

10.04.92

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Bericht der Bundesregierung über die Notwendigkeit einer Anhebung des Plafonds nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

Der Bundesminister für Verkehr
A 22/22.55.20-16

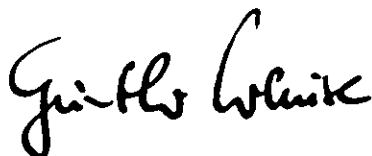
Bonn, den 7. April 1992

An den
Präsidenten des Bundesrates

Sehr geehrter Herr Präsident!

Hiermit übersende ich Ihnen den Bericht der Bundesregierung zur Notwendigkeit einer Anhebung des Plafonds nach dem GVFG gemäß Entschliebung des Bundesrats in seiner 584. Sitzung am 18. Dezember 1987 (Bundesratsdrucksache 501/87 in Verbindung mit Drucksache 501/1/87). *)

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Krause

*) Drucksache 501/87 (Beschluss)

Bericht
der Bundesregierung über die Notwendigkeit
einer Anhebung des Plafonds nach dem GVFG

1. Durch das Gesetz zur Änderung des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) vom 18. Dezember 1987 wurden die für dieses Gesetz zweckgebundenen Mittel aus dem Mineralölsteueraufkommen auf 2,6 Mrd. DM jährlich begrenzt. Im Zusammenhang damit faßte der Bundesrat die Entschließung, die Bundesregierung möge im Fünfjahresturnus über die Notwendigkeit einer Anhebung des Plafonds nach dem GVFG berichten.
2. Durch das Einigungsvertragsgesetz vom 23. September 1990 wurden das GVFG auf das Beitrittsgebiet ausgeweitet und die zweckgebundenen Mittel auf 3,28 Mrd. DM jährlich erhöht. Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 1991 wurden die GVFG-Mittel speziell für das Beitrittsgebiet aus Finanzmitteln des Vorhabens "Aufschwung Ost" 1991 um 1,2 Mrd. DM und für 1992 um 1,8 Mrd. DM verstärkt.
3. Seit langem fordern Länder und Verkehrsverbände nachdrücklich die Aufhebung der Plafondierung und Erhöhung der zweckgebundenen Mittel für das GVFG unter Hinweis auf den großen Finanzierungsbedarf und eine nach ihrer Meinung unzureichende Finanzausstattung des GVFG.
4. Obwohl nach Artikel 30 des Grundgesetzes die Ausübung der staatlichen Befugnisse und die Erfüllung der öffentlichen Aufgaben auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahver-

kehrs (ÖPNV) grundsätzlich Sache der Länder ist - mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn -, gewährt der Bund im Rahmen des Artikels 104a Abs. 4 des Grundgesetzes mit dem GVFG den Ländern Finanzhilfen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Er hat auf dieser Grundlage Investitionen im kommunalen Straßenbau und im ÖPNV seit 1967 mit rd. 55 Mrd. DM gefördert. Das damit geförderte Bauvolumen beträgt rd. 95 Mrd. DM.

5. In der Antwort auf eine Umfrage des Bundesverkehrsministeriums bei allen Bundesländern sowie bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn haben die Länder - von drei neuen Bundesländern liegen keine Angaben vor - den Bedarf an GVFG-Finanzhilfen des Bundes bis zum Jahre 2000 ungeachtet der finanzverfassungsrechtlichen Zuständigkeiten (vgl. Ziffer 4)
- im ÖPNV höher als 5 Mrd. DM/jährlich,
 - im kommunalen Straßenbau höher als 3 Mrd. DM/jährlich angegeben (jeweils bei Ausweitung der Fördertatbestände).

Damit wurden frühere Untersuchungen des Arbeitskreises "Verkehrsanlagen des ÖPNV" im Gemeinsamen Ausschuß des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden auf der Basis der bestehenden Fördertatbestände und Fördersätze deutlich übertroffen. Dort wurde der jährliche Mehrbedarf an Bundesmitteln für den ÖPNV bei Einbeziehung der Schienenfahrzeugförderung mit 1,5 Mrd. DM ermittelt. Dabei hatten sich die fünf neuen Bundesländer und die Deutsche Reichsbahn allerdings noch nicht (selber) äußern können.

6. Durch Art. 29 Steueränderungsgesetz 1992 werden die Mittel des GVFG im Jahre 1992 um 1,5 Mrd. DM und in den Jahren 1993 bis 1995 jeweils um 3 Mrd. DM jährlich aufgestockt; damit wird - über die Empfehlungen des Vermittlungsausschusses vom 14. Juni 1991 hinausgehend - dem von den Ländern und Verbänden geltend gemachten Bedarf weitgehend entsprochen.
- Außerdem wird das GVFG grundlegend geändert.

Nach der Novellierung gehen wie bisher 75,8 % der Mittel an die Altländer, 24,2 % an die Neuländer. Jeweils 80 % davon sind für die Finanzausstattung von Länderprogrammen vorgesehen, 20 % der Mittel bleiben für Bundesprogramme (begrenzt auf den Bereich von Schienenvorhaben über 100 Mio. DM in Verdichtungsräumen oder zugehörigen Randgebieten) reserviert. Der Fördersatz für die Länderprogramme wird auf bis zu 75 % angehoben, in den Neuländern 1992 sogar 90 %, 1993 85 %, 1994 80 %. Der Fördersatz der Bundesprogramme wird bis zu 60 % betragen. Die Gesamtmittel werden - wie zuvor die Mittel für den kommunalen Straßenbau - für alle Vorhaben nach den gewichteten Kfz-Bestandszahlen auf die Länder verteilt; Besonderheiten gelten für die Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen, die wegen der mit zu bewältigenden Umlandprobleme mit ihrem Kfz-Bestand etwas stärker gewichtet werden.

Gleichzeitig gibt es Änderungen bei den Fördervoraussetzungen des GVFG. Die Bagatellgrenze von 200 Tsd. DM entfällt. Künftig können nicht nur Hauptverkehrsstraßen, sondern auch andere verkehrswichtige innerörtliche Straßen gefördert werden, ebenso Verkehrsleitsysteme, Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie in den Jahren 1992 bis 1995 öffentliche Verkehrsflächen für Güterverkehrszentren. Die bisherige Beschränkung der Schie-

nenvorhaben auf Verdichtungsräume oder dazugehörige Randgebiete entfällt für den Bereich der Länderprogramme. Haltestelleneinrichtungen des ÖPNV und ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen sind ab 1992 ebenso förderfähig wie die Beschaffung von Schienenfahrzeugen, unabhängig davon, ob sie in Ballungsräumen oder auf dem flachen Land verkehren. Die Berücksichtigung der Belange Behinderter bei GVFG-Maßnahmen wird ausdrücklich vorgeschrieben.

7. Mit der Abgabe der Programmkompetenz an die Länder auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs behält der Bund lediglich eine Zuständigkeit für Projekte von herausgehobener Bedeutung, die bei einer ausschließlichen Verteilung der Mittel nach Länderquoten für die einzelnen Länder nicht finanzierbar wären. Im übrigen wird mit der Aufhebung der Mittelaufteilung und Zuordnung zu bestimmten Bereichen eine von den Ländern seit langem geforderte Flexibilität der Mittelverwendung erreicht. Dadurch wird die föderalistische Entscheidungsstruktur entscheidend gestärkt. Für die Aufteilung der den Ländern zugewiesenen Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden sollen allein die Länder Verantwortung tragen. Die Länder können die Bundesfinanzhilfen ganz nach ihren eigenen Vorstellungen und Bedürfnissen im Rahmen der Fördervoraussetzungen flexibel und bedarfsgerecht einsetzen. Auf diese Weise sind, je nach den regionalen Erfordernissen, sowohl stärkere Akzente zugunsten des ÖPNV als auch - etwa in den Flächenländern - zur Verbesserung des kommunalen Straßenbaus möglich. Die vorgesehenen Änderungen insgesamt erlauben es, das Erscheinungsbild des ÖPNV in den kommenden Jahren nachhaltig zu verbessern.

8. Mit der Bereitstellung zusätzlicher Mittel in Höhe von 10,5 Mrd. DM bis zum Jahr 1995 trägt die Bundesregierung den Forderungen nach zusätzlichen Finanzierungshilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden Rechnung. Zusammen mit den weiterhin notwendigen Eigenleistungen der Länder und Gemeinden ist eine deutliche Ausweitung des Investitionsvolumens mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die gemeindlichen Verkehrsverhältnisse zu erwarten.