



## **Gesetzentwurf**

der Landesregierung

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

**Federführend ist das Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr**

## Gesetzentwurf der Landesregierung

### **Gesetz über die Verwendung der Kompensationsmittel des Bundes nach Artikel 143c Abs. 1 des Grundgesetzes 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.

Auf Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes gewährt der Bund den Ländern derzeit noch Finanzhilfen in Höhe von bundesweit rd. 1,3 Mrd. €. Der auf Schleswig-Holstein entfallene Anteil beträgt rd. 43 Mio. € und ist für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden einzusetzen. Das Land kann damit Zuwendungen u.a. für den Bau und Ausbau von verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen, die Errichtung von Verkehrsleitsystemen, den Radwegebau, Eisenbahnkreuzungsvorhaben und ÖPNV-dienliche Vorhaben gewähren. Im Vordergrund stehen Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (z.B. im Hinblick auf Gefahrguttransporte), des Umwelt- und Lärmschutzes (z.B. Ortsumgehungen unter Beachtung umwelt- und emissionsrechtlicher Vorgaben) und der Wirtschaftsstruktur, die für die kommunalen Baulastträger sehr kostenaufwändig sind. Auch mit Blick auf die betroffene Bauwirtschaft muss künftig ein entsprechender Mittelrahmen verfügbar bleiben. Die Finanzhilfen des Bundes werden landesintern zwischen GVFG-KStB und GVFG-ÖPNV aufgeteilt.

Durch die Stärkung der Mobilität der Bürgerinnen und Bürger können nachteilige Auswirkungen des Strukturwandels in ländlichen Räumen wesentlich ge-

mildert werden. Gleichzeitig ist die Verbesserung des Verkehrsangebotes ein wichtiger Beitrag für die regionale Wirtschaftsförderung. Die Bedeutung der Gemeindeverkehrsfinanzierung wird im aktuellen Koalitionsvertrag der Großen Koalition im Bund (Zeilen 2323 ff.) deutlich: Mit dem GVFG fördern wir bedeutende Investitionen zum Ausbau des ÖPNV und unterstützen die Kommunen bei notwendigen Infrastrukturinvestitionen. Diese Förderung ist unverzichtbar. Darüber hinaus ist auch im aktuellen Koalitionsvertrag der Großen Koalition in Schleswig-Holstein ausgeführt, dass, um den Standort Schleswig-Holstein weiter zu stärken, die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der Belange der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes ausgebaut werden soll (Zeilen 783 bis 786).

Im Rahmen der Föderalismusreform wurde beschlossen, die Zuständigkeit für die bisherigen Finanzhilfen zur Gemeindeverkehrsfinanzierung auf die Länder zu übertragen. Das GVFG tritt zum 31.12.2006 außer Kraft. Die Länder erhalten ab dem 01.01.2007 befristet bis 2019 jährliche Beträge (Kompensationsmittel) aus dem Bundeshaushalt, bis 2013 zweckgebunden, zugewiesen. Die Höhe der jährlichen Beträge ab 2014 bleibt einer Revision vorbehalten, es verbleibt die investive Zweckbindung. Ab dem 01.01.2007 besteht aufgrund des Wegfalls des GVFG keine Legitimation des Landes, Leistungen bzw. Zuwendungen an Kommunen und die Träger des ÖPNV zu vergeben.

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.

## **B. Lösung**

Zur Legitimation des Landes, Leistungen bzw. Zuwendungen an Kommunen und die Träger des ÖPNV aus den Kompensationsmitteln des Bundes bis 2019 in voller Höhe für GVFG-Vorhaben vergeben zu können, ist die Schaffung einer landesgesetzlichen Regelung in Analogie zum noch bestehenden Bundesgesetz erforderlich. Es wird gewährleistet, dass die hoch belasteten und zum Teil hoch verschuldeten Kommunen bei ihren wichtigen Infrastrukturmaßnahmen bis 2019 unterstützt werden. Somit wird den Kommunen und den Trägern des ÖPNV landesseitig bereits heute ein deutliches Signal für eine Fortsetzung der Unterstützung im Bereich der Infrastrukturmaßnahmen gegeben und sie erhalten die für diese Maßnahmen erforderliche Planungssicherheit. Ohne Zuwendungen aus Kompensationsmitteln würde die Investitionstätigkeit der Gemeinden in erheblichem und unvertretbarem Umfang beeinträchtigt werden.

**C. Alternativen**

Grundsätzlich gibt es zwei Möglichkeiten der Legitimation der Leistungsverwaltung im Bereich der Gemeindeverkehrsfinanzierung. Die Alternative zur vorgeschlagenen landesgesetzlichen Regelung wäre die Legitimation durch Einstellung der Mittel in die jeweiligen jährlichen Haushaltspläne auf Basis der entsprechenden Programme und Anpassung der zugehörigen Richtlinien.

**D. Kosten und Verwaltungsaufwand**

Die vom Bund zugewiesenen Kompensationsmittel werden wie bisher vom Land zweckgebunden für die Projektförderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden eingesetzt. Insofern entstehen keine nachteiligen Auswirkungen auf den Landeshaushalt. 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 weitgehende Übernahme der bundesgesetzlichen Regelungen in das GVFG-SH unverändert. Durch stetige Optimierung des Förderverfahrens GVFG sind bereits heute praxisnahe und effiziente Prozessabläufe entwickelt worden; regelmäßige kritische Überprüfung und Rückkoppelung auch mit der kommunalen Ebene stellen auch künftig (im Rahmen des GVFG-SH) den wirtschaftlichen Einsatz der Fördermittel wirksam sicher. Insofern entstehen bei den Zuwendungsgebern und -empfängern durch das GVFG-SH keine Mehrkosten.

**E. Information des Landtages nach Artikel 22 der Landesverfassung**

Der Gesetzentwurf ist dem Präsidenten des Schleswig-Holsteinischen Landtages mit Schreiben vom 26. September 2006 übersandt worden.

**F. Federführung**

Federführend ist der Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr.

## Entwurf

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

Vom .....

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### **§ 1**

#### **Kompensationsmittel des Bundes**

- (1) Die dem Land nach § 3 Abs. 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 sowie nach § 6 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102) zustehenden Mittel werden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne dieses Gesetzes verwendet (Kompensationsmittel des Bundes).
- (2) Das für Verkehr zuständige Ministerium ist zuständige Behörde nach diesem Gesetz.

#### **§ 2**

#### **Förderungsfähige Vorhaben**

Durch Zuwendungen aus den Kompensationsmitteln des Bundes 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 Abs. 2 Nr. 7 des Raumordnungsgesetzes,
  - e) Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken,
  - f) Verkehrsleitsystemen sowie von 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 zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen.
4. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.
5. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, 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.

### **§ 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 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 behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend 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 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.
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 Kompensationsmittel des Bundes ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 Nr. 1 bis 5 bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 beträgt die Förderung 50 % der zuwendungsfähigen Kosten.
- (2) Zuwendungsfähig sind die Kosten für das 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 1961 erworben worden sind.
- (4) Einzelheiten und Verfahren werden in Richtlinien der zuständigen Behörde geregelt. Dazu gehört auch die Möglichkeit der Aufstockung der Förderung aus anderen öffentlichen Mitteln.

## **§ 5 Programme**

- (1) Für Vorhaben, die aus den Kompensationsmittel des Bundes gefördert werden sollen, werden von der zuständigen Behörde Programme für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung aufgestellt sowie jährlich der Entwicklung angepasst und fortgeführt.
- (2) In die Programme 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 Kompensationsmittel des Bundes dargestellt.
- (3) In den Programmen ist auch über die Aufteilung der Kompensationsmittel des Bundes zwischen dem kommunalen Straßenbau und dem öffentlichen Personennahverkehr zu entscheiden.

## **§ 6 Wirkung der Programme**

Die Kompensationsmittel des Bundes dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme aufgenommen sind.

## **§ 7 Übergangsvorschrift**

Bis zum Inkrafttreten diese Gesetzes noch nicht beendete Vorhaben der Förderprogramme des Landes nach dem Gesetz über die Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden werden in die Förderung nach diesem Gesetz übernommen.

## **§ 8 Folgeänderung anderer Gesetze**

- (1) Das Finanzausgleichsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Februar 1999 (GVOBl. Schl.-H. S. 47), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Dezember 2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 568), wird wie folgt geändert:

§ 24 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 3 wird die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ durch die Angabe „§ 2 Nr. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein“ ersetzt.

2. In Nummer 4 wird die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 3 (Bau von zentralen Omnibusbahnhöfen) und Nr. 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ durch die Angabe „§ 2 Nr. 3 und 4 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Schleswig-Holstein“ ersetzt.

(2) Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein vom 26. Juni 1995 (GVOBl. Schl.-H. S. 262), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 16. Dezember 2002 (GVOBl. Schl.-H. S. 264), Zuständigkeiten und Ressortbezeichnungen zuletzt ersetzt durch Verordnung vom 12. Oktober 2005 (GVOBl. Schl.-H. S. 487), wird wie folgt geändert:

In § 6 werden nach dem Wort „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ die Worte „Schleswig-Holstein“ eingefügt.

## **§ 9**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2007 in Kraft und tritt am 31. Dezember 2019 außer Kraft.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und ist zu verkünden.

Kiel, 2006

Peter Harry Carstensen  
Ministerpräsident

Dietrich Austermann  
Minister für Wissenschaft, Wirtschaft und  
Verkehr

Begründung:**A. Allgemeines**

Das Gesetz schließt die durch den Wegfall des GVFG zum 31.12.2006 ab dem 01.01.2007 entstehende Lücke in der notwendigen Legitimation für die Leistungsverwaltung. Zu diesem Zweck orientiert sich das GVFG-SH eng an dem bestehenden GVFG, um der Rahmenvorgabe des Bundesgesetzgebers für die Kompensationsmittel – gemäß § 5 Abs. 3 Entflechtungsgesetz: Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden – zu entsprechen.

Durch die wesentliche Beibehaltung der bei den Zuwendungsempfängern bekannten Fördergrundsätze wird ein effizienter Übergang vom alten (Bundes-)recht zu neuem Landesrecht gewährleistet.

**B. Zu den einzelnen Vorschriften**

**Anmerkung: Im Folgenden werden anhand der §§ des GVFG-SH neben den neu hinzukommenden §§ die Änderungen (durch Unterstreichung gekennzeichnet) bzw. unveränderte Übernahmen von §§ des GVFG dargestellt.**

Zu § 1 Abs. 1 GVFG-SH entspricht § 1 GVFG:

§ 1 Abs. 1 des GVFG-SH regelt die Mittelherkunft. Gemäß Art 143c GG, im Einzelnen geregelt im Entflechtungsgesetz, stehen dem Land SH für den durch die Abschaffung der Finanzhilfen des Bundes bedingten Wegfall der Finanzierungsanteile des Bundes Kompensationsmittel zu. Für den Zeitraum 2007 bis 2013 ist im § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz die für alle Bundesländer festgeschriebene Gesamtsumme fixiert. Insofern wird hierauf Bezug genommen. Im § 4 Abs. 3 Entflechtungsgesetz ist die prozentuale Verteilung der Kompensationsmittel unter den Ländern geregelt. Insofern wird hierauf Bezug genommen. Für den Anschlusszeitraum 2014 bis 2019 sind gemäß § 6 Entflechtungsgesetz die zwar in der Höhe noch unklaren aber dem Land gemäß Art 143c Abs. 1 GG bis 2019 zustehenden Mittel normiert. Insofern wird hierauf Bezug genommen.

Zu § 1 Abs. 2 GVFG-SH:

§ 1 Abs. 2 GVFG-SH regelt die landesinterne Zuständigkeit. Das bisher zuständige Ministerium (MWV) wird nicht explizit genannt, da in der Vergangenheit mehrfach Namensänderungen erfolgt sind. Insofern wird auf das für Verkehr zuständige Ministerium abgehoben.

Zu § 2 Nr. 1 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 1 GVFG:

§ 2 Nr. 1 GVFG-SH legt wie bisher der § 2 Abs. 1 Nr. 1 GVFG fest, welche Vorhaben aus der in dem Entflechtungsgesetz festgeschriebenen Zweckbindung „Verbesserung

„... der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ für so bedeutsam erachtet werden, dass zu ihrer Förderung Kompensationsmittel des Bundes für Zuwendungen durch die Länder in Anspruch genommen werden können. Die Formulierung „kann die zuständige Behörde...“ weist darauf hin, dass mit dieser Vorschrift nur Arten von Maßnahmen bestimmt und nicht etwa ein Anspruch dahin gehend begründet werden soll, dass für jedes Vorhaben, das die Voraussetzung erfüllt, Zuwendungen zu gewähren sind. Nummer 1 enthält den Katalog von förderungswürdigen Vorhaben auf dem Gebiet des kommunalen Straßenbaus. Insoweit werden Zuwendungen nur für Investitionen von Gemeinden, Kreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Kreisen Träger der Baulast sind, gewährt, soweit diese Träger der gesetzlichen Baulast für die aufgeführten Vorhaben sind.

#### Kompensationsmittel des Bundes:

Redaktionelle Änderung, da es sich künftig nicht mehr um Finanzhilfen sondern laut Gesetzesbegründung zu Nummer 23 (Artikel 143c) 2. Absatz um Mittel, die der Kompensation der für diese Mischfinanzierung bisher eingesetzten Bundesmittel dienen, handelt.

#### Zu a) verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen

Das Gesetz nimmt bewusst von einer Definition Abstand und lässt so einen Spielraum für die Verwaltung offen. Von Fall zu Fall muss entschieden werden, ob die auszubauende Straße die Merkmale einer förderungswürdigen verkehrswichtigen innerörtlichen Straße erfüllt. Dabei können die Anforderungen, die für die Anerkennung als verkehrswichtige innerörtliche Straße gestellt werden, in einer Groß-, Mittel- oder auch Kleinstadt jeweils verschieden sein.

#### Zu c) verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz

Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören die Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), die Landesstraßen und die Kreisstraßen. Ferner gehören dazu auch wichtige Eisenbahnknotenpunkte, bedeutende Flughäfen und Seehäfen.

#### Zu d) strukturschwache Räume im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 7:

Der im GVFG in Bezug genommene § 2 Abs. 1 Nr. 3 des ROG existiert nicht. Sinngemäß ergibt sich der § 2 Abs. 2 Nr. 7 ROG und die darin enthaltenen strukturschwachen Räume. Für die strukturschwachen Räume ist eine besondere Förderung vorgesehen. Der Schwerpunkt der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse liegt dabei ganz besonders auf der Schaffung von notwendigen Verkehrsverbindungen. In den Katalog der zu fördernden Maßnahmen sind verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in diesen Räumen aufgenommen bzw. aus dem GVFG übernommen worden, da auch weiterhin diese Gebiete wie bisher in der Förderung besonders berücksichtigt werden müssen.

gesetzlichen:

Die Förderung nach dem bisherigen GVFG und dem GVFG-SH zukünftig ist eng an die kommunale Baulast gekoppelt. Durch explizite Normierung der gesetzlichen Baulast (ergibt sich aus dem FStrG und dem StrWG-SH), wird dem Erfordernis Rechnung getragen, dass aufgrund von Gesetzen auferlegte Pflichten und damit Belastungen der Kommunen angemessen durch eine Förderung gemildert werden können. Vertraglich bzw. freiwillig übernommene Pflichten bedürfen im Gegensatz dazu keiner Kompensation.

Zu § 2 Nr. 2 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 2 GVFG:

Nummer 2 beinhaltet die Fördertatbestände aus dem Bereich des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs.

Zu a):

Es sollen nach Buchstabe a) der Bau oder Ausbau eines Verkehrsweges von Straßenbahnen und Hoch- und Untergrundbahnen gefördert werden.

Zu b) Nichtbundeseigene bzw. und auf besonderem Bahnkörper geführt werden

In der derzeit bestehenden bundesgesetzlichen Regelung des GVFG besteht unter § 11 die Möglichkeit Vorhaben der DB AG oder anderer Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, zu fördern. Als Vereinfachung macht die Streichung des Wortes "nichtbundeseigene" den ehemalige § 11 überflüssig. Die Formulierung „und auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ ist entbehrlich.

Zu § 2 Nr. 3 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 3 GVFG:

Nummer 3 führt als selbständigen Fördertatbestand den Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen auf. Auf diese Weise bleibt die Möglichkeit erhalten, den öffentlichen Personennahverkehr auch außerhalb der Verdichtungsräume zu fördern. Der Begriff „Zentraler Omnibusbahnhof“ bedeutet nicht, dass alle in einem bestimmten Gebiet bestehenden Omnibuslinien an diesem Bahnhof beginnen oder enden. Ausreichend ist, wenn der Omnibusbahnhof Ausgangs- und Endpunkt mehrerer wichtiger Linien ist.

sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen:

Das Land Schleswig-Holstein hat mit Ablauf des 31.12.2002 die Förderung der Betriebshöfe und den zentralen Werkstätten eingestellt. Ziel der ÖPNV-Förderpolitik des Landes Schleswig-Holstein ist es, die ÖPNV-Investitionsförderung auf die allgemein zugängliche Infrastruktur (Betreiberneutral) zu beschränken.

Zu § 2 Nr. 4 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 4 GVFG:

Die bewährte GVFG-Regelung wird übernommen. Der ÖPNV soll auch in Zukunft so gestaltet werden können, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Im dem Flächenland Schleswig-Holstein stellt dieses Ziel eine besondere Herausforderung dar. Der bereits erreichte gute Standard des ÖPNV im Land soll als Gesamtsystem Bus- und Bahn weiter optimiert und die verkehrliche Kooperation der ÖPNV-Verkehrsträger verbessert werden.

Zu § 2 Nr. 5 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 5 GVFG:

Die bewährte GVFG-Regelung wird übernommen. 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.

Zu § 2 Nr. 6 GVFG-SH entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 6 GVFG:

Aus Gründen des Wettbewerbs und unter Berücksichtigung der Prüfungsbemerkungen 2000 des Landesrechnungshofes hat das MWV im September 2000 entschieden, mit Ablauf des Jahres 2001 die Busförderung einzustellen.

Der Bundes-GVFG-Tatbestand wird durch einen neu eingeführten Tatbestand ersetzt. „Deckenbaumaßnahmen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast“ sollen in Zukunft auch als Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinde dem Gesichtspunkt des erhöhten Instandsetzungs- im Gegensatz zum Neubaubedarf Rechnung tragen, da durch ständig ansteigende Verkehrsbeanspruchungen und gleichzeitig wachsendem Alter der Straßen ein erhöhter Bedarf an Erhaltungsinvestitionen entsteht. Diese Weiterentwicklung innerhalb der Rahmenvorgabe des Bundes – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden – wird dem landesspezifischen Bedürfnis gerecht und ist nach Aussage des Bundes zulässig. Derzeit werden diese Maßnahmen in SH nur aus dem begrenzten FAG-Mittelkontingent gefördert.

Zu § 3 GVFG-SH:

Die bewährte GVFG-Regelung wird übernommen. § 3 legt fest, unter welchen Voraussetzungen die in § 2 aufgeführten Bauvorhaben gefördert werden können. Die Förderung wird u. a. davon abhängig gemacht, dass das zu fördernde Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und außerdem eine bestimmte Bedeutung erreicht. Dazu können auch Vorhaben aus Lärmaktionsplänen gehören, die zu einer erheblichen Lärminderung beitragen. Außerdem stellt § 3 darauf ab, dass die zur Verfügung stehenden Mittel begrenzt sind und daher, soll mit ihnen der größtmögliche Nutzen erreicht werden, nur ganz gezielt an wirklichen Schwerpunkten des Verkehrs eingesetzt werden sollen. Es sollen einerseits diejenigen Vorhaben von der Förderung ausgeschlossen werden, die zwar für die Gemein-

de erstrebenswert erscheinen, aber zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht unbedingt erforderlich sind. Andererseits sollen aber auch Ausweitungen von einzelnen Vorhaben verhindert werden, die ebenfalls zwar erwünscht, aber nicht notwendig sind. Durch die Übernahme der Fördervoraussetzungen der Bundesregelung wird der Rahmenvorgabe des Entflechtungsgesetzes – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – entsprochen.

Zu § 4 Abs. 1 GVFG-SH entspricht § 4 Abs. 1 GVFG:

Absatz 1 hält an der bisherigen Höhe der Förderung fest. Die Förderungsquote wird grundsätzlich wieder auf maximal 75% für alle Fördertatbestände (ausgenommen des neu hinzugekommenen Fördertatbestand des § 2 Nr. 6) 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. Eine generell höhere Förderungsquote für einzelne Fördertatbestände würde u. a. auch bedeuten, dass die Zahl der zu fördernden Vorhaben geringer würde, dass also weniger Kommunen und Träger des ÖPNV als bisher zu Lasten anderer Zuwendungsempfänger Förderungsmittel erhielten. Das aber würde dem Bestreben, möglichst viele Infrastrukturmaßnahmen zu fördern und möglichst viele Zuwendungsempfänger in den Genuss der Mittel zu setzen, widersprechen.

und von Vorhaben nach § 2 Abs. 3 Satz 3 im Rahmen der nach § 10 Abs. 2 Satz 2 zur Verfügung stehenden Mittel bis zu 90 vom Hundert:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Soweit die Vorhaben Bestandteil der nach § 6 Abs. 1 erstellten Programme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sind, beträgt die Förderung bis zu 60 vom Hundert:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Kompensationsmittel des Bundes:

Redaktionelle Änderung, da es sich künftig nicht mehr um Finanzhilfen sondern laut Gesetzesbegründung zu Nummer 23 (Artikel 143c) 2. Absatz um Mittel, die der Kompensation der für diese Mischfinanzierung bisher eingesetzten Bundesmittel dienen, handelt.

Für Vorhaben nach § 2 Abs. 1 Nr. 6 beträgt die Förderung 50 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten:

Deckenbaumaßnahmen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in kommunaler Baulast sollen mit 50 v.H. gefördert werden. Aufgrund der ansteigenden Verkehrsbeanspruchungen und gleichzeitig wachsendem Alter der Straßen ist in der heutigen Zeit ein erhöhter Bedarf für Instandsetzungen gegeben, weswegen dieser Tatbestand

aufgenommen wird, jedoch in Folge der grundsätzlich eher geringeren erforderlichen Gesamtaufwendungen ist die o.a. Begrenzung der Förderquote auf 50 v.H. (anstatt 75 v.H. für Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen) gerechtfertigt.

Zu § 4 Abs. 2 GVFG-SH entspricht § 4 Abs. 2 GVFG:

Die bewährte GVFG-Regelung wird übernommen. Absatz 2 Satz 1 bestimmt, welche Kosten grundsätzlich zuwendungsfähig sind: die Kosten, die unmittelbar durch den Bau oder Ausbau (bzw. im Falle des § 2 Nr. 6 durch die Deckenbaumaßnahme) einer in § 2 genannten Verkehrsanlage verursacht werden, soweit diese der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient. Damit wird klargestellt, dass Kosten, die „bei Gelegenheit“ des Vorhabens entstehen nicht zu den zuwendungsfähigen Kosten gerechnet werden. Vorteile, die dem Träger des Vorhabens entstehen, die aber nicht der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dienen, sind – wie bisher – auszugleichen. Sie werden dem Träger des Vorhabens bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten angerechnet. Der Vorteilsausgleich greift auch dort Platz, wo Dritte einen Anspruch auf Erstattung von Kosten haben.

Der Grundsatz des Absatzes 2 Satz 1 wird für den Grunderwerb in Satz 2 eingeschränkt. Damit soll verhindert werden, dass der Träger des Vorhabens Gewinn aus der Steigerung der Bodenpreise zieht. Für den Bodenwert der Grundstücke sind nur die Kosten zuwendungsfähig, die er für ihn aufwenden musste. Das gilt auch für die Gebäude, die er mit erworben hat. Allerdings muss der Verkehrswert die obere Grenze bilden, da der Träger des Vorhabens sonst insofern mehr erhielt, als er in das Vorhaben einbringt. Ist ein miterworbenes Gebäude nicht unwesentlich verbessert oder ein neues Gebäude errichtet worden, so hat der Träger des Vorhabens zusätzlich zu den Kosten des Grunderwerbs auch diese Kosten aufgewandt. Diese sind insoweit in die zuwendungsfähigen Kosten einzurechnen, als sie noch in dem Zeitpunkt, in welchem das Grundstück in das Vorhaben eingebracht wird, den Verkehrswert des Grundstückes gegenüber den Erwerbskosten erhöhen.

Zu § 4 Abs. 3 GVFG-SH entspricht § 4 Abs. 3 GVFG:

Absatz 3 enthält die Ausnahmen von Absatz 2. Absatz 3 Nr. 3 b schließt diejenigen Grundstücke von der Förderung aus, die schon vor dem 1. Januar 1961 erworben sind und deren Erwerb daher den Baulastträger in der letzten Zeit finanziell nicht belastet hat. Erwerb ist – entsprechend der geltenden Übung – schon die Begründung eines Anspruchs auf Übertragung des Eigentums.

#### gesetzlich:

Durch die explizite Normierung der gesetzlichen Kostentragungsverpflichtung und die daraus bedingte Anrechnung von gesetzlichen Beiträgen Dritter als nicht zuwendungsfähig, eröffnet sich die Möglichkeit, vertragliche Kostentragungsverpflichtungen, die mit Blick auf eine Realisierung des Vorhabens getroffen werden (freiwilliger Dritter), nicht von den Gesamtkosten absetzen zu müssen.

Zu § 4 Abs. 4 GVFG-SH:

Die Zuständigkeit für Verfahrensregelungen, die in Richtlinien geregelt werden, wird klar normiert. In den Richtlinien ist u.a. zu regeln, dass ein Nachweis einer sinnhaften Umsetzung des Zieles der Barrierefreiheit nach § 3 Nr. 1 d der geförderten Vorhaben nach § 2 Nr. 1 g sowie § 2 Nr. 2, 3, 4, 5 Satz 2 auch durch eine gezielte Qualitätskontrolle geführt wird. In Satz 2 wird die Möglichkeit eröffnet, in Richtlinien Verfahren zu regeln, die auch eine mögliche Aufstockung der Förderung aus anderen öffentlichen Mitteln eröffnet. Damit kann besonderen Härtefällen Rechnung getragen werden, in denen die Kommunen, selbst bei Höchstförderquote von 75 v.H. z.B. aufgrund von hoher Verschuldung, Konversionsbetroffenheit oder sonstigen Einzelfallrandbedingungen, Maßnahmen nicht realisieren könnten.

Zu § 5 Abs. 1 GVFG-SH entspricht § 5 Abs. 1 GVFG:

Kompensationsmittel des Bundes:

Redaktionelle Änderung, da es sich künftig nicht mehr um Finanzhilfen sondern laut Gesetzesbegründung zu Nummer 23 (Artikel 143c) 2. Absatz um Mittel, die der Kompensation der für diese Mischfinanzierung bisher eingesetzten Bundesmittel dienen, handelt.

werden von der zuständigen Behörde:

Aufgrund der unterschiedlichen Wirkrichtungen von Bundes- und Landesgesetzen ist die Bundes-Regelung zwar sinngemäß übernommen, jedoch redaktionell bzw. sprachlich angepasst worden.

Zu § 5 Abs. 2 GVFG-SH entspricht § 5 Abs. 2 GVFG:

Kompensationsmittel des Bundes:

Redaktionelle Änderung, da es sich künftig nicht mehr um Finanzhilfen sondern laut Gesetzesbegründung zu Nummer 23 (Artikel 143c) 2. Absatz um Mittel, die der Kompensation der für diese Mischfinanzierung bisher eingesetzten Bundesmittel dienen, handelt.

Zu § 5 Abs. 3 GVFG-SH:

Die Aufteilung der Mittel erfolgt im Rahmen der Programmentscheidung. 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 GVFG-SH entspricht § 7 GVFG:

Entspricht sinngemäß § 7 GVFG. Durch die Übernahme der Bundesregelung wird der Rahmenvorgabe des Entflechtungsgesetzes – Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden – entsprochen.

Zu § 7 GVFG-SH:

Die Übergangsregelung wird aufgrund der sich ändernden gesetzlichen Grundlage und im Hinblick auf bereits laufende bzw. Altprojekte notwendig.

Zu § 8 GVFG-SH:

Durch die Schaffung des neuen Landesgesetzes müssen Verweise in anderen Gesetzen auf das derzeit geltende Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes an die neue Rechtslage angepasst werden. Diese Folgeänderungen sind in dieses Gesetz aufzunehmen, um bei Inkrafttreten dieses Gesetzes keine unklare Rechtslage entstehen zu lassen. Betroffen sind das Finanzausgleichsgesetz und das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Schleswig-Holstein. Hinsichtlich der Änderung im ÖPNVG habe ich auf die Angabe der konkreten Absatzbezeichnung verzichtet, weil sich der hier anzupassende § 6 ÖPNVG parallel in einem Änderungsprozess befindet, durch den sich die Absatzbezeichnung ändern wird.

Zu § 9 GVFG-SH:

Die Regelung zum Inkrafttreten und Außerkrafttreten wird aufgrund der zeitlichen Befristung der Kompensationsmittel des Bundes vom 2007 bis 2019 notwendig.

**Anmerkung: Im Folgenden werden nur die nicht aus dem GVFG in das GVFG-SH übernommenen Paragraphen dargestellt.**

Zu § 2 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Zu § 2 Abs. 3 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Zu § 6 Abs. 1 GVFG:

Gestrichen. Gemäß § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz führt der Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit die besonderen Programm nach § 6 Abs. 1 und § 10 Abs. 2 Sätze 1 und 3 des GVFG fort.

Zu § 6 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, aufgrund der neuen Regelung des auf die Länder entfallenen Anteils (vgl. § 1 GVFG-SH).

Zu § 6 Abs. 3 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des allgemeinen Erfordernisses der Abstimmung mit städtebaulichen Maßnahmen im Rahmen des Planungsprozesses des einzelnen kommunalen Straßenbauprojektes.

Zu § 6 Abs. 4 GVFG:

Gestrichen, aufgrund der alleinigen Länderkompetenz.

Zu § 6 Abs. 5 GVFG:

Gestrichen, entbehrlich.

Zu § 6 Abs. 6 GVFG:

Gestrichen, aufgrund der neuen Regelung des auf die Länder entfallenen Anteils (vgl. § 1 GVFG-SH).

Zu § 6 Abs. 7 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Zu § 8 GVFG:

Gestrichen. Gemäß § 5 Abs. 5 Entflechtungsgesetz berichten die Länder dem Bund über die Verwendung der Kompensationsmittel. Auf die EntflechtGVO, die zurzeit im Entwurf ist, wird verwiesen.

Zu § 9 Abs. 1 GVFG:

Gestrichen. Gemäß § 5 Abs. 5 Entflechtungsgesetz berichten die Länder dem Bund über die Verwendung der Kompensationsmittel. Auf die EntflechtGVO, die zurzeit im Entwurf ist, wird verwiesen.

Zu § 9 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, siehe zu § 9 Abs. 1 GVFG.

Zu § 10 Abs. 1 GVFG:

Gestrichen, da Neuregelung (vgl. § 1 GVFG-SH).

Zu § 10 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, da Neuregelung (vgl. § 1 GVFG-SH). Gemäß § 3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz führt der Bund im Rahmen seiner Zuständigkeit die besonderen Programm nach § 6 Abs. 1 und § 10 Abs. 2 Sätze 1 und 3 des GVFG fort.

Zu § 11 Abs. 1 GVFG:

Gestrichen bzw. entbehrlich aufgrund der Regelung in § 2 Nr. 2 GVFG-SH.

Zu § 11 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.

Zu § 12 Abs. 1 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Zu § 12 Abs. 2 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.

Zu § 12 Abs. 3 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.

Zu § 12 Abs. 4 GVFG:

Gestrichen, aufgrund des nicht landesspezifischen Bezuges der Bundes-GVFG-Regelung.

Zu § 14 Abs. 1 GVFG:

In Landeszuständigkeit zu regeln bzw. sinngemäß festzuschreiben in Richtlinien.

Zu § 14 Abs. 2 GVFG:

In Landeszuständigkeit zu regeln bzw. sinngemäß festzuschreiben in Richtlinien.

Zu § 14 Abs. 3 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.

Zu § 14 Abs. 4 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.

Zu § 14 Abs. 5 GVFG:

Gestrichen, da entbehrlich.