

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta,  
Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/28712 –**

### **Mittelabfluss des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Für die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind in Deutschland grundsätzlich die Länder und Kommunen zuständig. Sie sorgen dafür, dass den Menschen ein attraktives Angebot öffentlicher Verkehrsträger mit Bussen, U- und S-Bahnen sowie Straßenbahnen zur Verfügung steht. Die nötigen Investitionen in diese öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen überfordern jedoch häufig einzelne Kommunen. Insbesondere bei spurgebundenen Verkehrsträgern wie Bahnen oder Trams in Großstädten übersteigt der Finanzbedarf für Ausbau und Modernisierung die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel deutlich. Der Bund gewährt den Ländern und Kommunen daher Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG).

Die durch das GVFG zur Verfügung gestellten Bundesmittel wurden in den letzten Jahren stetig erhöht. So wurden im Jahr 2018 333 Mio. Euro bereitgestellt. Mit der letzten Novellierung des GVFG im März 2020 hat sich dieser Betrag im Jahr 2021 auf 1 Mrd. Euro erhöht. Das Gesetz sieht zudem vor, die Mittel ab dem Jahr 2025 auf 2 Mrd. Euro zu verdoppeln und mit jährlich 2,5 Prozent zu dynamisieren. Die Neufassung des vergangenen Jahres regelt darüber hinaus eine Ausweitung der Fördertatbestände. Seitdem können die GVFG-Mittel nicht nur für den Neu- und Ausbau verwendet werden, sondern ebenso für Sanierungsprojekte. Darüber hinaus wurden unter anderem die Grenzen von zuwendungsfähigen Kosten abgesenkt, die Restriktionen zu besonderen Bahnkörpern abgebaut und Investitionen in Projekte ermöglicht, die zu einer Kapazitätserhöhung im bestehenden Netz oder Verbesserungen der Betriebsqualität führen. Aufgrund der in den vergangenen Jahren mehrfach angehobenen Bundesmittel stellen sich nun insbesondere Fragen bezüglich des Mittelabflusses.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit der Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) zum 1. Januar 2020 wurden neue Fördertatbestände und erleichterte Bedingungen für die Förderung von Vorhaben des schienengebundenen öffentlichen Per-

sonennahverkehrs (ÖPNV) eingeführt. Das Gesetz stellt ein austariertes und weitgehendes Verbesserungsangebot an die Länder dar. Einschränkungen gegenüber der vorherigen Rechtslage sind nicht vorgenommen worden. Die für die Länder verfügbaren Mittel des Bundes wurden erheblich erhöht. Bereits ab 2020 wurden die GVFG-Mittel auf rund 665 Mio. Euro erhöht. Ab 2021 erfolgte eine weitere Erhöhung auf 1 Mrd. Euro jährlich. Ab 2025 betragen die verfügbaren Bundesfinanzhilfen 2 Mrd. Euro jährlich, diese werden ab 2026 mit 1,8 Prozent jährlich dynamisiert. Damit werden die Weichen für eine nachhaltige Mobilität sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen gestellt und ein wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet.

Darüber hinaus soll das Standardisierte Bewertungsverfahren für GVFG-Projekte überarbeitet werden, so dass künftig neben den quantifizierbaren verkehrlichen Wirkungen auch Umwelt- und Klimawirkungen adäquat berücksichtigt werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) führt dazu Verfahrensgrundsätze zur Bewertung von GVFG-Projekten ein, welche die umfassende Darstellung der gesellschaftlichen, verkehrlichen und gesamtwirtschaftlichen Vorteilhaftigkeit dieser Projekte erleichtern, ihre Förderfähigkeit erhöhen und auf dieser Basis den zügigeren, zweckmäßigen Einsatz der bereitgestellten Bundesmittel bewirken sollen.

Die Grundsätze werden Basis für das neue Berechnungsverfahren der Standardisierten Bewertung, welches bis Ende 2021 unter Beteiligung der Länder und der kommunalen Spitzenverbände erarbeitet sein wird, und können bereits jetzt von den Ländern und Kommunen bei der Erarbeitung und Planung von Projekten zugrunde gelegt werden. Mit den neuen Verfahrensgrundsätzen werden umgehend sehr gute Voraussetzungen gegeben, Vorhaben erfolgreich für eine GVFG-Förderung anzumelden.

1. Welche Projekte wurden mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in den vergangenen zehn Jahren gefördert, und wie hoch waren die jeweiligen Kosten (bitte jeweils einzeln angeben sowie nach Jahr und Land aufschlüsseln)?

Für die Projekte, die zwischen 2010 bis 2019 mit Mitteln nach dem GVFG gefördert wurden, wird auf die Anlage verwiesen. Für das Jahr 2020 liegen dem Bund die Verwendungsnachweise noch nicht vor.

2. Wie lange haben die Projektfeststellungsverfahren der in Frage 1 genannten Projekte jeweils gedauert?

Für Vorhaben, die anteilig mit GVFG-Mitteln gefördert werden sollen, erfolgt zuerst eine Anmeldung seitens des Landes. Für die Projekte und die Feststellungsverfahren sind die Aufgabenträger zuständig.

3. Wie hoch war der Abfluss der Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in den vergangenen zehn Jahren (bitte nach Jahr aufschlüsseln)?

<b>Jahr</b>	<b>GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro gerundet</b>
2010	331
2011	343*
2012	312
2013	296

<b>Jahr</b>	<b>GVFG-Mittelabfluss in Mio. Euro gerundet</b>
2014	273
2015	318
2016	272
2017	287
2018	360*
2019	205
2020	313

\* inkl. nicht verausgabter Mittel aus Vorjahren

4. Wie viele Förderanträge sind in den vergangenen zehn Jahren abgelehnt worden (bitte nach Land aufschlüsseln)?

Keine.

5. Welche Förderanträge liegen der Bundesregierung gegenwärtig vor, und auf welches Finanzvolumen belaufen sich diese?

Derzeit liegen der Bundesregierung Finanzierungsanträge zur endgültigen Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm für folgende Vorhaben vor:

- Hamburg, U4-Verlängerung auf die Horner Geest,
- Neubau S-Bahn Station Hamburg-Elbbrücken,
- Bremen, Integrierter Schienenausbau Region Bremen, Verlängerung Linie 1 bis Huchting,
- S-Bahn München, Erdinger Ringschluss, Baustufe II, 1. Bauabschnitt, Flughafen München bis Schwaigerloh,
- Hannover Stadtbahnausbau – A-Süd – 4. BA, Stadtbahnverlängerung Hannover-Oberrieklingen nach Hemmingen,
- S-Bahn Rhein-Main, Viergleisiger Ausbau Frankfurt (West) – Bad Vilbel – Friedberg, 1. Baustufe, Frankfurt (West) – Bad Vilbel, Ergänzungsantrag,
- Bremen, Integrierter Schienenausbau Region Bremen, Straßenbahnquerverbindung Ost,
- München, Grunderneuerung der Trambahngleise im Umgriff des Hauptbahnhofes München,
- Nürnberg, Grunderneuerung des U-Bahnhofes Muggenhof,
- Grunderneuerungsmaßnahmen der Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt.

Bei Vorliegen der Fördervoraussetzungen und bei Anerkennung der dargestellten zuwendungsfähigen Kosten würde der Anteil nach GVFG ca. 590 Mio. Euro betragen.

6. Bis wann plant die Bundesregierung über diese Förderanträge zu beschließen?

Für jedes Vorhaben wird sukzessive im Laufe des Jahres 2021 eine Plausibilitätsprüfung durchgeführt, bei der das BMVI prüft, ob die Fördervoraussetzun-

gen gemäß GVFG vorliegen und die Voraussetzungen für eine Programmaufnahme gegeben sind.

Im Übrigen wird auf Antwort zu Frage 2 verwiesen.

7. Wie viele Mittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sind im Jahr 2021 bereits abgeflossen?

Zum 15. April 2021 wurden rund 17 Mio. Euro für Vorhaben gemäß GVFG abgerufen.

8. Wie viele Planstellen befassen sich im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit den Projektfeststellungsverfahren für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, und wie hat sich deren Zahl in den vergangenen zehn Jahren verändert?

Mit den Aufgaben im Zusammenhang mit dem GVFG befassen sich im BMVI 7,7 Planstellen. In den vergangenen zehn Jahren kamen zwei Planstellen hinzu.

9. Plant die Bundesregierung, die Zahl der Planstellen zukünftig zu erhöhen?  
Falls ja, in welchem Ausmaß, falls nein, warum nicht?

Es ist geplant im Jahr 2022 zwei weitere Planstellen zu schaffen.

Anlage

Land	GVFG-Vorhaben	2010 (in Mio. Euro)	2011 (in Mio. Euro)	2012 (in Mio. Euro)	2013 (in Mio. Euro)	2014 (in Mio. Euro)	2015 (in Mio. Euro)	2016 (in Mio. Euro)	2017 (in Mio. Euro)	2018 (in Mio. Euro)	2019 (in Mio. Euro)
Baden-Württemberg	S-Bahn Breisgau-Annap SWEG	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,8	0,0	0,4	0,0	23,9
Baden-Württemberg	Karlsruhe, Stadtbahn, Breiten - Pfalz	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Freiburg, Stadtbahn Nord, Sackteile	3,9	3,3	0,9	4,7	0,5	0,4	0,0	0,7	0,4	0,0
Baden-Württemberg	Stuttgart Stadtbahn Neubaustrecke Linie U 12/U 15 Hbf Löwentorstr-Hallesch/Münster, Zuführlinien-Straßmühl, Olgaseek-Railbank	13,5	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Freiburg, Stadtbahnverlängerung, Stadtbahn Vauban, Neue Messe und Retestieg	0,0	0,0	0,0	0,0	1,4	3,0	7,3	9,0	8,8	5,0
Baden-Württemberg	Karlsruhe, Stadtbahn, Innerstraßenbahn 2020	22,5	12,7	25,5	40,0	90,0	90,0	61,5	45,9	30,1	10,8
Baden-Württemberg	Verlängerung der Straßenbahnlinie D (Tram) von Ströbbing nach Kehl	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,5	4,7	9,0
Baden-Württemberg	Zweigliedriger Ausbau des Streckeschnellbahns - Weinheim	1,2	16,5	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,7	0,0
Baden-Württemberg	Mannheim, Stadtbahn, Stadtbahnstrecke Mannheim Nord	3,8	7,1	3,5	19,5	8,3	3,3	12,5	6,4	2,0	0,0
Baden-Württemberg	Stuttgart, U 12, Hbf - Remiseck	11,0	2,0	0,2	0,0	0,0	0,0	22,1	5,7	2,6	0,0
Baden-Württemberg	Stuttgart Stadtbahn-Netzwerk, Talquerlinie Fasanenhof-Lemfelden-Echterdingen, Bernhausen - Neuhäusen 1, u. 2, FA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7,5
Baden-Württemberg	Ulm, Stadtbahn Ulm/Neu-Ulm	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,2	29,1	16,3	15,4
Baden-Württemberg	Mannheim, Stadtbahn, Stadtbahnstrecke Sing-Mannheim-Ost	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,3
Baden-Württemberg	Stuttgart, Stadtbahn, Tal-Längsbahn-Hölderlinplatz - Berliner Platz, Wilhelmplatz Bad Cannstatt - Neugebäude	0,0	2,1	0,9	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Heilbronn, Stadtbahn, Eppinger - Heilbronn - Ohrenweg	0,0	3,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Karlsruhe, Stadtbahn, Müglstaltstraße, Efilingen - Rastatt - Forbach - (I. Ausbaustufe)	0,0	0,0	0,0	1,3	1,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Heilbronn, Stadtbahn, Stadtgebiet Heilbronn (2. Ausbaustufe Nordost) - Freudenstadt	0,0	0,0	0,0	11,5	2,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	S-Bahn Stuttgart, S 60, Böblingen - Remlingen	2,0	2,2	17,0	2,5	-1,1	2,3	-1,0	-0,2	-0,2	0,0
Baden-Württemberg	S-Bahn Stuttgart, Freilberg - Benningen, Zögelfelder Ausbau	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Stadtbahn Heilbronn-Nord, Nickenrühl - Bad Rappenau (Höllvorhaben)	0,0	0,0	0,0	4,8	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	0,3
Baden-Württemberg	Nahschienenverkehr Rhein-Neckar, Mannheim - Wiesloch-Walldorf	2,6	3,5	0,0	2,2	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Baden-Württemberg	Nahschienenverkehr Rhein-Neckar 2, Baustufe	6,3	3,5	0,0	0,0	2,6	0,0	0,0	2,6	0,0	9,2
Baden-Württemberg	Ausbau der Infrastruktur im Elsenz- und Schwarzbach	9,3	3,4	1,1	-0,6	1,1	1,1	0,2	1,1	0,0	-0,3
Bayern	Nürnberg, U 3, BA 1 Gustav-Adolf-Str. - Friedr.-Ebert-Platz einsch. APT	6,0	3,0	13,0	0,0	-0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bayern	Augsburg, Straßenbahn, Mobilratsstabsches	6,2	5,0	3,0	7,5	11,8	4,8	7,0	8,5	7,2	8,7
Bayern	Nürnberg, U 3, Baustufe 2, Norowestring - (Friedrich-Ebert-Platz - Gustav-Adolf-Str.) - Geberzdorf	0,0	0,0	5,0	13,0	7,5	10,2	14,0	13,0	7,2	3,5
Bayern	München, U 3-Nord, OZ - Miesbach	9,0	8,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bayern	Garching, U 6-Nord, Reichartshausen - Forstengelände	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bayern	München, S-Bahn, S-Bahnstrecke S-Bahn Nürnberg	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bayern	München, S-Bahn, Erdinger Ringchluss	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	17,0
Bayern	Nürnberg, S-Bahn 2, Baustufe, Bamberg-Nürnberg-Hartmannshof, 1	16,0	17,2	5,7	6,2	2,7	3,9	0,8	0,8	2,0	0,4
Bayern	Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg - Ansbach (Dombühl)	15,6	4,0	2,7	0,9	1,2	1,8	1,8	0,2	3,2	0,8
Bayern	Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg-Hartmannshof, 2, BA, Lauf	6,0	2,2	1,1	0,8	1,3	0,3	0,2	0,7	0,1	0,0
Bayern	Nürnberg, S-Bahn, Nürnberg-Hbf - Neumarkt (Ost)	14,5	0,0	2,6	1,5	0,5	-0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Brandenburg	Berlin, S-Bahn, Flughafen-Neufahrn	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Berlin	Berlin, S-Bahn, Potsdamer Platz - U 55	0,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,2
Berlin	Berlin, S-Bahn, S-Bahnstrecke U 55, U 59	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Berlin	Berlin, S-Bahn, S-Bahnstrecke U 55, U 59	0,0	6,1	4,1	2,9	1,5	0,0	1,2	1,3	0,0	0,0
Berlin	S-Bahn Berlin, S 21	0,0	0,4	13,8	19,4	10,7	14,7	14,7	11,4	9,6	19,0
Berlin	S-Bahn Berlin, Bahnhof Ostkreuz	7,8	10,4	8,0	12,9	7,7	11,3	10,9	10,6	12,9	4,2
Berlin	S-Bahn Berlin, BfH Charlottenburg, Neubau/Ausbau	0,3	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Berlin	S-Bahn Berlin, Neorring/Nordkreuz Neubau/Ausbau	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Berlin	S-Bahn Berlin, Zugbildungsanlagen Tempelhof, Teilmotoren	0,0	0,4	0,0	1,4	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	0,5
Bremen	Bremen, Stadtbahn, Baunschulenweg (Neu-/Ausbau)	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bremen	Bremen, Stadtbahn, Barnardplatz - Hollerallee - Borgfeld (Eilertshof-Falkeberg)	1,5	0,0	7,5	6,0	5,5	0,2	0,0	0,0	0,0	0,5
Bremen	Bremen, Integriertes Schienenbauwerk Region Bremen	5,5	0,0	11,3	5,6	0,8	0,5	1,7	0,1	0,1	0,1



Anlage

Land	GVFG-Vorhaben	2010 (in Mio. Euro)	2011 (in Mio. Euro)	2012 (in Mio. Euro)	2013 (in Mio. Euro)	2014 (in Mio. Euro)	2015 (in Mio. Euro)	2016 (in Mio. Euro)	2017 (in Mio. Euro)	2018 (in Mio. Euro)	2019 (in Mio. Euro)
Thüringen	Jena, Straßenbahn, Zentrum - Ubersied	1,4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Thüringen	Erfurt, Stadtbahn	1,2	1,7	1,2	1,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Hinweis: Rückflüsse sind mit einem negativen Vorzeichen gekennzeichnet.

