro .....	243
Länderprojekte mit Umfang jeweils < 10 Mio. Euro .....	654
Zwischensumme Bedarf Landesmittel.....	1131
(abzüglich: Finanzierungsanteil aus Regionalisierungsmitteln etwa in Höhe der letzten Jahre.....	-390)
<b>Summe ÖV / Bedarf Landesmittel aus EntflechtG gerundet.....</b>	<b>740</b>

#### Sachbereich Straße (kommunal)

**Summe Straße / Bedarf Landesmittel aus EntflechtG gerundet ..... 1220**

**Summe über alle Verkehrsträger gerundet..... 1960**

## Teil C – Schlussfolgerungen / Haltung der Länder

---

### 1. Die Föderalismusreform hat Fragen offen gelassen

---

- a) Mit der Föderalismusreform I sollte das Ziel erreicht werden, Systeme der Mischfinanzierung von Bund und Ländern abzulösen und die Aufgaben so zu verteilen, dass klare und vollständige Verantwortung entweder beim Bund oder bei den Ländern verbleibt. Ebenso stand und steht aber auch nicht in Frage, dass die Verantwortung für die Wahrnehmung eines politischen Aufgabenfelds nur dann von einer staatlichen Ebene wahrgenommen werden kann, wenn dort auch die notwendigen (finanziellen) Mittel vorhanden sind. Aufgrund dieses unabweisbaren Zusammenhangs ist der Bund durch das Entflechtungsgesetz verpflichtet worden, den Ländern die notwendigen Mittel unter anderem für diejenigen Aufgaben und Anstrengungen zu übertragen, die vormals mit dem „GVFG-Länderprogramm“ verbunden waren.
- b) Die Verkehrsverwaltungen der Länder sind der Auffassung, und ermutigen auch die Finanzminister sowie die Staatskanzleien der Länder zu entsprechenden Überlegungen, dass das Entflechtungsgesetz nur eine vorläufige und mittelfristige Regelung entsprechend dem Zusammenhang von Sachverantwortung und Beteiligung am gesamtstaatlichen Steueraufkommens darstellt und dass aufgrund der Befristung dieser – allerdings auch im Grundgesetz kodifizierten – Übergangsregelung auf das Jahr 2019 eine endgültige politische Lösung für das Grundproblem der Definition ausreichender finanzieller Mittel für die Aufgabenwahrnehmung durch die Länder noch gefunden werden muss.
- c) Es ist anzuerkennen, dass sich die Bedarfe im Gesamtrahmen der Investitionen der öffentlichen Hände im Laufe der Jahrzehnte verschoben haben und weiter verschieben werden. Daher erscheint eine grundlegende Reform der Förder- und Finanzierungssysteme sachlich angemessen und ist auch prinzipiell ein endgültiges Auslaufen der „alten“ Fördersystematik des GVFG hinnehmbar. Allerdings akzeptieren die Länder nicht, wenn die Mittelausstattung der Länder für Zwecke der Investition in die Verkehrsnetze damit dauerhaft in Frage gestellt wäre. Vielmehr ist – sachlich in Anknüpfung an die Ergebnisse der Föderalismusreform I – eine zukünftige Gesamt-Systematik der Mittelverteilung zwischen Bund und Ländern für solche Zwecke erst noch zu entwickeln.

- 
- d) Vor diesem Hintergrund erscheint ein insgesamt zweistufiges Vorgehen praktikabel, ja zwingend. Zunächst ist zeitnah eine Festlegung über die Höhe der Mittel gemäß Entflechtungsgesetz für die Jahre ab 2014 zu treffen und damit Planungssicherheit über das Jahr 2013 hinaus zu schaffen. Eine grundlegende Reform der Förder- und Finanzierungssysteme im Verkehrsbereich kann sachgemäß erst anschließend erfolgen. Sie sollte den Zusammenhang mit der ebenfalls notwendigen Revision der Mittelzuweisung laut Regionalisierungsgesetz beachten und im Laufe der nächsten Legislaturperiode des Bundes erfolgen.
- e) Die klare Zuweisung von Verantwortlichkeiten – wie sie mit der Föderalismusreform angestrebt wurde – bedeutet nicht, dass es nur noch auf Länderebene ein Interesse an einer gut funktionierenden, leistungsfähigen Infrastruktur für Verkehrszwecke gäbe. Vielmehr ist dieses Interesse bei allen Ebenen – angefangen von der Europäischen Union und bis hinunter zur einzelnen Gemeinde – vorhanden. Eine scharfe Trennung und Abgrenzung von Zuständigkeiten (von „Baulastträgern“) für verschiedene Ebenen der Verkehrs-Infrastruktur lässt sich zwar gesetzlich festlegen. Die verkehrsplanerische und –politische Realität kennt aber nur fließende Übergänge. Gerade in den letzten Jahren hat sich die Einsicht durchgesetzt, dass die Verkehrssysteme nur bei einer integrativen Gesamtsicht zielgerecht entwickelt werden können.
- f) Es ist also auch im verkehrspolitischen Interesse des Bundes, wenn die Länder und Kommunen ausreichend über Mittel verfügen, um die Verkehrs-Infrastruktur, die jeweils in ihrer Förderzuständigkeit und/oder Baulast liegt, in einem ordnungsgemäßen Zustand zu halten, gezielt auszubauen und somit ihren Anteil an einer nachhaltigen Infrastrukturpolitik für den Standort Deutschland beizutragen. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang nicht zuletzt die Tatsache, dass die Länder vielfach mit ihren Mitteln – die ihnen laut Regionalisierungsgesetz oder Entflechtungsgesetz zustehen – Investitionen zugunsten des Schienenpersonennahverkehrs in die Verkehrs-Infrastruktur im Bundeseigentum, beispielsweise in Verkehrsstationen der Deutschen Bahn tätigen.

## 2. Situation und zukünftige Entwicklung auf kommunaler Ebene

---

- a) Nicht nur ist – schon mittelfristig – eine ausreichende Mittelausstattung der Länder für Verkehrsinfrastrukturaufgaben gefährdet. Vielmehr ist erkennbar und offensichtlich, dass viele – sogar die überwiegende Mehrzahl der – Kommunen in Deutschland längst nicht mehr über ausreichende Mittel verfügen, um ihrer jeweiligen Verantwortung für die Wahrnehmung der Baulast für im Gemeindegebiet liegende Straßen und Schienenwege umfassend gerecht zu werden. Die Länder und die Kommunen sind also letztlich gemeinsam davon abhängig, dass sie aus dem gesamtstaatlichen Steueraufkommen angemessene Anteile für diese zentrale Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge erhalten.
- b) Viele eigentlich dringliche und notwendige Ausbauprojekte für Gemeinde-Verkehrsinfrastruktur können nur sehr verzögert, wenn überhaupt umgesetzt werden, weil den Kommunen schon die Mittel für den Eigenanteil an den zuwendungsfähigen Kosten der Projekte fehlen. Insoweit Teile der den Ländern zustehenden Fördermittel deswegen nur zögerlich abgerufen und in Projekte umgesetzt werden können, kann daraus keineswegs ein rückläufiger Mittelbedarf gefolgert werden. Im Gegenteil erweist sich darin nur eine dringliche Notwendigkeit dafür zu sorgen, dass die Kommunen gerade auch von Seiten des Bundes finanziell weniger durch Pflichtaufgaben eingeschnürt werden.
- c) Viele Großstädte und alle Metropolenräume haben auf der kommunalen Ebene immer massivere finanzielle Lasten zu schultern, die sich aus den notwendigen Re-Investitionen in vorhandene Verkehrsnetze ergeben, namentlich für kommunale Schienen-Netze und dort oder in Straßenzügen enthaltene Ingenieur-Bauwerke und deren komplette betriebliche Ausstattung. Ob unmittelbar für diese Zwecke Zuwendungen von höheren staatlichen Ebenen aus sinnvoll wären, kann nicht kurzfristig geklärt werden. Unzweifelhaft erscheint allerdings, dass die finanziellen Spielräume der Kommunen durch diese Lasten weiter eingeschränkt werden und damit eine notwendige Fortentwicklung und gezielte Stärkung der gemeindlichen Verkehrs-Infrastruktur erst recht grundlegend in Frage gestellt ist.
- d) Gerade auf längere Sicht werden auf Grund demographischer Verschiebungen und differenzierter Entwicklung unterschiedlicher Siedlungsräume noch erhebliche Anpassungen gerade auch der Verkehrssysteme notwendig sein. Einzelne Ballungsräume stehen noch vor erheblichem Bevölkerungszuwachs, andere Siedlungsräume werden mit signifikanten Bevölkerungs- und Wachstumsdefiziten zu tun haben. In beiden Fällen kommt eine pure Konservierung des status quo aus verkehrsplanerischen wie aus Gründen der Stadtentwicklung nicht in Frage, sondern werden Um- und Ausbaumaßnahmen der kommunalen Infrastruktur auch langfristig notwendig sein.

### 3. Umfang und Herkunft der nötigen Investitionsmittel

---

- a) Hinsichtlich der unmittelbar zu klärenden Frage der Höhe der Mittel laut Entflechtungsgesetz ab 2014 bis 2019 einschließlich gilt: Es sind Bedarfe verkehrsplanerisch erkennbar und nachweisbar, die den bisher gewährten Mittelumfang sogar beträchtlich übersteigen. Es wäre daher eigentlich eine signifikante Ausweitung der Mittelzuweisungen an die Länder entsprechend dem Entflechtungsgesetz angezeigt.
- b) Die Länder anerkennen die Notwendigkeiten einer weiteren Konsolidierung der öffentlichen Haushalte aller Ebenen. Sie verweist aber zugleich darauf, dass es sowohl politisch wie wissenschaftlich unumstritten ist, dass leistungsfähige Infrastruktur-Systeme gerade auch im Verkehrswesen eine zentrale und unverzichtbare Voraussetzung für eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung und damit auch für die Generierung von Steuermitteln sind. Es darf ebenso nicht übersehen werden, dass viele Ausbauprojekte auch in ökologischer Hinsicht und zugunsten verbesserter Stadtverträglichkeit des Verkehrs noch erhebliche Fortschritte ermöglichen und daher für eine nachhaltige Strukturpolitik unverzichtbar sind.
- c) Die Länder appellieren vor diesem Hintergrund an den Bund und an die finanzpolitisch zuständigen politischen Verantwortlichen, die Mittelausstattung laut Entflechtungsgesetz zumindest auf bisheriger Höhe fortzusetzen. Dabei ist zu beachten, dass die fortgesetzte Baukostensteigerung eine angemessene Dynamisierung erforderlich macht und dass eine nur nominale Fortsetzung der Mittelzuweisung bereits einen erheblichen Einschnitt in den Umfang der realisierbaren Vorhaben bedeuten würde.
- d) Am existierenden Schlüssel für die Verteilung der Mittel auf die Länder wird festgehalten, ebenso an der jeweils eigenverantwortlichen länderspezifischen Aufteilung der Mittel auf Straßenbau einerseits und ÖPV-Anlagen andererseits.
- e) Für den Ausbau der Infrastruktur des ÖPNV und SPNV können parallel auch Mittel laut Regionalisierungsgesetz durch die Länder jeweils in eigener Entscheidung und Verantwortung eingesetzt werden und werden auch tatsächlich in signifikantem Umfang eingesetzt. Die Länder gehen insoweit davon aus, dass diese Mittelumfänge auch weiterhin zur Verfügung stehen. Andernfalls wäre eine entsprechend verstärkte Mittelzuweisung laut Entflechtungsgesetz notwendig.

#### 4. Notwendige Übergangsregelungen (Bundesprogramm)

---

- a) Die Länder weisen den Bund, namentlich die für die Sachbereiche Verkehr und Finanzen zuständigen Minister, nachdrücklich darauf hin, dass mittelfristig auch die Regelungen über das Auslaufen des „GVFG-Bundesprogramms“ diskutiert und in die Überlegungen für eine grundlegende Reform der Systeme für Finanzierung und Förderung der Verkehrs-Infrastruktur einbezogen werden müssen. Grundsätzlich ist nicht auszuschließen, dass auch in den kommenden Jahrzehnten noch solche Ausbauvorhaben für die Infrastruktur in den Ballungsräumen notwendig werden, die von den jeweiligen Ländern – auch bei grundsätzlich angemessener Mittelausstattung im Sinne der vorstehenden Punkte – nicht allein finanziert werden könnten.
- b) Eine ausreichende Funktionsfähigkeit gerade der Verkehrssysteme in den international ausstrahlenden Metropolstädten Deutschlands ist auch im Sinne des Bundes; die betroffenen Länder und Kommunalverwaltungen dürfen damit im Zweifel nicht auf sich allein gestellt werden. Die genaue Abgrenzung der Baulast-Trägerschaft für solche vorstellbaren Großprojekte ist mittelfristig zu überdenken.
- c) Auch wenn es beim Auslaufen des GVFG-Bundesprogramms mit dem Jahr 2019 entsprechend den Regelungen der Föderalismusreform I bleibt, sind unbedingt sachgerechte Lösungen für die Abwicklung zu erarbeiten. Ein scharfes haushaltsrechtliches „Abschneiden“ an der Datumskante ist mit den Umsetzungs-Zwängen großer Einzelprojekte nicht in Übereinstimmung zu bringen.
- d) Es sind daher Vorkehrungen dafür zu treffen, dass die zwischen Bund und jeweils betroffenen Ländern einvernehmlich in das Bundesprogramm aufgenommenen Projekte – vorausgesetzt, sie sind aus dem bis 2019 terminierten Mittelumfang und auf Grundlage der bisherigen Förderquoten, d.h. 60% unmittelbar aus Bundesmitteln, finanzierbar – auch dann ausfinanziert werden können, wenn der tatsächliche Baufortschritt eine Fertigstellung und Abrechnung erst nach Ablauf des Jahres 2019 erlaubt.
- e) Ob hier mit Haushaltsresten agiert werden kann oder ob ein befristeter Sonderfonds gebildet werden muss, in den die – bis Ende 2019 nicht vollständig abgerufenen - Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm überführt werden müssten, oder ob ein anderer Weg gefunden werden kann, muss in überschaubarer Zeit geklärt werden. Andernfalls wären die betroffenen Länder und Kommunen faktisch weitgehend gehindert, sich auf die Finanzierung der Projekte überhaupt festzulegen, denn das Risiko der Übernahme am Ende nicht mehr ausgezahlter Bundesanteile kann von ihnen nicht übernommen werden.

- 
- f) Die Länder vertrauen insoweit auf den Willen des Bundes, das GVFG-Bundesprogramm zu einem qualifizierten – und nicht projektschädlich „abgeschnittenen“ – Ende zu führen und damit dafür zu sorgen, dass die faktische Zusage der auch im Grundgesetz verankerten Fortsetzung des Bundesprogramms bis 2019 (mit der entsprechenden Mittelausstattung) auch tatsächlich eingehalten bzw. ihre Umsetzung zu für die Länder und Kommunen einhaltbaren Bedingungen ermöglicht wird.
  - g) Die Länder sind der Auffassung, dass es Aufgabe des Bundes ist, die Förderung von S-Bahn- und SPNV-Vorhaben der bundeseigenen Eisenbahnen aufgrund der fortbestehenden Zuständigkeit des Bundes gem. Art. 87e GG auch nach dem Jahr 2019 fortzuführen. Sie erwarten vom Bund die zeitnahe Schaffung eines nach 2019 anwendbaren Finanzierungsinstrumentes, das mindestens in Höhe der durchschnittlichen Förderung von DB-Vorhaben aus dem GVFG-Bundesprogramm in den letzten Jahren – einschließlich einer angemessenen Dynamisierung – dotiert sein sollte und das auch die Weiterfinanzierung von bis 2019 nicht abgeschlossenen Maßnahmen erlaubt.

## Anhang – Eckdaten der bisherigen Förderung

---

### 1. Zur GVFG-Programmgeschichte

---

Bereits ab 1967 wurden durch den Bund Mittel zu Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung gestellt, und zwar aus einer Erhöhung der Mineralölsteuer um 3 Pfennig je Liter.

Das GVFG galt ab 1971.

Insgesamt wurden im Zeitraum 1967 bis 2006 verausgabt

- » 27,64 Mrd. Euro für ÖPNV-Maßnahmen
  - » 32,43 Mrd. Euro für kommunalen Straßenbau
- insgesamt also rund 60 Mrd. Euro!

Im letzten Jahr der GVFG-Geltung = 2006 betrug der Mittelumfang

- » 470 Mio. Euro für das Bundesprogramm (incl. 137 Mio. Euro Reste!)
- » 1.338 Mio. Euro für das Länderprogramm

Der Anteil des Bundesprogramms war seit 1992 auf 20 % der Gesamtmittel definiert, und zwar für ÖV-Vorhaben mit Kosten von jeweils mehr als 100 Mio. DM.

Die Aufteilung der GVFG-Mittel (im Länderprogramm) zwischen Straße und ÖV wurde über die Jahrzehnte mehrfach geändert und über die 50/50-Grenze „hin- und hergeschoben“.

Seit 1992 sind die Länder frei in der Programmaufstellung und in der Aufteilung auf Straße und ÖV.

Aufgrund der Deutschen Einheit wurde die Gesamtausstattung für GVFG-Zwecke massiv erhöht und lag in den Jahren 1992 bis 1996 bei mehr als 3 Mrd. Euro p.a.; anschließend wurde auf unter 2 Mrd. Euro zurückgefahren.

Die Gesamtmittel wurden dabei für Bundes- und Landesprogramm zunächst auf „alte“ und „neue“ Länder aufgeteilt; zuletzt betrug die Anteile 75,8 bzw. 24,2 Prozent. Innerhalb dieser beiden Länderblöcke galt ein Verteilungsschlüssel nach Anzahl der gemeldeten Kfz (mit proportionalem Zuschlag für die Stadtstaaten).

*(Quelle für alle Zahlen: „GVFG-Bericht“ des BMVBS vom 28. Sept. 2007)*

## 2. Aktuelle Zuweisungen laut EntflechtG bis 2013

[Wortlaut EntflechtG:

### § 3 Finanzierung beendeter Finanzhilfen

(1) Mit der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden steht den Ländern ab dem 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013 jährlich ein Betrag von 1 335 500 000 Euro aus dem Haushalt des Bundes zu. (...)

### § 4 Verteilung (...)

(3) Der Betrag nach § 3 Abs. 1 Satz 1 wird auf die Länder mit den folgenden Prozentsätzen unter Rundung auf Tausend Euro verteilt:]

	<i>Prozentanteil nach § 4 (3)</i>	<i>Anteil p.a. in 1000 Euro</i>
Baden-Württemberg	12,395291 %	165.539
Bayern	14,686293 %	196.135
Berlin	3,723811 %	49.731
Brandenburg	4,059626 %	54.216
Bremen	0,828343 %	11.063
Hamburg	2,220108 %	29.650
Hessen	7,223746 %	96.473
Mecklenburg-Vorpommern	2,617488 %	34.957
Niedersachsen	9,247962 %	123.507
Nordrhein-Westfalen	19,432473 %	259.521
Rheinland-Pfalz	4,878640 %	65.154
Saarland	1,285424 %	17.167
Sachsen	6,565176 %	87.678
Sachsen-Anhalt	3,835749 %	51.226
Schleswig-Holstein	3,238746 %	43.253
Thüringen	3,761124 %	50.230

## Anlagen / Zugehörige Dokumente

---

Zu diesem Bericht gehören folgende ergänzende und vertiefende Dokumente:

### Anlage 1 – **Bedarfsnachweis (Straße):**

„Investitionsbedarfe der Länder für  
kommunale Verkehrs-Infrastruktur (Straße/Individualverkehr) ab 2014“

(Anlage erstellt durch AK-Vorsitz „Straßenbaupolitik“  
aufgrund der Recherche in den zuständigen Ministerien aller Länder)

### Anlage 2 – **Kurzbericht (ÖV):**

„Investitionsbedarfe der Länder für Verkehrs-Infrastruktur  
des Öffentlichen Personenverkehrs  
auf kommunaler Ebene und in Ballungsräumen ab 2014“

### Anlage 3 – **Tabellenband (ÖV)**

(Anlagen 2 und 3 erstellt durch Firma Intraplan, München  
im gemeinsamen Auftrag der Länder,  
federführend betreut durch den AK-Vorsitz „Öffentlicher Personenverkehr“)

---

#### **Verantwortlich:**

MD Ekhart Maatz,  
Vorsitzender des AK „Straßenbaupolitik“

[ekhart.maatz@mwebwv.nrw.de]

MD Oliver Wolff,  
Vorsitzender des AK „Öffentlicher Personenverkehr“

[oliver.wolff@mwebwv.nrw.de]

beide:

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr  
des Landes Nordrhein-Westfalen  
Jürgensplatz 1, 40190 Düsseldorf

[www.mwebwv.nrw.de]