

Das Rennen um die Fördermittel im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Der stark wachsende Fördertopf auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes bietet Kommunen in Teilen bislang ungenutzte Möglichkeiten, in ihre Infrastruktur im schienengebundenen ÖPNV zu investieren. Doch wie entwickelt sich das Bundesprogramm in den nächsten Jahren und welche Rolle kommt dabei dem Standardisierten Bewertungsverfahren zu?

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – hochattraktive Fördermöglichkeit für kommunale Infrastrukturvorhaben im schienengebundenen ÖPNV

Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bietet Kommunen eine vielversprechende Möglichkeit, Infrastrukturvorhaben im Bereich des schienengebundenen ÖPNV durch Bundesmittel fördern zu lassen. Obwohl Länder und Kommunen nach wie vor originär für die Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung der Maßnahmen zuständig sind, stellt der Bund über dieses Vehikel erhebliche Mittel für den Ausbau des umweltfreundlichen ÖPNV zur Verfügung.

Die Mitte 2020 verabschiedete Novelle des GVFG hat die Attraktivität des Förderprogramms sogar noch einmal deutlich gesteigert. Beispielhaft seien hier die Anhebung der bereitgestellten Fördermittel (von 333 Mio. Euro bis 2019 auf **1 Mrd. Euro** jährlich seit 2021)¹, die Anhebung der maßnahmenspezifischen Fördersätze auf bis zu 90 Prozent der Investitionskosten, die Ausdehnung förderfähiger Maßnahmenkategorien (z. B. für die „Grunderneuerung“) sowie die Senkung der Mindestvorhabengröße auf 10 Mio. Euro genannt.² Eine weitere Attraktivitätssteigerung wird das GVFG ab 2025 erfahren, denn dann stehen jährlich sogar **2 Mrd. Euro** zur Verfügung, für die zudem eine Dynamik von 1,8 % vorgesehen ist.

Meist geringe Abrufquoten in der Vergangenheit

Potenzial zur Verbesserung besteht hingegen wie bei vielen Förderprogrammen auch beim GVFG hinsichtlich der Inanspruchnahme der Fördermittel. Sei es aufgrund komplexer Beantragungsprozesse oder aufgrund unzureichender Kenntnisse der Fördermöglichkeiten – die verfügbaren Fördermittel wurden, wie Abbildung 1 skizziert, in den vergangenen Jahren meist nur unvollständig abgerufen.³ Dies veranlasste bereits den Bundesrechnungshof zu einer Forderung nach schlankeren Prozessen und einheitlichen Verfahren.⁴ Bereits im Juli 2022 wurde deshalb die Weiterentwicklung des so genannten „**standardisierten Bewertungsverfahrens**“ veröffentlicht. Das Verfahren ist das zentrale Instrument zur Beurteilung der Förderanträge und dient der einheitlichen Wirtschaftlichkeitsbetrachtung von Investitionsvorhaben im schienengebundenen ÖPNV.

¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Stichwort „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz“, Abruf am 20.10.2023

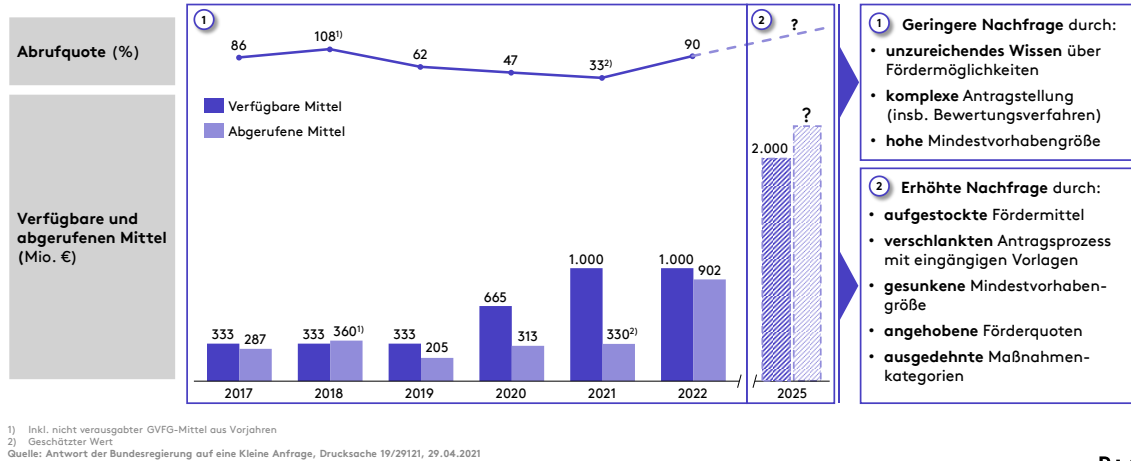
² Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Artikel „2021 mehr als 260 Vorhaben durch Länder angemeldet“, Abruf am 20.10.2023

³ Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, Drucksache 19/29121, Abruf am 20.10.2023

⁴ Bundesrechnungshof, Bericht über den Einsatz von Bundesmitteln für den Öffentlichen Personennahverkehr, Abruf am 20.10.2023

Die verfügbaren Mittel des GVFG wurden in den letzten Jahren meist nicht vollständig abgerufen – zukünftig dürfte die Nachfrage jedoch deutlich ansteigen

VERAUSGABTE MITTEL DES GVFG



BLC

Abbildung 1: Verfügbare und abgerufene/nachgefragte Mittel aus dem GVFG

Das Fahrticket zur Zielerreichung: Standardisiertes Bewertungsverfahren

Um die attraktiven Fördermittel des Bundes zu erhalten, muss eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nach Vorgabe dieses „Standardisierten Bewertungsverfahrens“ erfolgen. Mit dieser Vorgabe möchte der Fördermittelgeber Aufschluss sowohl über die Förderwürdigkeit des Vorhabens als auch die nachträglichen finanziellen Auswirkungen erhalten.

Konkret werden im Rahmen des Verfahrens unterschiedliche Angebots- und Nachfragedaten in verschiedenen Entwicklungsszenarien gegenübergestellt und ausgewertet. Das Ergebnis der Auswertung ist ein Indikator, der Aufschluss über das Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt. Dabei sollte die Differenz aus Nutzen und Kosten unzweifelhaft positiv sowie der Nutzen verhältnismäßig größer als die Kosten sein.

Der Umfang des Standardisierten Bewertungsverfahrens zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Investitionsvorhabens hängt vom Investitionsvolumen ab

ANWENDUNGSFÄLLE DES GVFG

Vorhaben	Maximaler Fördersatz (%)	Investitionsvolumen		
		< 10 Mio. €	10 bis <30 Mio. €	≥ 30 Mio. €
Aus- und Neubau	75	Vereinfachtes Verfahren (VV) – ohne Verkehrsmodellierung, unterstützt anhand von vorgegebenen Berechnungsblättern	Standardisiertes Bewertungsverfahren (SV) – zur Wirtschaftlichkeit des Investitionsvorhabens	Standardisiertes Bewertungsverfahren (SV) – zur Wirtschaftlichkeit des Investitionsvorhabens
Elektrifizierung/ Tank- und Ladeinfrastruktur	90			
Reaktivierung	90			
Streckenausbau	75			
Stationsneubau	60			
Stationsausbau/ Stationsverlegung	60			

BLC

Abbildung 2: Anwendungsfälle des GVFG

Wie aufwendig die Durchführung eines solchen Verfahrens ist, hängt stark von der Art und dem Umfang des Vorhabens ab. Seit der letzten GVFG-Novelle gab es auch hierzu einige Veränderungen in den Vorgaben zur Standardisierten Bewertung. Durch das Herabsetzen der Mindestvorhabengröße auf 30 Mio. Euro bzw. bei manchen Maßnahmentypen sogar 10 Mio. Euro je Vorhaben und die Einführung neuer Vorhabenkategorien wurden verschiedene Verfahrensvereinfachungen vorgenommen. Eine Aufschlüsselung der Anwendungsformen der Standardisierten Bewertung je nach Art und Umfang des Investitionsvorhabens wird detailliert in Abbildung 2 dargestellt. Die vereinfachten Verfahren zeichnen sich größtenteils durch weniger Auswertungsaufwand durch vorgegebene Berechnungsblätter aus. Zum einen sind diese Vereinfachungen dadurch zu begründen, dass der Aufwand einer Standardisierten Bewertung und die zu erhaltenden Fördermittel bei kleineren Vorhaben in keinem Verhältnis ständen. Zum anderen zeigt sich hier der Wille des Bundes, mehr Kommunen durch eine einfachere Antragsstellung zu einer Antragstellung zu bewegen. Im Jahr 2022 zeigten sich bereits erste Erfolge dieser Bemühungen.

Zukünftig steigende Nachfrage nach Fördergeldern erwartet

Durch die angesprochenen Erleichterungen im Antragsprozess sowie die Senkung der Mindestvorhabengröße werden mehr Kommunen animiert, Bundesmittel im Rahmen des GVFG zu beantragen. Außerdem führen die erhöhten Fördersätze neben einer gesteigerten Attraktivität des Programms auch zu einer höheren Inanspruchnahme der Mittel je Fördervorhaben. Dadurch lässt sich ableiten, dass die Abaufquoten in Zukunft drastisch ansteigen.

Ein erster Beleg für diese Entwicklung liefert die Zahl der abgerufenen Mittel des Jahres 2022. Von den verfügbaren Bundeshilfen von einer Milliarde Euro wurden über 90 % in ortsgebundene Projekte investiert – gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung um den Faktor drei! Zudem ist zu vermuten, dass dieser rapide Anstieg nicht nur auf Änderungen des Gesetzes oder des Verfahrens zurückzuführen ist. Neben der naheliegenden Erklärung inflationierter Preise ist auch davon auszugehen, dass der Investitionsbedarf in den Kommunen nachhaltig gestiegen ist. Es ist zu erwarten, dass sich dieser Trend auch in Zukunft fortsetzen wird. Dies könnte dazu führen, dass der Fördertopf trotz einer deutlichen Anhebung auf 2 Mrd. Euro und der nachfolgenden Dynamisierung den Bedarf an Zuwendungen für Infrastrukturprojekte in den Gemeinden nicht mehr decken kann. Somit könnte dieser in Zukunft nicht nur voll ausgeschöpft, sondern auch überzeichnet sein.⁵

Die Daten der vergangenen Jahre zeigen, dass seit 2018 fast keine Anträge im Rahmen des GVFG abgelehnt wurden. Dies war – solange die beantragten Projekte das Mindestkriterium der Wirtschaftlichkeit erfüllten - aufgrund der hohen Menge an überschüssigen Mitteln auch nicht erforderlich. Zukünftig wird der Fördermittelgeber jedoch gezwungen sein, stärker zwischen den eingehenden Anträgen zu priorisieren. Konkret bedeutet dies, dass der Nutzen-Kosten-Indikator eine noch bedeutendere Rolle im Rahmen der Mittelvergabe einnehmen wird. Ging es in der Vergangenheit hauptsächlich darum, die allgemeine Wirtschaftlichkeit eines Verfahrens zu belegen, erwarten wir zukünftig eine strenge Priorisierung nach dieser Kennzahl. Dann reicht es nicht mehr aus, die Mindestanforderungen eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses zu erfüllen, sondern es wird erforderlich sein, sich gegenüber anderen Projektvorhaben zu behaupten.

Damit rückt zukünftig auch die Qualität der Ausarbeitung weiter in den Mittelpunkt der Antragstellung. Bei der Durchführung des Standardisierten Bewertungsverfahrens sollten Kommunen auf eine besonders gewissenhafte Nutzenkalkulation unter Ausnutzung vorhandener Ermessensspielräume abzielen – die Inanspruchnahme professioneller Unterstützung zahlt sich hierbei erfahrungsgemäß aus.

⁵ Tagesspiegel: „Wohin die Gelder aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz fließen“ (vom 05.07.2023), abgerufen am 20.10.2023