



## **Gesetzentwurf**

der Landesregierung

**Entwurf eines Gesetzes über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein - GVFG-SH)**

**Federführend ist das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus**

## Gesetzentwurf der Landesregierung

### **Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein - GVFG-SH)**

#### **A. Problem**

Seit 1967 gewährt der Bund den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zunächst auf Grundlage des Artikel 8 § 4 des Steueränderungsgesetzes 1966 und seit 1971 auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) Finanzhilfen aus dem Mineralölsteueraufkommen. Die Finanzhilfen des Bundes werden für den kommunalen Straßenbau (KStB) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt. Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden war und ist Aufgabe der Länder. Der Bund konnte den Ländern dazu nur soweit und solange Finanzhilfen gewähren, wie dies den in Artikel 104 a Absatz 4 (alt) Grundgesetz genannten Zwecken (Abwehr einer Störung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts, Ausgleich unterschiedlicher Wirtschaftskraft im Bundesgebiet, Förderung des wirtschaftlichen Wachstums) diene. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist historisch gesehen das Ergebnis der Forderung nach einer angemessenen Beteiligung der Gemeinden am Aufkommen der Mineralölsteuer.

Mit der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden steht den Ländern nach dem Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) ab dem 01. Januar 2007 jährlich ein Betrag von rd. 1,34 Mrd. € aus dem Haushalt des Bundes zu. Der auf Schleswig-Holstein entfallende Anteil beträgt rd. 43,3 Mio. € und wird auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein (GVFG-SH) vom 15. Dezember 2006 (GVObI. Schl.-H. S. 358) für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden eingesetzt. Die Bundeszuweisungen laufen zum 31. Dezember 2019 aus. Es ist erklärtes Ziel der Landesregierung, die hierauf basierende Förderung über 2019 hinaus mit Landesmitteln fortzuführen. Mit der gesetzlichen Nachfolgeregelung kann das Land die Kommunen auch nach 2019 u.a. beim Erhalt, Bau und Ausbau verkehrswichtiger Straßen und ÖPNV-Einrichtungen, der Errichtung von Verkehrsleitsystemen, dem Radwegebau und bei ihrer gesetzlichen Kostenbeteiligung bei Kreuzungsmaßnahmen (Wasserstraße und Eisenbahnlinien) finanziell unterstützen.

Durch die Stärkung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger können nachteilige Auswirkungen des Strukturwandels in ländlichen Räumen wesentlich gemildert werden. Gleichzeitig ist die Verbesserung des Verkehrsangebotes ein wichtiger Beitrag für die regionale Wirtschaftsförderung. Ein weiteres Ziel ist die Sicherung eines Verkehrsnetzes, das den Anforderungen an Funktionalität, Leistungsfähigkeit, Sicherheit, Umweltverträglichkeit, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit entspricht.

Der ständig wachsende Verkehr verlangt in Städten und Gemeinden umfangreiche und kostenaufwendige Infrastrukturmaßnahmen. Die Finanzkraft der kommunalen Baulastträger, in deren Zuständigkeitsbereich die Lösung der Verkehrsprobleme fällt, reicht nicht aus, um diesen Aufgaben gerecht zu werden.

In den letzten Jahren wurde deutlich, dass für die Sicherung der Gebrauchsfähigkeit des kommunalen Straßengrundnetzes wie auch beim Ausbau der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr ein erheblicher zusätzlicher Investitionsbedarf vorhanden ist. So werden u.a. Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr sowie der Infrastruktur im Hamburger Rand und auf den TEN-T-Strecken (Hamburg - Flensburg - Aarhus und Hamburg - Puttgarden – Kopenhagen) in den nächsten Jahrzehnten erhebliche Mittel binden. Zur Herstellung zuverlässiger und leistungsfähiger Infrastrukturen ist deshalb mindestens eine Dynamisierung des bisherigen Ansatzes zum Ausgleich von Preissteigerungen erforderlich.

## **B. Lösung**

Zur Legitimation des Landes, Leistungen bzw. Zuwendungen an Kommunen und die Träger des ÖPNV auch über das Jahr 2019 hinaus zu gewähren, ist die Schaffung einer landesgesetzlichen Anschluss-Regelung zum bestehenden Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358) erforderlich. Um einen dynamischen und störungsfreien Übergang in eine aus Landesmitteln getragene Anschlussförderung zu ermöglichen, müssen bereits ab dem Haushalt 2019 Förderanträge für die Folgejahre geprüft und beschieden werden können. Damit wird für die Kommunen frühzeitig Planungs- und Finanzierungssicherheit geschaffen und Planungsverzögerungen insbesondere bei Großprojekten entgegengewirkt. Mit der ausreichenden Verfügbarkeit baureifer Projekte wird zudem das Risiko der Bildung von Ausgaberesten in dieser Übergangsphase deutlich reduziert.

Die Zweckbestimmung und Fördertatbestände des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358) bleiben weiterhin bestehen.

**C. Alternativen**

Eine Alternative zu dieser Neufassung des GVFG-Gesetzes wäre die Fortschreibung des bestehenden Gesetzes über ein Artikelgesetz, da nur geringfügige inhaltliche Anpassungen geplant sind. Aus Gründen der Lesbarkeit und Übersichtlichkeit wird eine Neufassung vorgezogen.

**D. Kosten und Verwaltungsaufwand**

Die vom Bund zugewiesenen Entflechtungsmittel in Höhe von 43,253 Mio. € stehen noch bis zum 31. Dezember 2019 zu Verfügung und werden wie bisher vom Land zweckgebunden für die Projektförderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden eingesetzt. Ab dem 1. Januar 2020 werden Mittel in Höhe von mindestens 43,253 Mio. € pro Jahr zuzüglich einer 2%igen jährlichen Dynamisierung aus dem Landeshaushalt bereitgestellt.

Die kommunalen Haushalte werden auch künftig bei notwendigen und wichtigen Infrastrukturmaßnahmen durch die Förderung des Landes deutlich entlastet. Die Kommunen und die Träger des ÖPNV erhalten die für Infrastrukturmaßnahmen erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit.

Das Zuwendungsverfahren bleibt durch die Übernahme der bestehenden Regelungen des alten in das neue GVFG-SH unverändert. Insofern entsteht bei den Zuwendungsgebern und -empfängern durch das neue GVFG-SH kein erhöhter Verwaltungsaufwand.

**E. Information des Landtages nach Artikel 28 der Landesverfassung**

Der Gesetzentwurf ist dem Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages mit Schreiben vom 28. September 2018 übersandt worden.

**F. Federführung**

Federführend ist der Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus.

**Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein - GVFG-SH)**

Vom .....

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**§ 1**

**Herkunft und Verwendung der Mittel**

- (1) Dem Land stehen nach § 3 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 3 sowie nach § 6 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2016 (BGBl. S. 2755), bis zum 31. Dezember 2019 Kompensationsmittel des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung.
- (2) Ab dem 1. Januar 2020 werden für diesen Zweck Landesmittel in Höhe von mindestens 43.253.000,00 € pro Jahr zur Verfügung gestellt.
- (3) Ab dem Jahr 2021 bis einschließlich dem Jahr 2035 steigt der Vorjahresbetrag jährlich um jeweils 2,0 vom Hundert.
- (4) Eine Revision der Landesmittel erfolgt im Jahr 2035.
- (5) Das für Verkehr zuständige Ministerium ist zuständige Behörde nach diesem Gesetz.

**§ 2**

**Förderungsfähige Vorhaben**

Durch Zuwendungen aus den Kompensationsmitteln des Bundes und den Landesmitteln kann die zuständige Behörde folgende Vorhaben fördern:

1. Bau oder Ausbau von
  - a) verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
  - b) besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
  - c) verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
  - d) verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in strukturschwachen Räumen im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 4 des Raumordnungsgesetzes,
  - e) Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken,

- f) Verkehrsleitsystemen sowie Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
- g) öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuches,

in der gesetzlichen Baulast von Gemeinden, Kreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Kreisen Träger der Baulast sind,

2. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
  - a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
  - b) Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen,
3. Bau oder Ausbau von
  - a) zentralen Omnibusbahnhöfen
  - b) Stationen und Haltestellen,
  - c) zentralen Anlagen, die Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger vereinen inklusive Zuwegung und Umfeld  
soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen,
4. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr,
5. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474), oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I 962; ber. 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808; 2018 I 472), soweit Gemeinden, Kreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als gesetzliche Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; in Ausnahmefällen gilt das gleiche für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges,
6. Deckenbaumaßnahmen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast,
7. Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr oder dem Schienengüterverkehr dienen.

### § 3

#### Voraussetzungen der Förderung

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass

1. das Vorhaben
  - a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und den Erfordernissen der Raumordnung entspricht,
  - b) in einem Generalverkehrsplan, einem Lärmaktionsplan nach § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771), oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
  - c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,
  - d) Belange von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß der gesetzlichen Grundlagen (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein, UN-Behindertenrechtskonvention, Behindertengleichstellungsgesetz und andere) sowie dem Stand der allgemein anerkannten Regeln der Technik entspricht; bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 Absatz 1 des Behindertengleichstellungsgesetzes vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467), zuletzt geändert durch Gesetz vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S. 1117), anzuhören,
  - e) der diskriminierungsfreie Zugang sicher gestellt ist und
2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

### § 4

#### Höhe und Umfang der Förderung

- (1) Aus den Kompensationsmitteln des Bundes und den Landesmitteln ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 Nummern 1 bis 5 und 7 bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Für Vorhaben nach § 2 Nummer 6 beträgt die Förderung 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.

- (2) Zuwendungsfähig sind die Kosten für Vorhaben nach § 2. Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten zuwendungsfähig.
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind
1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist,
  2. Verwaltungskosten,
  3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
    - a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind ,
    - b) vor dem 1. Januar 2000 erworben worden sind.
- (4) Einzelheiten und Verfahren werden von der zuständigen Behörde geregelt. Dazu gehört auch die Möglichkeit der Aufstockung der Förderung aus anderen öffentlichen Mitteln.

## **§ 5 Verfahren**

- (1) Für Vorhaben, die aus den Kompensationsmitteln des Bundes oder aus Landesmitteln gefördert werden sollen, werden von der zuständigen Behörde Programme oder Projektlisten für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung aufgestellt sowie jährlich der Entwicklung angepasst und fortgeführt.
- (2) In die Programme oder Projektlisten werden Vorhaben nur aufgenommen, wenn die Voraussetzungen des § 3 vorliegen oder voraussichtlich im Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Jedes Vorhaben wird mit den voraussichtlichen Gesamtkosten, den zuwendungsfähigen Kosten und den vorgesehenen Jahresraten der Zuwendungen aus den Kompensationsmitteln des Bundes oder den Landesmitteln dargestellt.
- (3) In den Programmen oder Projektlisten ist auch über die Aufteilung der Kompensationsmittel des Bundes und der Landesmittel zwischen dem kommunalen Straßenbau und dem öffentlichen Personennahverkehr zu entscheiden.
- (4) Die Kompensationsmittel des Bundes und die Landesmittel dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme oder Projektlisten aufgenommen sind.



## § 6 Übergangsvorschrift

Bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht abgeschlossene Vorhaben der Förderprogramme des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358) werden in die Förderung nach diesem Gesetz übernommen.

## § 7 Folgeänderung anderer Gesetze

(1) Das Finanzausgleichsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Dezember 2014 (GVOBl. Schl.-H. S. 473), zuletzt geändert durch Nachtragshaushaltsgesetz 2018 vom 21. März 2018 (GVOBl. Schl.-H. S. 70), wird wie folgt geändert:

§ 15 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358) durch die Angabe „§ 2 Nummer 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom (*Einsetzen: Ausfertigungsdatum dieses Gesetzes*) (GVOBl. Schl.-H. S. *Einsetzen: Seite dieses Gesetzes im GVOBl.*)“ ersetzt.

2. In Nummer 4 wird die Angabe „§ 2 Nummer 3 und 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358)“ durch die Angabe „§ 2 Nummer 3 und 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom (*Einsetzen: Ausfertigungsdatum dieses Gesetzes*) (GVOBl. Schl.-H. S. *Einsetzen: Seite dieses Gesetzes im GVOBl.*)“ ersetzt.

(2) Das Mittelzweckbindungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Dezember 2013 (GVOBl. Schl.-H. S. 515) wird wie folgt geändert:  
In § 1 Absatz 3 wird die Angabe „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358)“ durch die Angabe „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom (*Einsetzen: Ausfertigungsdatum dieses Gesetzes*) (GVOBl. Schl.-H. S. *Einsetzen: Seite dieses Gesetzes im GVOBl.*)“ ersetzt.

**§ 8**  
**Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2019 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVOBl. Schl.-H. S. 358) außer Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,            2019

Daniel Günther  
Ministerpräsident

Dr. Bernd Buchholz  
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,  
Technologie und Tourismus

Begründung:**A. Allgemeines**

Auf Grundlage des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) steht den Ländern noch bis zum 31. Dezember 2019 jährlich ein Betrag von rd. 1,34 Mrd. € aus dem Haushalt des Bundes zu. Der auf Schleswig-Holstein entfallende Anteil beträgt rd. 43,3 Mio. € und wird auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein (GVFG-SH) vom 15. Dezember 2006 für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden eingesetzt. Die Bundeszuweisungen laufen zum 31. Dezember 2019 aus.

Es ist erklärtes Ziel der Landesregierung, diese zweckbestimmte Förderung auch über diesen Zeitpunkt hinaus fortzuführen. Das Gesetz sichert also den Einsatz der noch verfügbaren Entflechtungsmittel und legitimiert zugleich den Einsatz von Landesmitteln ab dem Jahr 2020 entsprechend der bisherigen Zweckbestimmung. Hierfür orientiert sich das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein (GVFG-SH) inhaltlich eng an dem bestehenden GVFG-SH, so dass auch nur zu geänderten Paragraphen Begründungen erfolgen.

**B. Zu den einzelnen Vorschriften**

Zu § 1 Absatz 1 und 2

Gemäß § 3 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 3 sowie gemäß § 6 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2016 (BGBl. S. 2755), stehen dem Land SH für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden bis zum 31. Dezember 2019 Mittel zur Verfügung. Im Anschluss daran stehen dem Land aufgrund der 2017 neu geregelten Finanzausgleichsbeziehungen Mittel zur Verfügung – unter anderem auch, um die entfallenden Entflechtungsmittel zu kompensieren. Ab dem 1. Januar 2020 werden davon Mittel in Höhe von mindestens 43,253 Mio. € pro Jahr zuzüglich einer 2%igen jährlichen Dynamisierung aus dem Landeshaushalt zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden bereitgestellt.

Zu § 1 Absatz 3:

In § 1 Absatz 3 GVFG-SH ist die im Koalitionsvertrag 2017 festgehaltene jährliche Dynamisierung hinterlegt, die aufgrund der Baupreissteigerungen entsprechend des Baupreisindex ein gleichbleibendes Förderniveau erhält.

Zu § 1 Absatz 4:

Nach einer 15-jährigen Laufzeit des Gesetzes ist eine Revision der Regelungen vorgesehen. Damit erhalten die Kommunen eine Planungssicherheit über diesen Zeitraum. Gleichzeitig ist sichergestellt, dass Umfang und Effekte der Förderungen hin-

terfragt und die zukünftigen Regelungen den evtl. geänderten Rahmenbedingungen angepasst werden.

Zu § 2 Nummer 2 und 3 GVFG-SH

Bei der Ausgestaltung von ÖPNV-Anlagen ist die Herstellung der Barrierefreiheit (z.Bsp. durch Blindenleitsysteme) ein maßgebliches Ziel.

Zu § 2 Nummer 5 GVFG-SH:

Die bewährte Regelung wird fortgeführt. Die Förderung betrifft Kostenanteile kommunaler Baulastträger, die sich aus den kreuzungsrechtlichen Regelungen ergeben. Damit wird dem Erfordernis Rechnung getragen, dass aufgrund von Gesetzen auferlegte Pflichten und damit Belastungen der Kommunen angemessen durch eine Förderung gemildert werden können. Es wurden lediglich die aktuellen Gesetzesbezüge angepasst.

Zu § 2 Nummer 7 GVFG-SH:

Grundsätzlich soll es möglich sein, Güterverkehrsinfrastrukturmaßnahmen mit Mitteln aus dem Landes GVFG-SH zu unterstützen, soweit sie im landespolitischen Interesse liegen.

Zu § 3 Absatz 1d GVFG-SH

Die Herstellung der Barrierefreiheit ist ein elementares Ziel der Förderung.

Zu § 3 Absatz 1 e GVFG-SH:

Diskriminierungsfreier Zugang bedeutet, dass die Eigentümer der Schieneninfrastruktur diese allen anderen Interessenten zugänglich machen müssen. Die Bedingungen für diesen Zugang müssen für alle Nutzer der Netze gleich sein.

Zu § 4 Absatz 3 GVFG-SH:

§ 4 Absatz 3 Nr. 3 b schließt diejenigen Grundstücke von der Förderung aus, die schon vor dem 1. Januar 2000 erworben sind und deren Erwerb somit den Baulastträger nicht mehr unmittelbar belastet hat. Gefördert werden mit der Neuregelung Grunderwerbskosten für Vorhaben, die auf der Grundlage einer aktuellen konzeptionellen Planung beruhen. Als Erwerb gilt schon die Begründung eines Anspruchs auf Übertragung des Eigentums.

Zu § 5 GVFG-SH:

Die Inhalte der §§ 5 und 6 des alten GVFG-SH („Programme“ und „Wirkung der Programme“) werden hier unter der neuen Überschrift „Verfahren“ in § 5 GVFG-SH (neu) zusammengefasst.

Zu § 5 Absatz 1 und 2:

Für einen wirtschaftlichen und nachvollziehbaren Einsatz der Mittel sowie zur Planungsübersicht werden die förderfähigen Projekte in Programme bzw. Projektlisten aufgenommen.

Zu § 5 Absatz 3:

Die Aufteilung der Mittel erfolgt im Rahmen der Programm- bzw. Projektentscheidung. Somit bleibt die Möglichkeit gewahrt, kurz- bzw. mittelfristig durch Umverteilung der Mittel Schwerpunkte zwischen öffentlichem Personennahverkehr und kommunalem Straßenbau setzen und gleichsam unterschiedlichen Bedarfen sach- und zeitgerecht entsprechen zu können.

Zu § 6:

Die Übergangsregelung wird aufgrund der sich ändernden gesetzlichen Grundlage und im Hinblick auf bereits laufende bzw. Altprojekte notwendig. Die noch nicht abgeschlossenen Projekte beinhalten sowohl baulich noch nicht fertiggestellte als auch noch nicht abgerechnete Vorhaben. Die Förderung im Rahmen der Übergangsregelung richtet sich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 15. Dezember 2006 (GVöBl. Schl.-H. S. 358).

Zu § 7:

Es handelt sich um eine redaktionelle Änderung: Die entsprechenden Gesetzesverweise müssen im FAG angepasst werden,

Zu § 8:

Die Regelung zum Inkrafttreten des GVFG-SH neu und Außerkrafttreten des GVFG-SH bewirkt, dass es keine Gesetzesüberlappung gibt.