

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Sven-Christian Kindler, weiterer Abgeordneter und der

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

– Drucksache 19/2293 –

Pläne der Bundesregierung im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 1971 gewährt der Bund mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Grundlage dafür war bis 2006 der Artikel 104a Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) a. F. Im Zuge der Föderalismusreform I und einer entsprechenden Änderung des Artikels 104a schaffte die Bundesregierung 2006 mit Artikel 125c Absatz 2 GG eine Übergangsregelung, um Förderprogramme bis zum Jahr 2019 fortführen zu können (siehe: www.bundestag.de/blob/480118/a46abbfb95801d0015e0d57b7514fed1/wd-4-109-16-pdf-data.pdf).

Durch die Gesetzesänderung vom 13. Juli 2017 wurde es möglich, Bundesförderprogramme auch nach 2019 fortzuführen. Im selben Zuge for die Bundesregierung die Finanzmittel auf 332,6 Mio. Euro bis zum Jahr 2025 ein (Bundesprogramm für die Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 6 Absatz 1 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn: 2017).

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD ist nun geplant „die Mittel für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bis 2021 auf jährlich eine Milliarde Euro [zu] erhöhen und danach jährlich dynamisiert für Aus- und Neubaumaßnahmen zur Verfügung [zu] stellen.“ Entsprechend diesem Vorhaben plant die Bundesregierung derzeit eine erneute Grundgesetzänderung, die eine Erhöhung der Mittel ermöglichen soll (www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2018/05/2018-05-02-finanzbeziehungen.html?nn=434518).

Nicht nur die Höhe der Mittel, auch der Kreis der förderfähigen Vorhaben sowie die Voraussetzung der finanziellen Förderung standen in der Vergangenheit in der Kritik (vgl. www.staedtetag.de/presse/beschluesse/079184/index.html). Unklar ist, inwiefern die Bundesregierung neben einer Erhöhung der Mittel auch eine Überarbeitung dieser Förderkriterien plant.

1. Welche dringenden Erfordernisse liegen aus Sicht der Bundesregierung vor, die Verkehrsverhältnisse in Kommunen grundlegend zu verbessern, insbesondere vor dem Hintergrund spezifischer Umweltschutzziele (Luft, Flächenverbrauch, Lärm), städtischer Verdichtung, demographischem Wandel, Verkehrssicherheitszielen sowie Klimaschutzanforderungen?

Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV liegen in der Zuständigkeit der Länder.

Die Förderung des ÖPNV durch den Bund erfolgt vor dem Hintergrund verkehrspolitischer Ziele und aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes. Der Bund unterstützt die Länder dabei zurzeit mit rd. 9 Mrd. Euro pro Jahr auf Grundlage der Entflechtungsmittel, des Regionalisierungsgesetzes und des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Damit gewährleistet der Bund, dass den genannten Zielen Rechnung getragen wird.

2. Welche Projekte wurden seit 2008 mit GVFG-Mitteln gefördert (bitte nach Projektname, Datum des Förderantrags, Datum der Förderbewilligung, Datum des Baubeginns, Datum des (voraussichtlichen) Bauabschlusses, Förderhöhe, Kommune und Bundesland aufschlüsseln)?

Die für die Gewährung von Bundesfinanzhilfen maßgeblichen Daten sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt. Angegeben sind das Datum der ersten endgültigen Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm (Kategorie a), die Förderhöhe insgesamt und die im Zeitraum 2008 bis 2016 zur Verfügung gestellten Bundesfinanzhilfen. Die Beträge für das Jahr 2017 liegen noch nicht vor.

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Schleswig-Holstein			
AKN, Kaltenkirchen – Landesgrenze (-Hamburg-Eidelstedt)	05.07.1996	35,737	10,069
Hamburg			
S-Bahn Hamburg Flughafenbindung Fuhlsbüttel	03.12.2000	143,405	31,192
AKN Hamburg-Eidelstedt – Landesgrenze (-Kaltenkirchen)	08.05.2000	40,607	8,366
Hamburg, U 4 Hafencity	23.05.2006	149,234	123,432
Hamburg, Verlängerung der U4 bis zu den Elbbrücken	30.09.2013	75,751	30,409
Niedersachsen			
Hannover, Stadtbahn Lahe – Altwarmbüchen/Misburg – Hemmigen Süd	16.07.2004	56,867	14,367

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Bremen			
Bremen Straßenbahn, Bismarckstr – Hollerallee-Borgfeld-Lilienthal-Falkenberg	18.10.1995	69,212	20,857
Bremen, Integrierter Schienenausbau Bremen	21.08.2006	63,502	29,158
Nordrhein-Westfalen			
Stadtbahn Rhein-Ruhr, 1. BA Mülheim – Schloss Broich Speldorf Kirche	28.09.1994	15,326	1,455
Stadtbahn Rhein-Sieg, Köln Mülheim – Rampe Buchheim	24.09.1990	127,452	17,196
Stadtbahn Rhein-Ruhr, Bochum Rampe Bessemerstr. – Lohring	23.07.2002	31,087	0,589
Düsseldorf, Kabinenbahn Flughafen	28.10.2002	11,741	1,566
Stadtbahn Rhein-Sieg, Köln Vorgebirgsbahn	08.05.1984	62,224	4,963
Stadtbahn Rhein-Sieg, Nord-Süd-Stadtbahn Köln	03.06.2002	510,422	205,353
Köln Stadtbahn Linie 1, Junkersdorf – Bonnstr.	05.12.2003	52,638	4,625
Stadtbahn Rhein-Ruhr, Düsseldorf, Kölnerstr. – Werstenerstr.	28.08.2000	24,849	1,973
Bielefeld, Stadtbahn Universität	25.08.2000	65,714	4,490
Stadtbahn Rhein-Ruhr, Düsseldorf, Wehrhahnlinie	06.11.2007	281,359	246,677
Region Aachen, Reaktivierung Euregionetz	30.11.2007	53,738	29,015
Stadtbahn Rhein-Ruhr, Dortmund BA S-Ost	19.11.2002	48,017	6,763
Stadtbahn Rhein-Ruhr, Dortmund BA S-West	19.11.2002	28,395	6,560
Stadtbahn Rhein-Sieg, Bonn Wurzerstr. – Bf Bad Godesberg Stadthalle	15.10.1986	89,943	25,181

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Hessen			
S-Bahn Rhein-Main, 4-gleisiger Ausbau Frankfurt – Bad Vilbel – Friedberg	09.11.2010	143,766	3,391
S-Bahn Rhein-Main Flughafen Gateway Gardens	26.03.2016	128,035	14,973
Nahverkehrsstufe Rhein-Neckar 2. Baustufe	08.09.2015	16,606	2,486
Frankfurt Stadtbahn Bockenheimer Warte – Niedereschbach	03.12.2008	84,898	28,652
Frankfurt Stadtbahnerschließung Europaviertel	21.11.2016	125,545	3,600
Kassel Regio Tram	15.04.2004	6,000	21,975
Rheinland-Pfalz			
Nahschnellverkehr Rhein Neckar 2. Baustufe	11.11.2006	69,501	13,262
Nahschnellverkehr Rhein Neckar Neustadt – Ludwigshafen (1. Baustufe)	23.12.1996	40,333	26,026
Mainz, Straßenbahn Mainz Hbf – Lerchenberg	24.09.2013	43,701	36,606
Baden-Württemberg			
Karlsruhe, Stadtbahn, Innenstadterschließung	08.12.2008	300,032	264,156
S-Bahn Breisgau Anteil SWEG	03.12.2013	43,015	7,220
Stuttgart, Nördliche Diagonallinie, Linie U 13	20.11.1996	38,483	0,268
Stuttgart, Stadtbahn, Tal-Linie Hölderlinplatz – Berliner Platz – Neugereut	03.11.2000	49,492	3,153
Mannheim, Stadtbahn, Strecke Mannheim Nord	05.09.2013	38,082	30,510
Heilbronn, Stadtbahn, Eppingen – Heilbronn – Öhringen	10.11.1998	88,740	5,008
Karlsruhe, Stadtbahn, Murgtalstrecke, Ettingen, Rastatt -Freudenstadt	06.12.2000	91,166	5,884
Heilbronn, Stadtbahn, Stadtgebiet Heilbronn (2. Ausbaustufe Nordost)	09.11.2012	56,253	50,518
Stuttgart Stadtbahn Neubaustrecke Linie U 12/U15	05.07.2005	78,404	40,490
Freiburg, Stadtbahn nördliche Stadtteile	25.06.2008	18,789	15,377
Freiburg, Stadtbahnerweiterung Stadtbahn Vauban, Neue Messe	02.12.2004	58,907	20,807

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Stuttgart, U 12 – Hbf – Remseck	10.07.2009	106,312	88,059
S-Bahn Stuttgart S 60 Böblingen – Renningen	29.06.200	69,780	49,492
Stuttgart Stadtbahn Netzerweiterung Talquerlinie	07.12.2007	92,315	34,700
Verlängerung der Straßenbahnlinie D (Tram) von Straßburg nach Kehl	06.12.2013	20,251	7,257
Zweigleisiger Ausbau Strecke Schriesheim – Weinheim	18.08.2010	32,165	23,546
Ulm Straßenbahn Neu-Ulm	15.04.2015	66,098	32,247
Ausbau Infrastruktur Elsenzthal und Schwarzbachtal	19.02.2008	45,524	40,704
Bayern			
S-Bahn München, Flughafenbahn Ismaning	23.04.1985	121,633	1,769
S-Bahn Nürnberg, 1. Baustufe	27.03.1992	304,457	0,516
S-Bahn München, Park and Ride Anlagen 3. Vertrag	15.07.1991	9,203	0,320
U-Bahn Nürnberg, BA 3,1 Stadthalle Fürth-Hardthöhe	11.10.2000	59,054	1,400
S-Bahn Nürnberg, Nürnberg – Ansbach	10.09.2008	41,993	34,399
Nürnberg S-Bahn, 2. Baustufe, Bamberg – Nürnberg Hbf	11.12.2009	25,680	21,859
Nürnberg S-Bahn, 2. Baustufe, Lauf – Hartmannshof	04.06.2007	92,818	63,379
Nürnberg S-Bahn, 2. Baustufe, Nürnberg Hbf- Neumarkt	09.12.2009	30,120	25,996
S-Bahn München Flughafenspange Neufahrn	18.07.1996	85,342	6,507
München, S-Bahn, Erdinger Ringschluss	09.05.2014	102,411	21,377
München U 3 Nord	19.11.2003	101,400	47,000
Garching, U 6 – Nord	07.09.2001	91,043	1,110
Nürnberg U-Bahn, BA 3	11.10.2000	59,054	1,400
Nürnberg U 3, Gustav-Adolf-Str. – Friedr. Ebert-Platz	07.12.2000	124,168	33,495
Nürnberg Nordwestring	06.12.2010	86,946	49,700
Augsburg Straßenbahn, Mobilitätsdrehscheibe	21.02.2007	79,834	58,390

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Saarland			
Saarbrücken Stadtbahn Saar Ausbaustufe 1A und B	12.12.1994	165,551	42,792
Berlin			
S-Bahn Berlin, S 21	03.11.2010	152,604	70,448
S-Bahn Berlin Bahnhof Ostkreuz	18.03.2002	105,685	72,466
S-Bahn Berlin, Bhf Charlottenburg	18.03.2002	8,221	0,572
S-Bahn Berlin, Nordring	06.04.1998	9,949	1,676
S-Bahn Berlin Zugbildungsanlage Tempelhof	18.02.2008	11,738	5,987
S-Bahn Berlin, Baumschulenweg	28.02.2006	1,182	0,891
Berlin U-Bahn U2, U5, U8	25.11.1999	233,479	136,864
Berlin Straßenbahn Linien 1, 6, 23, 62	02.12.1999	52,133	1,388
Berlin Straßenbahn Linien 26, 27	06.12.2005	45,253	19,636
Brandenburg			
S-Bahn Berlin Lückenschluss Lichterfelde Süd – Teltow Stadt	18.03.2002	15,762	0,211
Sachsen			
S-Bahn Halle – Leipzig	01.09.1997	51,796	2,603
S-Bahn Dresden Hbf – Meißen Triebischtal	13.11.2001	101,023	70,133
S-Bahn Leipzig City Tunnel	10.06.2004	84,570	54,172
Leipzig Straßenbahn Linie 7, 11, 15	02.12.2004	45,833	16,589
Dresden Straßenbahn Pilotlinie 2	10.12.1994	128,706	17,143
Dresden Stadtbahnlinie Löbtau-Südvorstadt, Strehlen, Bühlau	26.09.2016	2,156	0,189
Chemnitz, Chemnitzer Modell	01.12.2010	38,900	25,944
Sachsen-Anhalt			
S-Bahn Halle – Leipzig – Halle-Landesgrenze	01.09.1997	58,134	2,390
Magdeburg Straßenbahn 2. Nord-Süd-Verbindung	27.03.2000	99,488	22,008
Halle Straßenbahn, Neustadt – Riebeckplatz, Hbf – Büschdorf	13.02.1998	49,950	8,416
Stadtbahnprojekt Halle	23.08.2013	82,073	18,079

Bezeichnung des Vorhabens	Datum der ersten Programmaufnahme	Bundesfinanzhilfen (BFH) insgesamt in Mio. €	BFH verausgabt im Zeitraum 2008 bis 2016 in Mio. €
Thüringen			
Jena Straßenbahn Zentrum – Lobeda	17.02.1993	61,610	8,327
Gera Stadtbahn, 1. und 2. Bauabschnitt	11.11.2002	65,854	2,612
Erfurt, Stadtbahn	14.03.1997	78,965	10,418

3. Welche Projektanträge für Mittel aus dem GVFG wurden seit 2008 abgelehnt (bitte nach Projektname, Datum des Förderantrags, Datum der Antragsablehnung, Grund der Ablehnung, beantragter Förderhöhe, Kommune und Bundesland aufschlüsseln)?

Keine.

4. Für welche Projekte liegen Anmeldungen vor, ohne dass diese bislang durch Mittel aus dem GVFG gefördert werden (bitte nach Projektname, Datum des Förderantrags, Grund der Verzögerung, beantragter Förderhöhe, Kommune und Bundesland aufschlüsseln)?

Anmeldungen für Vorhaben sind im GVFG-Bundesprogramm unter den Kategorien b und c aufgeführt. Finanzierungsanträge liegen hier grundsätzlich noch nicht vor. Das GVFG-Bundesprogramm wird den Abgeordneten des Deutschen Bundestages auf Anfrage zur Verfügung gestellt.

5. Für welche ÖPNV-Projekte (ÖPNV = öffentlicher Personennahverkehr) des GVFG-Bundesprogramms ist bis Ende des Jahres 2018 eine endgültige Bewilligung der Förderung geplant (bitte Projekt einschließlich der Gesamtkosten und der förderfähigen Kosten benennen)?

Für folgende Vorhaben liegen dem Bund Finanzierungsanträge vor und es ist nach derzeitigem Stand eine endgültige Programmaufnahme in Kategorie a und eine Bewilligung bis Ende des Jahres 2018 vorgesehen:

- Stadtbahnausbau Leipzig Linien 7, 11, 15: Teilanträge, beantragt wird die Anerkennung zusätzlich zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 4 Mio. Euro. Die Gesamtkosten des Vorhabens belaufen sich auf 103,7 Mio. Euro.
- Nürnberg U3, BA 2.2 Gebersdorf-Kleinreuth: Zuwendungsantrag, beantragt wird die Anerkennung zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 100,4 Mio. Euro. Die Gesamtkosten betragen 113,9 Mio. Euro.
- Mobilitätsdrehscheibe Augsburg: Ergänzungsantrag, beantragt wird die Anerkennung zusätzlich zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 1,1 Mio. Euro. Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rd. 367 Mio. Euro.
- Straßenbahn Ulm, Neubau der Straßenbahnstrecke Linie 2: Ergänzungsantrag, beantragt wird die Anerkennung zusätzlich zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 28,1 Mio. Euro. Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rd. 202 Mio. Euro.

- Mobilitätsnetz Heidelberg: Finanzierungsanträge, beantragt wird die Anerkennung zusätzlich zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 19,5 Mio. Euro. Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rd. 172 Mio. Euro.
- S-Bahn Berlin, S 21: Ergänzungsantrag, beantragt wird die Anerkennung zusätzlich zuwendungsfähiger Kosten in Höhe von 69,3 Mio. Euro. Die Gesamtkosten des Vorhabens betragen rd. 457 Mio. Euro.

6. Welchen Planungsstand haben nach Kenntnis der Bundesregierung die endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommenen (Kategorie „a“) S-Bahn-Projekte, die im Programm als Vorhaben der DB AG geführt werden (bitte nach Vorentwurfsplanung, Entwurfsplanung, Planfeststellungsverfahren eingeleitet, Erörterungstermin durchgeführt, Planfeststellungsbeschluss erlassen differenzieren) erreicht, und welche projektbezogenen Gesamtkosten bzw. förderfähigen Kosten ergeben sich im Einzelnen?

Wenn Vorhaben endgültig in das GVFG-Bundesprogramm aufgenommen werden, haben sie in aller Regel die Genehmigungsplanung durchlaufen. In Einzelfällen kann auch die Programmaufnahme schon zum Zeitraum der Erörterung erfolgen. Die Bewilligung von Bundesfinanzhilfen erfolgt jedoch grundsätzlich erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses. Die projektbezogenen Gesamtkosten bzw. förderfähigen Kosten ergeben sich im Einzelnen aus dem beigefügten GVFG-Bundesprogramm.

7. Plant die Bundesregierung eine Überarbeitung der förderungsfähigen Vorhaben des GVFG (derzeit § 2)?
 - a) Wenn ja, welche Änderungen sind geplant?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
8. Plant die Bundesregierung eine Überarbeitung der Voraussetzungen der Förderung des GVFG (derzeit § 3)?
 - a) Wenn ja, welche Änderungen sind geplant?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 104c, 104d, 125c, 143e) auf BR-Drucksache 165/18 wird durch Streichung der Wörter „ab dem 1. Januar 2025“ in Absatz 2 des Artikel 125c GG „eine sofortige Änderung der fortgeltenden Bestimmungen betreffend die Bundesprogramme nach § 6 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ermöglicht. Dies lässt sowohl Änderungen der Bestimmungen zur Höhe der Finanzhilfen als auch zur Art der zu fördernden Investitionen im Bereich der von den Bundesprogrammen erfassten Verkehrswege zu. Damit können Bundesprogramme zu den Schienenwegen aufgehoben, geändert oder neu aufgelegt werden. Insbesondere ist damit auch eine Bestandssanierung möglich. Erst nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens wird die Bundesregierung ihre weiteren Pläne zur Zukunft der schienengebundenen Gemeindeverkehrsfinanzierung konkretisieren können.

9. Welche Kritik ist der Bundesregierung am Bewertungsverfahren der Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV, nach dem beantragte Projekte durch die Fachabteilungen der Zuwendungsgeber bewertet werden, bekannt (siehe Antwort zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/11268)?

Der Bundesregierung ist vereinzelt Kritik bekannt, dass die Verfahrensanleitung zur Standardisierten Bewertung die örtlichen Rahmenbedingungen nicht detailliert genug abdecke. Dies kann systembedingt bei einer bundesweit einheitlichen Berechnungsgrundlage auch nicht sein. Für eine einheitliche gesamtwirtschaftliche Berechnung können keine regional unterschiedlichen Gewichtungsfaktoren verwendet werden.

Zudem wird kritisiert, dass nicht alle Nutzen, die durch ein Vorhaben generiert werden, in die Berechnung Eingang finden. In der Verfahrensanleitung, die seit 2017 angewendet wird, werden alle möglichen Nutzenbeiträge betrachtet, die sachlich dem Vorhaben zuzuordnenden und monetarisierbaren Nutzen erfasst und in die Nutzen-Kosten-Berechnung einfließen.

10. Sieht die Bundesregierung Überarbeitungsbedarf bei der Standardisierten Bewertung, die die Wirtschaftlichkeit der geplanten Projekte einschätzt?
- Wenn nein, warum nicht?
 - Wenn ja, welchen genau (bitte Änderungspläne auflisten)?

Es wird derzeit kein Überarbeitungsbedarf bei der Standardisierten Bewertung gesehen. Die Verfahrensanleitung ist gerade in einem zweijährigen Forschungsvorhaben umfassend überarbeitet und aktualisiert worden. Sie wird seit 2017 angewendet.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

11. Plant die Bundesregierung Änderungen im Bereich der Aufstellung der Programme des GVFG (derzeit § 6)?
- Wenn ja, welche Änderungen sind geplant?
 - Wenn nein, warum nicht?
12. Plant die Bundesregierung im Bereich der Aufstellung der Programme eine Herabsetzung der derzeit geltenden Mindestsumme von 50 Mio. Euro für Projekte (derzeit § 6 Absatz 1)?
- Wenn ja, auf welche Höhe?
 - Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

13. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung Hindernisse, die eine Erweiterung des GVFG auf andere Projekte, insbesondere zur Förderung anderer Vorhaben als die in § 2 Absatz 1 GVFG genannten, entgegenstehen?

Im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms können lediglich Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 GVFG gefördert werden. Die anderen in § 2 Absatz 1 GVFG genannten Fördertatbestände konnten nur in den ehemaligen GVFG-Länderprogrammen gefördert werden, die bis zur Föderalismusreform 2006 Bestand hatten.

14. Plant die Bundesregierung weitere Änderungen im GVFG?

- a) Wenn ja, welche?
b) Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

15. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die Finanzierung des Gemeindeverkehrs eine Übergangslösung (siehe Artikel 125c Absatz 2 Satz 2 GG geltende Fassung und Bundesratsdrucksache 165/18 S. 7) ist, und wenn ja, wann soll diese enden?

Nach Artikel 125c Absatz 2 Satz 2 GG hängt das Fortgelten der Regelung vom Willen des Gesetzgebers ab.

16. Befürwortet die Bundesregierung dauerhafte Zuwendungen des Bundes für Länder und Gemeinden für den Gemeindeverkehr, wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

17. Welche Finanzausstattung plant die Bundesregierung für das GVFG-Bundesprogramm in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 (bzw. im Zeitraum der mittelfristigen Finanzplanung)?

Die Bundesregierung plant bis 2021 folgende Finanzausstattung:

2018:	332,567 Mio. Euro
2019:	332,567 Mio. Euro
2020:	665,134 Mio. Euro
2021:	1 000,000 Mio. Euro

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 und 8 verwiesen.

18. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Sanierungsbedarf im Bereich der kommunalen Verkehrsinfrastruktur
 - a) im Bereich der kommunalen Straßenverkehrsinfrastruktur;
 - b) im Bereich ÖSPV (öffentlicher Straßenpersonenverkehr)?
19. Wie viele und welche Gemeinden in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung absehbar finanziell nicht in der Lage, marode Verkehrsinfrastruktur zu sanieren und zu modernisieren (bitte um konkrete Auflistung)?

Die Fragen 18 und 19 werden wegen ihres Sachzusammenhanges zusammen beantwortet.

Die Kommunalfinanzen sind Bestandteil der kommunalen Selbstverwaltung. Sie fallen damit nicht in den Verantwortungsbereich der Bundesregierung. Dies gilt auch für die Frage, wie viele und welche Gemeinden absehbar nicht in der Lage sind, marode Verkehrsinfrastruktur zu sanieren und zu modernisieren.

