

## **Stellungnahme des Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)**

### **„Ein zukunftsfähiges LGVFG für einen attraktiven ÖPNV“**

#### **Hintergrund**

Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ist heute neben dem GVFG-Bundesprogramm ein ganz maßgebliches Finanzierungsinstrument für kommunale Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr, aber auch für Investitionen in die kommunale Straßen- und Radwegeinfrastruktur. Seit 2007 werden Maßnahmen nach dem LGVFG aus Entflechtungsmitteln finanziert. Deren gesetzliche Grundlage, das Entflechtungsgesetz ist allerdings bis Ende 2019 zeitlich befristet. Statt der auf dieser Grundlage zweckgebundenen Zuweisungen für Infrastrukturinvestitionen erhalten die Länder ab 2020 vom Bund allgemeine Zuweisungen aus dem Umsatzsteueraufkommen.

Diese Änderung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ist für den ÖPNV in Baden-Württemberg von großer Tragweite. Denn die Steuermittel, die den Wegfall der Entflechtungsmittel kompensieren sollen, sind bisher nicht zweckgebunden.

#### **Aktuelle Herausforderungen und Anforderungen an ein künftiges LGVFG**

1. Aus Sicht des VDV besteht eine **sehr hohe Dringlichkeit** für eine Nachfolgeregelung ab 2020, die sicherstellt, dass LGVFG-Maßnahmen auch künftig **durch Zweckbindung** eine verlässliche Finanzierungsgrundlage erhalten. Darüber hinaus muss **das seit 2007 unveränderte Finanzierungsvolumen dem tatsächlichen Bedarf angepasst** werden. Eine Entscheidung dafür ist längst überfällig, vor dem Hintergrund der aktuellen Planungsunsicherheit für Vorhabenträger und der langen Planungsvorleistungen für Infrastrukturvorhaben.
2. An den **ÖPNV der Zukunft werden hohe Anforderungen** gestellt. Er wird von politischen Entscheidern aller Parteien als wichtiger Problemlöser für Klimaschutz und Luftreinhaltung erachtet. Gleichmaßen werden von den Nutzern des ÖPNV hohe Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV gestellt, hinsichtlich des Angebots, der Zuverlässigkeit, des Komforts und der Zugänglichkeit. Während der ÖPNV in Ballungsräumen zunehmend seine Kapazitätsgrenzen erreicht, spielt das Thema Daseinsvorsorge und Aufrechterhalten eines guten ÖPNV-Grundangebots in ländlichen Gebieten eine große Rolle.
3. Verschiedene Studien kommen mittlerweile zum Schluss, dass **nur durch einen massiven Ausbau des ÖPNV** die Klimaschutzziele (u.a. im Pariser Klimaabkommen, Klimaschutzplan der Bundesregierung von 2016, Klimaschutzgesetz Baden-Württemberg)

und Ziele der Luftreinhaltung (NO<sub>x</sub>-Grenzwerte und drohende Fahrverbote in baden-württembergischen Städten) erreicht werden können. Sowohl in der Studie „Verkehrsinfrastruktur 2030“ des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, als auch der Studie „Deutschland mobil 2030“ des VDV wird dies von den Gutachtern bestätigt, wobei methodisch ähnlich wie bei der Verkehrsverflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan vorgegangen wurde.

4. Bei wichtigen ÖPNV-Finanzierungsinstrumenten wie dem LGVFG **reicht deshalb ein „Weiter so“ nicht aus**. Auf Bundesebene wurde dies bereits erkannt: Im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung ist verankert, die finanzielle Ausstattung des GVFG-Bundesprogramms, mit dem ÖPNV-Großprojekte deren Investitionsvolumen über 50 Mio. EUR hinausgeht gefördert werden, von aktuell 333 Mio. EUR jährlich auf 1 Mrd. EUR zu verdreifachen.
5. Der **VDV appelliert deshalb an das Land und die kommunalen Landesverbände, sich zeitnah lösungsorientiert zusammenzusetzen**. Im Sinne der Absichtserklärung im Koalitionsvertrag der aktuellen Landesregierung von 2016, die LGVFG-Mittelausstattung auch über 2019 hinaus zu sichern.
6. Eine Erhebung der VDV-Landesgruppe Baden-Württemberg von 2017 zum **Finanzbedarf des LGVFG hat ergeben, dass alleine für den ÖPNV-Teil des LGVFG wenigstens 240 Mio. EUR jährlich** erforderlich sind. Dazu wurden in einer Schätzung ein moderater ÖPNV-Ausbau hinterlegt (der den Klimaschutzziele nicht gerecht wird) und ausschließlich bereits bestehende LGVFG-Fördertatbestände betrachtet, die allerdings heute nicht ausreichend mit Finanzmitteln hinterlegt sind. Schwerpunkte waren Schienenfahrzeuge, Erhalt bzw. Erneuerung der Schieneninfrastruktur, ÖPNV-Barrierefreiheit und Umbau der Businfrastruktur (Depots, Werkstätten) für alternative Antriebstechnologien. Diese 240 Mio. EUR stehen im Vergleich zu den heute für den ÖPNV zur Verfügung stehenden Mitteln von rund 95 Mio. EUR jährlich (75 Mio. EUR LGVFG + 20 Mio. EUR aus einem Sonderprogramm zur Schienenfahrzeugförderung, nur bis 2019).
7. Analog zu anderen wichtigen ÖPNV-Finanzierungsinstrumenten, die in den vergangenen Jahren „fit für die Zukunft“ gemacht wurden, muss auch bei einem künftigen LGVFG eine **Dynamisierung der Mittel** aufgenommen werden. Als Beispiel könnten die Regionalisierungsmittel dienen, die vom Bund an die Länder zur Finanzierung des regionalen Eisenbahnverkehrs ausgezahlt werden und bei denen eine jährliche Dynamisierungsrate von 1,8 % jährlich festgelegt ist.
8. Aus Sicht des VDV **wären diese Mittel vorhanden, es fehlt lediglich der politische Wille zur Umsetzung**. So haben sich Umsatzsteuer-Einnahmen des Landes von 2007 bis 2015 von rund 8,0 Mrd. EUR auf rund 10,9 Mrd. EUR deutlich erhöht. Im gleichen Zeitraum bis heute haben die LGVFG-Mittel im Gesamtprogramm (Straße/ÖPNV/Radverkehr) bei gleichbleibenden 165 Mio. EUR jährlich ständig an Wert verloren, unter Berücksichtigung von Inflation und Baupreisentwicklung in den vergangenen Jahren.
9. Der **ÖPNV-Teil des LGVFG** wurde im Zuge der Koalitionsvereinbarung der Landesregierung in 2016 darüber hinaus von 85 Mio. EUR jährlich auf 75 Mio. EUR jährlich gekürzt.

10. Vor diesem Hintergrund muss der **ÖPNV bei einer Aufstockung anders gewichtet** werden. Es gibt einen Nachholbedarf und zusätzlich fällt ab 2020 das aktuell laufende Sonderprogramm zur Schienenfahrzeugförderung weg.
11. Aus Sicht des VDV wäre ein denkbarer Ansatz, dass das **Land den Sockelbetrag** von 165 Mio. EUR übernimmt und sich **Land und die kommunale Seite gemeinsam an der Aufstockung beteiligen** (analog zur ÖPNV-Finanzierungsreform).
12. 2013 wurde der Fördersatz des LGVFG generell für alle Fördertatbestände von 75 auf 50 % abgesenkt. Bereits damals hatte der VDV darauf aufmerksam gemacht, dass diese Absenkung der Förderquote in Verbindung mit der Einführung der Festbetragsförderung und damit der einseitigen Verlagerung des Kostenrisikos insbesondere bei mittelgroßen Infrastrukturvorhaben zu einer deutlich höheren Belastung für die kommunalen Vorhabenträger führt. Deshalb spricht sich der VDV **bei der Überarbeitung des LGVFG dafür aus, gestaffelte Förderquoten aufzunehmen**: Erhöhung der Förderquote von heute 50 % für Infrastrukturvorhaben auf 75 %, Beibehaltung der 50 %-Förderung für kleinere Vorhaben.

Kontakt:

Ulrich Weber  
Geschäftsführer  
Landesgruppe Baden-Württemberg  
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen  
Schockenriedstraße 50  
70565 Stuttgart  
Tel. 0711-7885-6044  
weber@vdv.de