

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)**

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
— Drucksache 11/917 —

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrs- **finanzierungsgesetzes**

A. Problem

Der Anteil von 5,4 Pfennigen an der Mineralölsteuer je Liter verbrauchter Treibstoff ist nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zweckgebunden. Diese Mittel steigen daher entsprechend dem Treibstoffverbrauch jährlich an.

Nach geltendem Recht wird im öffentlichen Personennahverkehr im wesentlichen nur der Bau von Fahrwegen gefördert, nicht jedoch die Anschaffung von Fahrzeugen.

B. Lösung

1. Plafondierung der zweckgebundenen Mittel auf 2,6 Mrd. DM jährlich.
2. An der Aufteilung der Finanzmasse zwischen kommunalem Straßenbau und öffentlichem Personennahverkehr im Verhältnis 50 : 50 wird festgehalten. Für vier Jahre werden jedoch vorab 100 Mio. DM zur Fertigstellung begonnener Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs bereitgestellt.
3. Für die Erst- oder Ersatzbeschaffung von Bussen insbesondere im ländlichen Bereich sollen jährlich bis zu 100 Mio. DM bewilligt werden.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

1. Die Fraktion der SPD lehnt den Gesetzentwurf wegen der vorgesehenen Kürzung der zweckgebundenen Mittel ab.
2. Die Fraktion DIE GRÜNEN lehnt den Gesetzentwurf ebenfalls ab, weil sie keine weitere Förderung des kommunalen Straßenbaues wünscht.

D. Kosten

Die Kürzung der Finanzmasse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bedeutet, daß für allgemeine Haushaltszwecke jährlich etwa 150 Mio. DM zusätzlich zur Verfügung stehen.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf — Drucksache 11/917 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 11. November 1987

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich Rauen

Vorsitzender Berichterstatter

Zusammenstellung

des Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes
— Drucksache 11/917 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

Entwurf

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. die *Erstbeschaffung* von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen zur *Verdichtung bestehender Linien mit zusätzlichen Fahrzeugen oder zur Einrichtung neuer Linien mit Linienverkehr* nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes, soweit *sie überwiegend außerhalb von Verdichtungsräumen und den zugehörigen Randgebieten eingesetzt werden und für eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrsbedienung dringend erforderlich sind. Gefördert werden nur Fahrzeuge, für die der Antrag auf Zuwendungen bis zum 31. Dezember 1991 bei den zuständigen Behörden der Länder eingegangen ist und die bis zum 31. Dezember 1993 angeschafft worden sind.*“

2. § 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Förderung aus den Finanzhilfen für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 ist bis zu 60 vom Hundert, im Zonenrandgebiet bis zu 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Die Förderung aus den Finanzhilfen für Fahrzeuge nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 ist bis zu 30 vom Hundert, im Zonenrandgebiet bis zu 37,5 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig.“

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. März 1972 (BGBl. I S. 501), zuletzt geändert durch Artikel 17 des Gesetzes vom 24. April 1986 (BGBl. I S. 560), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 2 Abs. 1 wird folgende Nummer 6 angefügt:

„6. die **Beschaffung** von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen, soweit **diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden.**“

2. unverändert

Entwurf

3. § 6 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Programm für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 auf.“

4. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach den Worten „nach Maßgabe dieses Gesetzes sind“ die Worte „bis zu einem Betrag von zweitausendfünfhundert Millionen Deutsche Mark jährlich“ eingefügt.

b) Absatz 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Im übrigen entfallen 43 vom Hundert auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 sowie Nr. 5 Satz 1 und 57 vom Hundert auf sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 sowie § 11.“

Beschlüsse des 14. Ausschusses

3. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Der Bundesminister für Verkehr stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen das Programm für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 und Nr. 5 Satz 2 sowie nach Nr. 6, soweit es Fahrzeuge der in § 11 Abs. 1 genannten Unternehmen betrifft, auf; für die übrigen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 stellt jedes Land ein Programm auf. Bei Maßnahmen nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 ist das Ziel einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse außerhalb der Verdichtungsräume besonders zu berücksichtigen.“

b) Absatz 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Der finanzielle Rahmen für die Programme ergibt sich aus dem auf jedes Land entfallenden prozentualen Anteil an den nach § 10 Abs. 2 Satz 3 zur Verfügung stehenden Mitteln.“

4. § 10 erhält folgende Fassung:

„§ 10

Zweckbindung und Verteilung der Mittel

(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind bis zu einem Betrag von zweitausendsechshundert Millionen Deutsche Mark jährlich zu verwenden:

1. 90 vom Hundert des Mehraufkommens an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl. I S. 702) ergibt,
2. 90 vom Hundert des Mehraufkommens an Mineralölsteuer, das sich auf Grund von Artikel 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht.

(2) Von diesen Mitteln kann der Bundesminister für Verkehr einen Betrag von 0,25 vom Hundert, im Benehmen mit den Ländern bis zu 0,50 vom Hundert, für Forschungszwecke in Anspruch nehmen. In den Jahren 1988 bis 1991 werden von den übrigen Mitteln vorab einhundert Millionen Deutsche Mark für Maßnahmen nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 und § 11 zur Verfügung gestellt. Im übrigen entfallen je 50 vom Hundert auf Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 5 Satz 1 und auf die sonstigen Vorhaben nach § 2 Abs. 1 und § 11. Eine notwendige Veränderung oder Verlegung anderer Verkehrswege im Zusammenhang mit einem Vorhaben nach § 2 gilt dabei als Teil dieses Vorhabens. Aus den Mitteln für sonstige Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 und § 11 kann den Ländern vorab ein Betrag von bis zu 100 Millionen Deutsche Mark entsprechend ihren Anteilen nach § 6 Abs. 2 für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 zur Verfügung gestellt werden. Die Höhe dieser Mittel bestimmt der Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit den Ländern.

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

c) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 können die Länder bis zu 15 vom Hundert ihres Anteils nach § 6 Abs. 2 für Vorhaben verwenden, die in das Programm nach § 6 aufgenommen sind.“

(3) Zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4, Nr. 5 Satz 2 und Nr. 6 können die Länder bis zu **30** vom Hundert ihres Anteils nach § 6 Abs. 2 für Vorhaben verwenden, die in die Programme nach § 6 **Abs. 1** aufgenommen sind.

(4) Länder, deren Finanzbedarf für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 2 Abs. 1 Nr. 2 bis 4 und Nr. 5 Satz 2 und § 11 geringer ist als 50 vom Hundert des finanziellen Rahmens für ihr Programm zur Förderung des kommunalen Straßenbaus nach § 6 Abs. 2, erhalten auf Antrag vom Jahre 1992 an diesen Differenzbetrag zur zusätzlichen Finanzierung von Vorhaben zur Förderung des kommunalen Straßenbaus nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 5 Satz 1, die in das Programm nach § 6 Abs. 2 aufgenommen sind.“

5. § 11 Abs. 1 Satz 1 erhält folgende Fassung:

„Führen die Deutsche Bundesbahn oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie aus den nach § 10 Abs. 1 zur Verfügung stehenden Mitteln Investitionszuschüsse erhalten.“

5. unverändert

6. § 13 wird gestrichen.

Artikel 1a

Der Bundesminister für Verkehr kann den Wortlaut des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der vom 1. Januar 1988 an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekanntmachen.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 12 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 1988 in Kraft.

Artikel 3

unverändert

Bericht des Abgeordneten Rauen

Der in Drucksache 11/917 enthaltene Gesetzentwurf wurde in der 33. Sitzung des Deutschen Bundestages am 15. Oktober 1987 dem Ausschuß für Verkehr federführend zur Beratung überwiesen. Außerdem erfolgte die Überweisung zur Mitberatung an folgende Ausschüsse: Innenausschuß, Ausschuß für Wirtschaft, Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen und Haushaltsausschuß (zusätzlich Beteiligung nach § 96 GO). Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlage in seiner Sitzung am 11. November 1987 behandelt.

I. Ziele und Inhalt der Vorlage

Nach dem geltenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist ein Anteil von 5,4 Pfennigen an der Mineralölsteuer je Liter verbrauchter Treibstoff für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zweckgebunden. Die gesamte Finanzmasse von zur Zeit etwa 2,75 Mrd. DM, die entsprechend dem Ansteigen des Treibstoffverbrauchs jährlich weiter zunimmt, wird je zur Hälfte für Zuwendungen zum Bau von Verkehrswegen für den öffentlichen Personennahverkehr (einschließlich Omnibusbahnhöfe, Umsteigeanlagen und zentrale Werkstätten) und zum kommunalen Straßenbau verwendet. Die Anschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs wird nach geltendem Recht nicht gefördert.

Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs ist folgendes:

1. Die Finanzmasse, die für Zwecke des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ab 1988 zur Verfügung steht, soll künftig auf 2,5 Mrd. DM begrenzt werden.
2. Die Aufteilung der Finanzmasse zwischen öffentlichem Personennahverkehr und kommunalem Straßenbau soll von bisher 50 : 50 auf künftig 57 : 43 geändert werden. Dadurch soll erreicht werden, daß die Kürzung der Finanzmasse im wesentlichen zu Lasten des kommunalen Straßenbaus geht.
3. Künftig soll auch die Erstbeschaffung von Omnibussen, die zur Einrichtung neuer Buslinien oder Verdichtung bestehender Linien vorgesehen sind, mit Zuwendungen gefördert werden. Das Förderungsprogramm soll vom Bundesminister für Verkehr im Benehmen mit den Ländern aufgestellt werden.

II. Ergebnis der Ausschlußberatungen

Der Ausschuß hat den Regierungsentwurf wie folgt geändert:

1. Die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zweckgebundene Finanzmasse wird auf

2,6 Mrd. DM jährlich festgesetzt. Im Regierungsentwurf vorgesehen war eine Plafondierung auf 2,5 Mrd. DM; der Bundesrat hat eine Plafondierung auf 2,75 Mrd. DM gewünscht.

Die Kürzung der Finanzmasse um jährlich etwa 150 Mio. DM ist die finanzpolitische Folge von Neuregelungen im Finanzausgleich zwischen Bund und Ländern, durch die die Länder zusätzlich frei disponible Mittel von 685 Mio. DM jährlich erhalten.

2. An dem bisherigen Aufteilungsschlüssel zwischen Zuwendungen für den kommunalen Straßenbau und Zuwendungen für den öffentlichen Personennahverkehr von 50 : 50 soll auch künftig festgehalten werden. In den Jahren von 1988 bis 1991 sollen jedoch vorab jährlich 100 Mio. DM für den öffentlichen Personennahverkehr verwendet werden, um auf diese Weise eine zügige Fertigstellung begonnener ÖPNV-Projekte sicherzustellen. Ab 1. Januar 1992 gilt wieder uneingeschränkt der Aufteilungsschlüssel 50 : 50.
3. Zuwendungen sollen künftig auch gewährt werden für die Erst- und auch Ersatzbeschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen. Der Ausschuß hat damit einen Änderungsvorschlag des Bundesrates teilweise aufgegriffen. Schienenfahrzeuge sollen jedoch weiterhin nicht zuwendungsfähig sein; die Mittel sollen auf den ländlichen Bereich konzentriert werden.
Für diesen Zweck sollen jährlich bis zu 100 Mio. DM verwendet werden. Dieser Betrag ist aus dem ÖPNV-Anteil zu entnehmen und nach demselben Schlüssel auf die Bundesländer zu verteilen, der auch für die Verteilung der Mittel für den kommunalen Straßenbau gilt. Die im Regierungsentwurf enthaltene Befristung soll entfallen.
4. Die Länder sollen künftig in die Lage versetzt werden, bis zu 30 v. H. der Mittel des kommunalen Straßenbaus für die zusätzliche Förderung von ÖPNV-Vorhaben umzuschichten. Bisher betrug der Satz 15 v. H. Der Ausschuß hat damit einem Vorschlag des Bundesrates Rechnung getragen, der dazu dient, den unterschiedlichen Bedürfnissen der einzelnen Länder noch besser als bisher Rechnung zu tragen.
5. Außerdem ist ab 1992 auch eine Umschichtungsmöglichkeit von ÖPNV-Mitteln zum kommunalen Straßenbau vorgesehen, die solchen Ländern zugute kommen soll, die beim öffentlichen Personennahverkehr nur geringen Mittelbedarf haben.

III. Minderheitsmeinung im Ausschuß

Die Mitglieder der Fraktion der SPD haben den Gesetzentwurf insgesamt abgelehnt, weil sie die vorge-

sehene Kürzung der zweckgebundenen Mittel und die für die kommenden Jahre vorgesehene Plafondierung auf 2,6 Mrd. DM für nicht vertretbar halten. Nach ihrer Auffassung ist eine solche Kürzung wegen des nach wie vor großen Bedarfs sowohl im öffentlichen Personennahverkehr wie auch im kommunalen Straßenbau unverträglich.

Die Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN haben den Gesetzentwurf ebenfalls abgelehnt, weil sie keine weitere Förderung des kommunalen Straßenbaues wünschen. Sie halten die Kürzung der Mittel für Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr für nicht vertretbar.

IV. Mitberatende Stellungnahmen, Beschlüßvorschlag

1. Der Ausschuß für Wirtschaft hat empfohlen, den Gesetzentwurf in der Fassung der Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates anzunehmen.
2. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen schlägt vor, an dem bisherigen Volumen der Finanzhilfen von 2,75 Mrd. DM und an dem bisherigen Aufteilungsverhältnis zwischen ÖPNV/kommunaler Straßenbau von 50 : 50 festzuhalten. Die Zuwendungen für die Beschaffung von Bussen soll aus den für den ÖPNV vorgesehenen Mitteln entnommen werden.
3. Der Haushaltsausschuß hat dem Gesetzentwurf zugestimmt, jedoch soll das Aufteilungsverhältnis von 50 : 50 zwischen kommunalem Straßenbau und öffentlichem Personennahverkehr beibehalten werden. Ein Bericht nach § 96 der Geschäftsordnung wird gesondert vorgelegt.
4. Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wünscht den Einsatz der vorhandenen Finanzmittel in der Weise, daß laufende Planungen plangerecht verwirklicht werden können und in zukünftige Programme möglichst wenig eingegriffen werden muß. Die Aufnahme von Bussen in den Förderungskatalog wird unterstützt, ebenso die Erweiterung der Umschichtungsmöglichkeiten von Mitteln zwischen ÖPNV und kommunalem Straßenbau.
5. Der Innenausschuß schlägt eine Plafondierung der Finanzmittel auf 2,6 Mrd. DM jährlich und ein Festhalten an dem Aufteilungsschlüssel 50 : 50 zwischen ÖPNV und kommunalem Straßenbau vor. Er unterstützt ebenfalls die Aufnahme von Bussen in den Förderungskatalog und die Erweiterung der Umschichtungsmöglichkeiten zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV.
6. Der federführende Ausschuß für Verkehr schlägt mit Stimmenmehrheit vor, den Gesetzentwurf in der aus der Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen.

Bonn, den 11. November 1987

Rauen

Berichterstatte