



Unterrichtung 20/372

der Landesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH)

Die Landesregierung unterrichtet den Schleswig-Holsteinischen Landtag gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein in Verbindung mit dem Parlamentsinformationsgesetz.

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

Zuständiger Ausschuss: Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie
und Tourismus | Postfach 7128 | 24171 Kiel

Minister

Präsidentin des
Schleswig-Holsteinischen Landtages
Frau Kristina Herbst
Landeshaus
24105 Kiel

18. August 2026

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

den beiliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH) übersende ich unter Hinweis auf Artikel 28 Absatz 1 der Verfassung des Landes Schleswig-Holstein in Verbindung mit dem Parlamentsinformationsgesetz mit der Bitte um Kenntnisnahme. Der Gesetzentwurf ist gleichzeitig den zu beteiligenden Verbänden zur Anhörung zugeleitet worden.

Mit freundlichen Grüßen


Claus Ruhe Madsen



Gesetzentwurf

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus**

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH)

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH)

A. Problem

Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Absatz 1 Satz 1 des Grundgesetzes und der Landesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH) vom 24. Mai 2019 die Voraussetzungen geschaffen, auch nach Auslaufen der Kompensationsmittel des Bundes die Kommunen u.a. beim Erhalt, Bau und Ausbau verkehrswichtiger Straßen und ÖPNV-Einrichtungen, der Einrichtung von Verkehrsleitsystemen und dem Radwegebau zu unterstützen sowie den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr oder dem Schienengüterverkehr dienen, zu fördern.

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

Der ständig wachsende Verkehr verlangt in den 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. Gleiches gilt für die Unternehmen, in deren Eigentum die Eisenbahninfrastruktur für den öffentlichen Schienenpersonenverkehr sowie bei entsprechendem landespolitischem Interesse auch für den Schienengüterverkehr liegt.

Im Zuge der Entbürokratisierung und vor dem Hintergrund der mit Artikel 9 des Haushaltsbegleitgesetzes vom 29. Januar 2025 (GVObI. Schl.-H. 2025/17) vollzogenen Konsolidierung der Landesmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurde seitens der Kommunen der Wunsch geäußert, die Landesmittel den Kommunen pauschal zuzuweisen und die Kommunen somit von dem ressourcenaufwendigen Antragsverfahren sowie der Nachweisführung zu entlasten. Die Kommunen wollen die Mittel vielmehr eigenverantwortlich verwenden.

Die pauschale Zuweisung für den Bereich des kommunalen Straßenbaus ist Gegenstand des laufenden Prozesses zur Neuordnung der Finanzströme zwischen Land und Kommunen und wird als konsensfähig erachtet. Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), des Schienenpersonennahverkehrs

(SPNV) und des Schienengüterverkehrs sollen allerdings weiterhin im Einzelfall gefördert werden.

B. Lösung

Die Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sieht nun zwei unterschiedliche Zuweisungsverfahren vor. Die Mittel, welche für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung gestellt werden, werden den Kreisen, kreisfreien Städten, Städten und Gemeinden bzw. deren Amtsverwaltungen pauschal zugewiesen. Der Verwendungszweck wird im Rahmen der Pauschalierung vereinfacht. Damit erhalten nun auch kleinere Kommunen finanzielle Unterstützung für kommunale Straßenbauprojekte, für welche Aufwand und Nutzen einer Beantragung von Fördergeldern nicht im Verhältnis gestanden hätte.

Die Mittel, die für Maßnahmen im ÖPNV, SPNV und Schienengüterverkehr vorgesehen sind, werden weiterhin im Rahmen der Einzelzuwendung gefördert. Hier bleibt das bewährte Verfahren erhalten. SPNV- und ÖPNV-Maßnahmen bedingen einander; Förderschwerpunkte verlagern sich regional. Bei der Reaktivierung einer SPNV-Strecke und dem Neubau von Bahnstationen werden z.B. auch Bahnhofsumfelder neu gestaltet und Verknüpfungsanlagen errichtet. Eine Pauschalierung der kommunalen ÖPNV-Mittel ist verkehrsfachlich nicht sinnvoll. Mit der Beibehaltung der Einzelförderung trägt das Land dem Umstand Rechnung, dass zentrale Projekte im Bereich der öffentlichen Mobilität nur dann realisiert werden können, wenn mit den Landesmitteln zielgerichtet diese Projekte gefördert werden. Hierfür bleiben die Förderatbestände und Zuwendungsvoraussetzungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes vom 24. Mai 2019 (GVObI. 2019, S. 180) folglich bestehen und werden in das neue Gesetz überführt.

Mit der Neufassung des Gesetzes wird zudem die Transparenz der vollzogenen Kürzungen der Landesmittel verbessert.

C. Alternativen

Eine Alternative zu dieser Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes wäre das Fortbestehen des bestehenden Gesetzes ohne eine Pauschalierungsmöglichkeit. Denkbar wäre auch eine ergänzende Pauschalierung der ÖPNV-Mittel. Da sich SPNV und ÖPNV die Mittel mit wechselnden Quoten bedarfsgerecht teilen und die Maßnahmen sich vor allem beim Ausbau und der Reaktivierung von SPNV-Strecken einander bedingen, ist eine Pauschalierung der ÖPNV-Mittel verkehrsfachlich weder sinnvoll noch zielführend.

Unter Aufgabe jeglicher Steuerungsmöglichkeit des Landes hätte auch eine Erhöhung der Schlüsselmasse des FAG erfolgen können. Aber auch dieser Weg ist verkehrsfachlich weder sinnvoll noch zielführend. Auch ein Vorwegabzug im FAG wäre möglich. Diese Lösung bietet aber aus Effizienzgesichtspunkten keinen Vorteil zur vorgeschlagenen Lösung und würde zu keinem geringeren Verwaltungsaufwand

führen. Deswegen wurde der unter „B. Lösung“ dargestellte Weg in Abstimmung mit den Kommunalen Landesverbänden gewählt.

D. Kosten und Verwaltungsaufwand

1. Kosten

Für das Land entstehen Ausgaben im Jahr 2027 in Höhe von 37.442.100,00 Euro sowie im Jahr 2028 in Höhe von 31.190.900 Euro. Ab dem Jahr 2029 stellt das Land jeweils den mit 2 Prozent dynamisierten Vorjahresbetrag zur Verfügung.

Die kommunalen Haushalte werden auch künftig durch die pauschale Zuweisung der Landesmittel sowie durch Einzelförderung bei notwendigen und wichtigen Infrastrukturmaßnahmen deutlich entlastet. Die Kommunen und die Aufgabenträger des ÖPNV erhalten die für Infrastrukturmaßnahmen erforderliche Planungs- und Finanzierungssicherheit.

2. Verwaltungsaufwand

Die pauschale Zuweisung eines Teils der Landesmittel ersetzt das bisherige Zuwendungsverfahren und reduziert damit den Verwaltungsaufwand beim Land und den Kommunen erheblich. Im Bereich der Einzelförderung bleibt das Zuwendungsverfahren durch die Übernahme der bestehenden Regelungen des alten in das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein unverändert. Insofern entsteht bei den Zuwendungsgebern und -empfängern durch das neue Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein kein erhöhter Verwaltungsaufwand.

3. Auswirkungen auf die private Wirtschaft

Durch die Möglichkeit der Förderung von Schieneninfrastrukturvorhaben profitieren öffentliche und private Eisenbahninfrastrukturunternehmen direkt von dem Gesetz. Indirekt stellt die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zudem einen wichtigen Beitrag für die regionale Wirtschaft dar.

E. Nachhaltigkeit

Das Vorhaben hat positive Auswirkungen auf 'Good Governance und gesellschaftliche Teilhabe', 'Infrastruktur und Klimaschutz' und 'Nachhaltiges Wirtschaften und Ressourcenschutz'.

Das Vorhaben führt in der Treibhausgasbilanz in Schleswig-Holstein zu sinkenden Treibhausgasemissionen.

F. Länderübergreifende Zusammenarbeit

Im Bereich der Förderung von Maßnahmen der Schieneninfrastruktur trägt das Gesetz zu einer Verbesserung der ländergrenzenübergreifenden Mobilität bei.

G. Information des Landtages nach Artikel 28 der Landesverfassung

Der Gesetzentwurf ist der Präsidentin des Schleswig-Holsteinischen Landtags mit Schreiben vom XX. xxxxx 2026 übersandt worden.

H. Federführung

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

**Gesetz zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Schleswig-Holstein
(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein – GVFG SH)**

Vom....

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

**§ 1
Höhe und Verwendung der Mittel, Zuständigkeit**

(1) Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden werden Landesmittel in folgender Höhe zur Verfügung gestellt:

1. im Jahr 2027 37.442.100,00 Euro; davon

a) 19.689.710,00 Euro für den Bereich Straßen,

b) 17.752.390,00 Euro für den Bereich ÖPNV/Schiene;

2. im Jahr 2028 31.190.900,00 Euro; davon

a) 15.083.500,00 Euro für den Bereich Straßen,

b) 16.107.400,00 Euro für den Bereich ÖPNV/Schiene;

2. ab dem Jahr 2029 bis einschließlich dem Jahr 2040 steigt der Vorjahresbetrag jährlich um jeweils 2,0 Prozent. Von dem jeweiligen Jahresbetrag entfallen 48,4 Prozent auf den Bereich Straßen und 51,6 Prozent auf den Bereich ÖPNV/Schiene.

(2) Zuständige Behörde nach diesem Gesetz ist das für Verkehr zuständige Ministerium.

**§ 2
Zuwendungsfähige Vorhaben**

(1) Aus den für den Bereich Straßen bereitgestellten Mitteln dieses Gesetzes kann die zuständige Behörde folgende Vorhaben durch pauschale Zuweisung unterstützen:

a) Bau, Ausbau und Erhaltung von Straßeninfrastruktur in der gesetzlichen Baulast von Gemeinden, Kreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Kreisen Träger der Baulast sind, ausgenommen Anlieger- und Erschließungsstraßen,

b) Bau und Ausbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse, von Verkehrsleitsystemen und Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sowie von öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesenen Güterverkehrszentren,

c) Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 31. Mai 2021 (BGBl. I S. 1221) oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962; ber. 2008 S.1980), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. August 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189), soweit Gemeinden, Kreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne des Buchstaben a) als gesetzliche Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben.

(2) Durch Zuwendungen aus den für den Bereich ÖPNV/Schiene bereitgestellten Mitteln dieses Gesetzes kann die zuständige Behörde folgende Vorhaben durch Einzelförderung unterstützen:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der

a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,

b) Eisenbahnen, soweit sie dem ÖPNV dienen,

c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen;

2. Bau oder Ausbau von dem ÖPNV dienenden

a) zentralen Omnibusbahnhöfen,

b) Stationen und Haltestellen,

c) zentralen Anlagen, die Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger vereinen inklusive Zuwegung und Umfeld;

3. Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV;

4. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit nicht-bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges Kostenanteile zu tragen haben und

5. Maßnahmen von landespolitischer Bedeutung, soweit sie dem ÖPNV oder dem Schienengüterverkehr dienen.

§ 3

Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzung für Zuwendungen nach § 2 Absatz 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 Nahverkehrsplan, einem Lärmaktionsplan nach § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 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 und
 - d) Belange von Menschen mit Behinderungen und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit gemäß der gesetzlichen Grundlagen 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 in Verbindung mit § 15 Absatz 3 des Behindertengleichstellungsgesetz vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 23. Mai 2022 (BGBl. I S. 760), anzuhören;
2. ein diskriminierungsfreier Zugang der bezuschussten Infrastruktur sichergestellt ist und
3. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

§ 4

Höhe und Umfang der Förderung von Einzelvorhaben

- (1) Aus Mitteln dieses Gesetzes ist die Einzelförderung von Vorhaben nach § 2 Absatz 2 bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zulässig.
- (2) Zuwendungsfähig sind die Kosten für Einzelvorhaben nach § 2 Absatz 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 und
 - 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) Abweichend von Absatz 3 Nummer 2 sind bei Vorhaben nach § 2 Absatz 2 Nummer 1, 2, 3 und 5 die Planungskosten nach der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure vom 10. Juli 2013 (BGBl. I S. 2276), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88), zuwendungsfähig.

§ 5

Verfahren der Förderung von Einzelvorhaben

- (1) Für Einzelvorhaben nach § 2 Absatz 2, die aus Mitteln dieses Gesetzes 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 Landesmitteln dargestellt.
- (3) Einzelheiten und Verfahren werden von der zuständigen Behörde geregelt. Dazu gehört auch die Möglichkeit der Aufstockung der Förderung der Einzelvorhaben aus anderen öffentlichen Mitteln.

§ 6

Pauschale Zuweisung

- (1) Die nach § 1 Absatz 1 für den Bereich Straßen zur Verfügung gestellten Mittel werden den Gebietskörperschaften für Vorhaben nach § 2 Absatz 1 grundsätzlich pauschal zugewiesen. Die zuständige Behörde ist befugt, den Betrag nach § 1 Absatz 1 anlassbezogen zu erhöhen.
- (2) Die pauschalen Zuweisungen nach Absatz 1 Satz 1 werden, soweit im Einvernehmen mit den kommunalen Landesverbänden nicht anderweitig bestimmt, nach folgendem Schlüssel auf die Kommunalgruppen verteilt:
1. 51 Prozent an die Kreise,
 2. 28 Prozent an die kreisfreien Städte sowie an Städte mit mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern,
 3. 12 Prozent an die Städte sowie an Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern,
 4. 9 Prozent an die übrigen Gemeinden.

Die Verteilung innerhalb der jeweiligen Kommunalgruppe erfolgt anhand des Anteils der Straßenkilometer in der Baulastträgerschaft der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaft an den gesamten Straßenkilometern der jeweiligen Kommunalgruppe. Die Aufstellung der Straßenkilometer wird der zuständigen Behörde zum Anfang eines Jahres von den kommunalen Landesverbänden zur Verfügung gestellt. Zur Verteilung der Mittel nach Absatz 1 Satz 2 ist die zuständige Behörde befugt, einen von Satz 1 und 2 abweichenden Verteilungsschlüssel zugrunde zu legen.

(3) Die pauschalen Zuweisungen werden bis zum 1. April eines jeden Jahres durch die zuständige Behörde festgesetzt und dem Empfängerkreis bekanntgegeben. Soweit Unrichtigkeiten in den von den kommunalen Landesverbänden übermittelten Kilometerzahlen vorliegen, sind die Zuweisungen zu berichtigen, wenn die herangezogenen Kilometerzahlen je Empfänger um mehr als 10 Prozent von den tatsächlichen Kilometerzahlen abweichen. Einwendungen gegen die Festsetzung müssen innerhalb eines Monats nach der Bekanntgabe bei der zuständigen Behörde eingegangen sein. Rechtsbehelfe gegen die Festsetzung haben keine aufschiebende Wirkung. Die Auszahlung der Mittel an die Kreise, Städte und Gemeinden erfolgt von Amts wegen.

(4) Die Empfänger können die Mittel, die ihnen im jeweiligen Jahr zugewiesen wurden, innerhalb von 3 Jahren für Vorhaben nach § 2 Absatz 1 verausgaben. In diesem Zeitraum nicht verausgabte Mittel sind dem Land zurückzuerstatten. Zurückerstattete Mittel erhöhen in dem der Erstattung folgenden Jahr die Gesamtsumme der Pauschalzuweisungen und werden über den Schlüssel nach Absatz 2 Satz 1 verteilt.

(5) Die Empfänger haben die Verwendung der Mittel zum 31. März des Folgejahres nachzuweisen. Der Verwendungsnachweis beinhaltet eine Auflistung der im jeweiligen Jahr geförderten Vorhaben mit der Höhe der jeweiligen Kosten sowie die Bestätigung, dass die Kriterien des § 2 Absatzes 1 erfüllt werden.

§ 7

Übergangsregelung

Bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes noch nicht abgeschlossene Vorhaben der Förderprogramme des Landes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 24. Mai 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (GVOBl. Schl.-H. 2025/17), werden bis zu deren Abschluss nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 24. Mai 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (GVOBl. Schl.-H. 2025/17), in der bis einschließlich XXX [Tag vor dem Inkrafttreten nach § 8 Satz 1 dieses Gesetzes] geltenden Fassung gefördert.

§ 8

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Gleichzeitig tritt das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Schleswig-Holstein vom 24. Mai 2019 (GVOBl. Schl.-H. S. 180), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 29. Januar 2025 (GVOBl. Schl.-H. 2025/17), außer Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel,

Daniel Günther
Ministerpräsident

Claus Ruhe Madsen
Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus

Begründung**A. Allgemeines**

Das Land Schleswig-Holstein hat mit dem 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 24. Mai 2019 die Voraussetzungen geschaffen, auch nach Auslaufen der Kompensationsmittel des Bundes die Kommunen u.a. beim Erhalt, Bau und Ausbau verkehrswichtiger Straßen und ÖPNV-Einrichtungen, der Einrichtung von Verkehrssystemen und dem Radwegebau zu unterstützen sowie den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, zu fördern.

Im Zuge der Entbürokratisierung und vor dem Hintergrund der Konsolidierung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz wurde seitens der Kommunen der Wunsch geäußert, die Landesmittel den Kommunen pauschal zuzuweisen und die Kommunen somit von dem ressourcenaufwendigen Antragsverfahren sowie der Nachweisführung zu entlasten. Die Kommunen wollen die Mittel vielmehr eigenverantwortlich verwenden.

Die Neufassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes sieht nun eine Zerteilung vor. Die Mittel, die für den kommunalen Straßenbau zur Verfügung gestellt werden, werden den Kreisen, kreisfreien Städten, Städten und Gemeinden bzw. deren Amtsverwaltungen pauschal zugewiesen. Die Pauschalierung bietet deutliche Effizienzvorteile im Vergleich zu einer Projektförderung.

Die Mittel, die für Maßnahmen im ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr vorgesehen sind, werden weiterhin im Rahmen der Einzelzuwendung gefördert. Hier bleibt das bewährte Verfahren erhalten. SPNV- und ÖPNV-Maßnahmen bedingen einander und Förderschwerpunkte verlagern sich regional. Bei der Reaktivierung einer SPNV-Strecke und dem Neubau von Bahnstationen werden z.B. auch Bahnhofsumfelder neu gestaltet und Verknüpfungsanlagen errichtet. Eine Pauschalierung der kommunalen ÖPNV-Mittel ist verkehrsfachlich folglich nicht sinnvoll. Mit der Beibehaltung der Einzelförderung trägt das Land dem Umstand Rechnung, dass zentrale Projekte im Bereich der öffentlichen Mobilität nur dann realisiert werden können, wenn mit den Landesmitteln zielgerichtet diese Projekte gefördert werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften**Zu § 1 Absatz 1**

Durch die Norm wird die Höhe und Verwendung der Mittel bestimmt. Die Aufteilung der Mittel zwischen kommunalen Straßenbau und öffentlichen Personennahverkehr bzw. Schienengüterverkehr wird festgelegt. Für die Jahre 2027 und 2028 wird die Höhe der Mittel festgelegt. Ab dem Jahr 2029 bis einschließlich dem Jahr 2040 steigt der Vorjahresbetrag jährlich um jeweils 2,0 Prozent. Von dem jeweiligen Jahresbetrag entfallen 48,4 Prozent auf den Bereich Straßen und 51,6 Prozent auf den

Bereich ÖPNV/Schiene. Schließlich wird die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums als für das Gesetz zuständige Behörde festgelegt.

Zu § 2 Absatz 1

Die Fördertatbestände für den kommunalen Straßenbau wurden vereinfacht. Um für den Straßenbau möglichst alle Bestandteile einer Straße (Brücken, Tunnel, straßenbegleitende Radwege etc.) zu erfassen, wird der Überbegriff Straßeninfrastruktur verwendet. Neben dem Bau und Ausbau wird auch die Erhaltung gefördert, welche die bauliche Unterhaltung, Instandsetzung und Erneuerung umfasst. Damit kommt der Gesetzgeber dem Wunsch der Kommunen nach einer eigenverantwortlichen Verwendung der Mittel weitgehend entgegen.

Zu § 2 Absatz 2

Hier werden die Vorhaben aufgelistet, die im Bereich ÖPNV, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr, gefördert werden können. § 2 Absatz 2 Nummer 5 dient als Auffangtatbestand. Die landespolitische Bedeutung kann sich hier u.a. aus dem landesweiten Nahverkehrsplan oder dem jeweiligen Koalitionsvertrag ergeben.

Zu § 3

Die bewährte GVFG-Regelung wird übernommen. § 3 legt fest, unter welchen Voraussetzungen die in § 2 aufgeführten Bauvorhaben gefördert werden können. Die Förderung wird auch bei der nun eingeführten Pauschalierung der Mittel für den kommunalen Straßenbau davon abhängig gemacht, dass das zu fördernde Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und außerdem eine bestimmte Bedeutung erreicht.

Zu § 4 Absatz 1

§ 4 Absatz 1 hält an der bisherigen Höhe der Förderung fest. Die Förderungsquote wird grundsätzlich auf maximal 75% festgelegt. Dies soll dazu beitragen, dass eine entsprechende finanzielle Mitverantwortung der Träger des ÖPNV und der Kommunen begründet wird und somit die Förderung auf wirklich wichtige Vorhaben beschränkt wird.

Zu § 4 Absatz 2, 3 und 4

Die Definition der förderfähigen Kosten in den Absätzen 2 und 3 entspricht ebenfalls der bewährten Regelung und spiegelt im Wesentlichen die entsprechenden Regelungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes wieder.

Zu § 4 Absatz 4

An der im Jahr 2021 eingeführten Förderfähigkeit der Planungskosten nach HOAI wird ebenfalls festgehalten, um die Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch weiterhin bei den umfangreichen und kostenaufwändigen Planungen von Baumaßnahmen zu unterstützen und die Realisierung der Vorhaben zu beschleunigen.

Zu § 5

Die Regelung schreibt das bewährte Verfahren fest. Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt zusammen mit der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH, der derzeitigen Bewilligungsstelle für die Förderung von Maßnahmen nach § 2 Absatz 2, ein Programm der zu fördernden Maßnahmen und plant die Finanzierung der Maßnahmen entsprechend ein.

Die Einzelheiten zur Förderung von Maßnahmen nach § 2 Absatz 2 werden in einer Förderrichtlinie geregelt.

Zu § 6 Absatz 1 Satz 2

Die Möglichkeit der anlassbezogenen Aufstockung der Mittel ermöglicht dem Gesetzgeber einen Handlungsspielraum für Ausnahme- bzw. Härtefälle sowie für die Verwendung von eventuell nicht verausgabten Mitteln aus der auslaufenden Projektförderung des kommunalen Straßenbaus.

Zu § 6 Absatz 2

Es werden vier Kommunalgruppen definiert. Zusammen mit den kreisfreien Städten werden Gemeinden mit mehr als 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu einer Kommunalgruppe zusammengefasst, da diese nach § 5 FStrG ebenfalls Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen sind. Ebenso wird die Kommunalgruppe der Städte um Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern erweitert, da diese gemäß § 12 StrWG Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstraßen sind.

Die Verteilungsquoten auf die vier Kommunalgruppen wurden mit den kommunalen Landesverbänden auf der Grundlage der durchschnittlichen Förderung der letzten Jahre abgestimmt. Innerhalb der Kommunalgruppe erfolgt die Verteilung anhand der Straßenkilometer in kommunaler Baulast. Die für die Verteilung notwendigen Daten werden jährlich von den kommunalen Landesverbänden u.a. auf der Grundlage der verwendeten Daten im Rahmen des kommunalen Finanzausgleiches als Berechnungstabelle zusammengestellt und zum Jahresanfang an das Verkehrsministerium gegeben.

Stellt die zuständige Behörde zusätzliche Mittel nach § 6 Absatz 1 Satz 2 zur Verfügung, so entscheidet diese auch über die Verteilung der Mittel. Denkbar ist eine

generelle Aufstockung der Mittel mit Verteilung nach Satz 1 und 2, aber auch eine Zuweisung nur an ausgewählte Kommunen oder Kommunalgruppen. Über die abweichende Verteilung sollen die kommunalen Landesverbände nach Möglichkeit vorab informiert werden.

Zu § 6 Absatz 3

Die Festsetzung der Zuweisung je Kommune erfolgt anhand der Tabelle, welcher der zuständigen Behörde von den kommunalen Landesverbänden zur Verfügung gestellt wird. Die Festsetzung wird den Empfängern ausschließlich per E-Mail bekanntgegeben. Zudem wird die Festsetzung auf der Internetseite der zuständigen Behörde veröffentlicht.

Zu § 6 Absatz 4

Trotz der Ausweitung der Zweckbindung der pauschal zugewiesenen Mittel ist nicht für jede Kommune sichergestellt, dass die Mittel im jeweiligen Jahr vollständig verausgabt werden können. Der Gesetzgeber eröffnet daher die Möglichkeit, die Mittel innerhalb von drei Jahren zu verausgaben. So können Mittel auch für größere, in den Folgejahren anstehende Maßnahmen angespart werden. In diesem Zeitraum nicht verausgabte Mittel werden zurückgefordert und müssen erstattet werden. Die zurück-erstatteten Mittel erhöhen bei der folgenden Zuweisung den Pauschalbetrag und werden über den Verteilungsschlüssel nach § 6 Absatz 2 Satz 1 an alle Kommunen verteilt

Zu § 6 Absatz 5

Im Sinne des gewünschten Bürokratieabbaus müssen die Empfänger den zweckentsprechenden Mitteleinsatz jährlich nur noch in vereinfachten Nachweisen erfassen und der zuständigen Behörde zum 31. März des Folgejahres vorlegen. Im Verwendungsnachweis ist eine eventuelle Übertragung der Mittel nach § 6 Absatz 4 entsprechend auszuweisen und zu begründen.

Zu § 7

Projekte, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vom 24. Mai 2019 gefördert werden, werden auch nach Maßgabe des Gesetzes vom 24. Mai 2021 zum Abschluss gebracht, geprüft und mit einem Schlussbescheid beschieden.

Zu § 8

Der Paragraph regelt das Inkrafttreten sowie das Außerkrafttreten des geltenden Gesetzes. Das Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.