

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP**

### **Förderung kommunaler Klimaschutzmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr**

Im Klimaschutzprogramm 2030 für Deutschland strebt die Bundesregierung durch verschiedene Maßnahmen an, die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs sowie des Radverkehrs zu erhöhen. Unter anderem hat die Bundesregierung im Jahr 2019 angekündigt, die finanziellen Mittel für einige bereits vorhandenen Programme noch einmal aufzustocken und Förderrichtlinien anzupassen (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/gvfg-nahverkehr.html> und Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes). Trotz verschiedener Fördermöglichkeiten erhöht sich mit der Änderung des Gemeindefinanzierungsgesetzes aber auch das Risiko, dass Finanzmittel, die für den Ausbau der Kapazitäten im öffentlichen Nahverkehr angedacht sind, für andere Maßnahmen verwendet werden. Einzig Nordrhein-Westfalen hat sich bisher dazu bekannt, seinen Anteil aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, das den Ländern ab 2020 anstelle von Entflechtungsmitteln zusteht, weiterhin zweckgebunden für Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen (<http://www.mobi-wissen.de/Finanzierung/Entflechtungsgesetz> und <https://fragdenstaat.de/anfrage/forderung-von-investitionen-in-den-nahverkehr-entfall-des-entflechtungsgesetzes-des-bundes-auerm-landes-gvfg-in-mecklenburg-vorpommern/>).

Hinzu kommt: Egal ob geplante Investitionen in den Fahrrad-, Bus- oder Schienenverkehr – die verschiedenen Fördermöglichkeiten sind hochkomplex. Besonders dann, wenn Fördermaßnahmen nicht einheitlich auf alle Bereiche des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angewendet werden können. Das gefährdet den langfristigen Erfolg beim kommunalen Klimaschutz.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung geplant, um sicherzustellen, dass die Länder auch zukünftig die Mittel, die ihnen vom Bund für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (vormals Entflechtungsmittel, ab 2020 Mittel aus dem Umsatzsteueraufkom-

- men des Bundes) zugewiesen werden, nicht zweckentfremden, sondern weiter zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden nutzen?
2. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass die Länder sich angesichts der angedachten Ausweitung des Förderkatalogs im Rahmen der GVFG-Novelle (GVFG = Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie der deutlichen Erhöhung der finanziellen Fördermittel nicht aus der Verantwortung ziehen, weil der Bund nun zu einem großen Teil auch die Vorhaben finanzieren kann, die bisher allein von den Ländern finanziert werden konnten?
    - a) Wie schätzt die Bundesregierung das Risiko dieser Doppelzuständigkeit ein?
    - b) Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass am Ende nicht weniger finanzielle Mittel für den ÖPNV zur Verfügung stehen als angedacht?
  3. Wie gedenkt die Bundesregierung sicherzustellen, dass Bundesmittel, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gedacht sind, d. h. vor allem für den Kapazitätsausbau im ÖPNV bzw. um eine bessere und attraktivere Verkehrsinfrastruktur des ÖPNV zu erreichen, nicht zur Subvention beispielsweise günstiger ÖPNV-Tickets zweckentfremdet werden?
  4. Wie plant die Bundesregierung, die Beurteilung von Verkehrsinvestitionen an die neuen Gegebenheiten anzupassen?
    - a) Wie werden die Klimaschutzziele der Bundesregierung in der standardisierten Bewertung von Verkehrsinvestitionen des öffentlichen Nahverkehrs und Folgekostenrechnung einbezogen?
    - b) Gibt es Überlegungen, die Klimaschutzziele stärker als bisher im Zielsystem der standardisierten Bewertung zu verankern?
    - c) Wenn ja, wie sehen diese Überlegungen aus?
  5. Wie viele Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm wurden im Jahr 2019 insgesamt abgerufen (bitte absolut und in Prozent angeben)?

Wie verteilen sich die abgerufenen Mittel auf die einzelnen Förderbereiche (bitte nach Neubau-, Ausbau- und eventuell sonstigen Projekten angeben)?
  6. Warum ist die neue Förderungsmaßnahme zur Grunderneuerung bzw. Sanierung von Verkehrsinfrastruktur im ÖPNV im GVFG-Bundesprogramm begrenzt auf die Infrastruktur des schienengebundenen ÖPNV, soweit diese weit überwiegend (>80 Prozent) auf besonderem Bahnkörper geführt wird (<https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/156/1915621.pdf>, S. 24)?
  7. Wie begegnet die Bundesregierung der Kritik, dass das Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 insgesamt zu viele unterschiedliche Förderrichtlinien beinhaltet (<http://www.staedtetag.de/presse/mitteilungen/084242/index.html> und <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/dieselkrise-forderung-fuer-saubere-luft-wird-kaum-abgerufen/23590144.html?ticket=ST-2392825-FntuAhboFukmg6TrqhAg-ap4>)?

Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung geplant, um das Förderprogramm zu vereinfachen?
  8. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen, damit mehr Finanzmittel als bisher aus dem Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 abgerufen werden?

Welche Verbesserungsvorschläge gibt es, das Programm zu entbürokratisieren?

9. Gibt es Regelungen der Bundesregierung, unter welchen Voraussetzungen den Automobilkonzernen bei Nichtabruf der Finanzmittel aus dem Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 das von ihnen beigesteuerte Geld zurückerstattet werden muss?
  - a) Wie viel von den 250 Mio. Euro bzw. wie viel von dem, was am Ende davon noch da ist, muss den Autobauern zurückerstattet werden (bitte absolut und in Prozent angeben)?
  - b) Bis wann muss den Autobauern ihr Anteil am Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020 zurückerstattet werden?
10. Hat die Bundesregierung die Absicht, die verschiedenen Förderprogramme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (besonders Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020, GVFG-Bundemittel und Nationaler Radverkehrsplan) langfristig in einem Programm zusammenzufassen?

Wenn ja, wann, und wie sehen die konkreten Pläne dazu aus?
11. Wie sind die im Jahr 2019 erstmals geförderten nichtinvestiven Finanzmittel für Radinfrastrukturprojekte beworben worden?
  - a) Wie viele Förderanträge sind hierzu bisher eingegangen (bitte einzeln auflisten)?
  - b) Welche Förderanträge sind bewilligt, und welche sind abgelehnt worden (bitte einzeln auflisten)?
  - c) Warum sind sie abgelehnt worden (bitte einzeln ausführen)?
12. Ist die Verwaltungsvereinbarung zur Ausreichung von Finanzhilfen zur Umsetzung des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ schon abgeschlossen?

Wenn ja, wann ist sie abgeschlossen worden, und wo wurde sie veröffentlicht?

Wenn nein, bis wann soll sie abgeschlossen sein?

  - a) Wo ist die Förderrichtlinie des Sonderprogrammes „Stadt und Land“ veröffentlicht?
  - b) Wie viele Kommunen haben sich schon um Fördermittel aus dem Sonderprogramm beworben (bitte einzeln ausführen)?

Mit welchen Maßnahmen haben sie sich beworben (bitte einzeln ausführen)?
  - c) Wie viele Förderanträge sind schon bewilligt worden (bitte nach Land und Fördermaßnahme aufschlüsseln)?

Berlin, den 14. Mai 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

