

Gesetzentwurf

der Staatsregierung

über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - BayGVFG)

A) Problem

Im Rahmen der Föderalismusreform wurden bestimmte Mischfinanzierungen nach dem bisherigen Art. 104a Abs. 4 Grundgesetz (GG) abgeschafft. Betroffen ist davon auch die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Danach sind Förderungen für Investitionen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des kommunalen Straßenbaus möglich. Nach Art. 125c GG gelten die Regelungen nach dem GVFG – mit Ausnahme der besonderen Programme nach § 6 Abs. 1 (Bundesprogramm für Schienenvorhaben über 50 Mio. €) – nur noch bis zum 31.12.2006 fort. Für die entfallenden Landesprogramme nach dem GVFG erhalten die Länder vom 01.01.2007 bis 31.12.2013 jährlich Beträge aus dem Bundeshaushalt, die aus dem Durchschnitt der Finanzierungsanteile des Bundes aus dem Referenzzeitraum 2000 bis 2008 ermittelt werden (Art. 143c GG). Diese Beträge sind zweckgebunden an den Aufgabenbereich des bisherigen GVFG. Bund und Länder überprüfen bis Ende 2013, in welcher Höhe die jährlich zugewiesenen Beträge im Zeitraum 2014 bis 2019 noch erforderlich und angemessen sind. Ab dem 1. Januar 2014 entfällt die Zweckbindung an den Aufgabenbereich der bisherigen Mischfinanzierung, es besteht nur noch eine allgemeine Zweckbindung für Investitionen. Am 31.12.2019 enden die ab 2014 vom Bund zu leistenden Beträge an die Länder. Näheres regelt das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG), das als Art. 13 des Föderalismusreform-Begleitgesetzes erlassen wurde. Danach ist eine Berichtspflicht an den Bund über die Verwendung der jährlichen Beträge vorgesehen. Bei nicht zweckgerechter Verwendung wird die Zuweisung an das betreffende Land in dem auf das Berichtsjahr folgenden Jahr gekürzt. Die gekürzten Mittel werden auf die anderen Länder verteilt. Für das entfallende GVFG ist eine Regelung nach Landesrecht für die weitere Gewährung von Zuwendungen ab 1. Januar 2007 erforderlich.

B) Lösung

Für die Förderung von Investitionen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie des kommunalen Straßenbaus wird ein Gesetz erlassen, das die Fördervoraussetzungen, die förderfähigen Vorhaben und das Förderverfahren in enger Anlehnung an das bisherige GVFG des Bundes regelt. Auf diese Weise wird eine eindeutige Grundlage für die zweckgerechte Verwendung der vom Bund zugewiesenen Beträge geschaffen. Die Kommunen und die für den ÖPNV zuständigen Unternehmen erhalten Rechts- und Planungssicherheit.

C) Alternativen

Eine Förderung auf der Grundlage von Verwaltungsrichtlinien in Verbindung mit den Vorschriften des Haushaltsrechts wäre möglich, hätte aber den Nachteil wesentlich geringerer Rechtssicherheit.

D) Kosten

1. Staat und Kommunen

Für den Staat entstehen keine Kosten, da die Mittel aus zweckgebundenen Zuweisungen des Bundes stammen.

Die Fördermittel dienen zur Stärkung der Finanzierung von Investitionen der Kommunen in Pflichtaufgaben des Straßenbaus und im Rahmen ihrer Aufgabenverantwortung für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr.

2. Bürger und Wirtschaft

Bürger sind nicht unmittelbar betroffen. Unternehmen und sonstige Vorhabensträger des ÖPNV können staatliche Förderungen für Investitionen in Anspruch nehmen.

Gesetzentwurf

über Zuwendungen des Freistaates Bayern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - BayGVFG)

Art. 1

Zuwendungen des Freistaates Bayern

¹Der Freistaat Bayern setzt die ihm nach § 3 Abs. 1 Satz 1, § 4 Abs. 3 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl I S. 2098, 2102) zufließenden Finanzmittel nach Maßgabe dieses Gesetzes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ein. ²Rechtsansprüche werden durch dieses Gesetz nicht begründet.

Art. 2

Förderungsfähige Vorhaben

Folgende Vorhaben von Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen sowie Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabensträgern des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs können durch Zuwendungen aus den Finanzmitteln nach Art. 1 Satz 1 auf Antrag gefördert werden:

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) verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen,
 - 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 Baugesetzbuchsin der Baulast von Gemeinden oder Landkreisen,

2. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
 - a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
 - b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen,soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden,
3. Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen,
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 oder Landkreise im Sinn der Nr. 1 als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben; in Ausnahmefällen gilt das gleiche für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenwegs,
6. die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs.

Art. 3

Voraussetzungen der Förderung

(1) Voraussetzungen für die Förderung nach Art. 2 sind, dass

1. das Vorhaben
 - a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
 - b) in einem Generalverkehrsplan 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) mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit ihm zusammenhängen, abgestimmt ist,

- e) Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weit reichend entspricht; bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Beauftragten für Belange von Menschen mit Behinderung nach Art. 18 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinn des § 13 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören,
2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.
- (2) Nach diesem Gesetz werden Vorhaben nicht gefördert, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres, in dem die Förderung beginnen soll, erfüllt hat.

Art. 4 Höhe und Umfang der Förderung

- (1) Die Förderung aus den Finanzmitteln nach Art. 1 Satz 1 beträgt bis zu 80 v.H. der zuwendungsfähigen Kosten.
- (2) ¹Zuwendungsfähig sind die Kosten für das Vorhaben nach Art. 2. ²Beim Grunderwerb sind nur die Gesteuerungskosten zuwendungsfähig.
- (3) Nicht zuwendungsfähig sind
1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens 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. Bauleistungen bei bereits begonnenen, in die Förderung nach diesem Gesetz übernommene Vorhaben, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres erfüllt hat, in dem die Förderung beginnen soll.

Art. 5 Programme

- (1) Für Vorhaben im Sinn des Art. 2 sind Programme für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung aufzustellen sowie jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen.
- (2) ¹In die Programme dürfen Vorhaben nur aufgenommen werden, wenn die Voraussetzungen des Art. 3 Abs. 1 vorliegen oder voraussichtlich im Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. ²Für jedes Vorhaben sind die voraus-

sichtlichen Gesamtkosten, die zuwendungsfähigen Kosten und die vorgesehenen Jahresraten der Zuwendungen aufzunehmen.

- (3) ¹Die Programme sind abzustellen auf die voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel. ²Weitere Vorhaben können nachrichtlich aufgenommen werden.

Art. 6 Aufstellung der Programme

¹Die Staatsministerien des Innern sowie für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie stellen die Programme für ihre Zuständigkeitsbereiche auf. ²Dies gilt auch für die Anpassung und Fortschreibung der Programme.

Art. 7 Wirkung der Programme

Die Finanzmittel im Sinn des Art. 1 Satz 1 dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme aufgenommen sind.

Art. 8 Vorhaben der Deutschen Bahn AG

Führen die Deutsche Bahn AG oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie aus den Finanzmitteln nach Art. 1 Satz 1 Investitionszuschüsse nach diesem Gesetz erhalten.

Art. 9 Übergangsvorschriften

- (1) Vorhaben, die bislang nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der bis 31. Dezember 2006 geltenden Fassung in ein Förderprogramm des Freistaates Bayern aufgenommen wurden, werden als Teil der Programme nach Art. 6 fortgeführt.
- (2) Bewilligungsbescheide für Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die bei dessen Außerkrafttreten noch nicht vollständig abgewickelt waren, gelten als Bewilligungsbescheide nach diesem Gesetz fort.

Art. 10 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2007 in Kraft.

Begründung:

A. Allgemeines

Im Rahmen der Föderalismusreform wurden bestimmte Mischfinanzierungen nach dem bisherigen Art. 104a Abs. 4 Grundgesetz (GG) abgeschafft. Betroffen ist davon auch die Förderung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Für das entfallende GVFG ist eine Regelung nach Lan-

desrecht für die weitere Gewährung von Zuwendungen ab 1. Januar 2007 erforderlich.

Nach Art. 125c Abs. 2 GG gelten die nach Art. 104a Abs. 4 GG a.F. geschaffenen Regelungen zur Gemeindeverkehrsfinanzierung bis zum 31. Dezember 2006 fort. Die besonderen Programme nach § 6 Abs. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) gelten bis zum 31. Dezember 2019 fort. § 6 Abs. 1 GVFG regelt das so genannte „GVFG-Bundesprogramm“ zur Förderung großer ÖPNV-Projekte in Verdichtungsräumen mit zuwendungsfähigen Kosten über 50 Mio. €. Kleinere ÖPNV-Projekte und Investitionsvorhaben des kommunalen Straßenbaus zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden werden bislang aus dem „GVFG-Landesprogramm“ gefördert.

Im Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) ist in § 3 Abs. 1 geregelt, dass die Länder mit der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden ab 1. Januar 2007 bis zum 31. Dezember 2013 jährlich einen Betrag von 1.335.500.000 € aus dem Haushalt des Bundes erhalten. Der Anteil Bayerns beträgt 14,686293 %, das entspricht 196.135.000 €. Diese Mittel sind nach § 5 EntflechtG für Investitionen einzusetzen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind. Bis Ende 2013 haben Bund und Länder zu prüfen, in welcher Höhe die Beträge nach § 3 Abs. 1 EntflechtG für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind (Revisionsklausel, § 6 EntflechtG).

Die Länder haben dem Bund jährlich über die Verwendung der erhaltenen Beträge zu berichten. Bei nicht zweckgerechter Verwendung wird die Zuweisung an das jeweilige Land im Folgejahr um den fehlverwendeten Betrag gekürzt; der Betrag wird auf die anderen Länder verteilt. Die Bundesregierung ist ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrats die Berichtspflicht, die Feststellung einer Fehlverwendung und die daraus zu ziehenden Konsequenzen näher zu regeln.

Der Gesetzentwurf lehnt sich eng an das bisherige GVFG an, das sich insgesamt gut bewährt hat. Dies gilt insbesondere für die einzelnen Fördertatbestände, die sich auf verkehrswichtige Investitionsvorhaben beschränken. Damit wird eine Konzentration auf bedeutende Fördermaßnahmen bewirkt und eine Förderung von Kleinmaßnahmen vermieden, die ineffektiv wäre, da damit die Zahl der Fördermaßnahmen ansteigen und die Förderhöhe sinken würde. Zugleich sorgt die Beibehaltung der bisherigen Förderstruktur für die notwendige Transparenz bei den Zuwendungsempfängern. Deshalb ist weder eine strukturelle Erweiterung noch Beschränkung der Fördertatbestände zweckmäßig oder geboten.

Für das Förderverfahren nach dem GVFG – Aufstellung von Landesprogrammen, Erlass von Bewilligungsbescheiden, Verwendungsnachweis – existiert keine Alternative. Im Rahmen der anzupassenden Förderrichtlinien wird durch weitestgehende Festbetragsförderung und Vereinfachung des Verwendungsnachweises ein möglichst effizientes und einfaches Verwaltungsverfahren sichergestellt.

Änderungen gegenüber dem GVFG wurden dort vorgenommen, wo bundesrechtliche Regelungen für die Übernahme in das Landesrecht der Sache nach ausscheiden oder zu unangemessenen Ergebnissen geführt hätten.

Die grundsätzliche Beibehaltung der Struktur des GVFG und insbesondere der Fördertatbestände hat zusätzlich den Vorteil, dass bei Außer-Kraft-Treten des GVFG am 31.12.2006 anhängige Förderverfahren bruchlos übergeleitet werden können und ein

Widerruf bzw. eine Rücknahme der bisherigen Bewilligungsbescheide sowie ein Erlass neuer Bewilligungsbescheide auf der Grundlage dieses Gesetzes vermieden wird.

Die weitgehende Übernahme der Regelungen des bisherigen GVFG schafft Rechtssicherheit und erleichtert den Vollzug bei den Zuwendungsempfängern.

Auf diese Weise wird eine eindeutige und rechtlich verbindliche Grundlage für die zweckgerechte Verwendung der vom Bund zugewiesenen Beträge geschaffen. Die Kommunen und die für den ÖPNV zuständigen Unternehmen und Vorhabensträger erhalten Planungssicherheit. Zugleich wird die nach dem Entflechtungsgesetz vorgesehene Nachweispflicht der Mittelverwendung gegenüber dem Bund erleichtert.

Das Gesetz soll nicht befristet werden. Zwar sind die Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz nur bis zum Jahr 2013 dem Grunde und der Höhe nach gesichert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Aufgaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Verkehrswegebauens in etwa gleich bleibender Größenordnung über 2013 hinaus fortbestehen und deshalb ein entsprechender Mittelbedarf auch in der Revision, die bis Ende 2013 zu erfolgen hat, festgestellt wird. Eine Befristung des Gesetzes würde die Planungssicherheit für die Zuwendungsempfänger in Frage stellen und zu einem langjährigen Investitionshemmnis im kommunalen Verkehrswesen führen.

B. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Art. 1

Anwendungsbereich, Zweck und Finanzierungsgrundlagen des BayGVFG werden durch das Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen – EntflechtG – bestimmt. Die nach § 3 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 4 Abs. 3 EntflechtG dem Freistaat Bayern zur Verfügung gestellten Finanzmittel sind nach § 5 Abs. 3 EntflechtG zweckgebunden für Investitionen einzusetzen, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden erforderlich sind. Diese Zweckbindung entspricht den Zielsetzungen der bisherigen Finanzhilfen des Bundes gem. § 1 GVFG, so dass sich der sachliche Anwendungsbereich des BayGVFG nicht von der bisherigen Rechtslage unterscheidet. Satz 2 dient zur Klarstellung, dass ein Rechtsanspruch auf Förderung nicht besteht und Förderungen nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel möglich sind.

Zu Art. 2

Der Kreis der Zuwendungsempfänger ändert sich gegenüber dem bislang geltenden GVFG nicht grundsätzlich. Kommunale Zusammenschlüsse kommen als Träger von Vorhaben des kommunalen Straßenbaus nicht in Betracht, da sie nach dem Bayerischen Straßen- und Wegegesetz als gesetzliche Regelbaulastträger nicht vorgesehen sind. Dagegen können sie Träger von Vorhaben des ÖPNV sein, wenn ihnen die Aufgabenträgerschaft nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) übertragen ist. Darüber hinaus können Vorhabensträger für ÖPNV-Maßnahmen auch Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabensträger (z.B. Infrastrukturgesellschaften) sein.

Art. 2 legt ferner fest, welche Vorhaben aus dem in Art. 1 festgelegten Aufgabenbereich „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ für so bedeutsam erachtet werden, dass Zuwendungen durch den Freistaat in Anspruch genommen werden können. Zuwendungen des Freistaats sollen wie nach dem GVFG nur für bedeutsame Vorhaben gegeben werden. Deshalb wurde der Katalog der förderungsfähigen Vorhaben aus dem GVFG fast ausnahmslos übernommen.

Bei den förderfähigen Vorhaben nach den Nummern 1 bis 4 muss es sich um Bau- oder Ausbaumaßnahmen handeln. Bau ist gleichzusetzen mit dem Neubau der in der folgenden Aufzählung genannten Verkehrswege und Verkehrsanlagen. Ausbau bedeutet eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege in Lage, Querschnitt oder Tragfähigkeit, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Bei Ingenieurbauwerken ist eine Erhöhung der Tragfähigkeit oder eine Erweiterung der Verkehrsräume, bei elektrotechnischen Anlagen eine Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit dem Ausbau gleichzusetzen. Nicht zum Ausbau zählen Maßnahmen zur Erhaltung des Bestands oder der Rückbau vorhandener Verkehrsanlagen zur Verkehrsberuhigung.

Zu Art. 2 Nr. 1

Nummer 1 nennt den Katalog von förderungswürdigen Vorhaben vor allem auf dem Gebiet des kommunalen Straßenbaus. Baulastträger müssen Gemeinden oder Landkreise sein. Freiwillig übernommene Sonderbaulasten werden nicht gefördert. Bei Umsteigeparkplätzen an Bahnhöfen und Haltestellen des ÖPNV genügt es, wenn die Baulast nach Fertigstellung auf die Gemeinde oder den Landkreis übergeht. Gleiches gilt bei Schienenanlagen im Zusammenhang mit der Errichtung von Güterverkehrszentren.

Zu a) – Verkehrswichtige innerörtliche Straßen.

Der Begriff „verkehrswichtige innerörtliche Straßen“ ist bisher nicht normativ festgelegt. In der Regel sind das Straßen, welche innerhalb der geschlossenen Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden. Es muss sich um Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion handeln. Die Anforderungen, die für die Anerkennung als verkehrswichtige innerörtliche Straße zu stellen sind, können jedoch von Fall zu Fall und je nach Größe der Gemeinden verschieden sein. Zu diesen Straßen gehören nicht die Anlieger- und Erschließungsstraßen.

Zu b) – Besondere Fahrstreifen für Omnibusse

Das ist der für Linienbusse vom übrigen Fahrverkehr – zumindest für bestimmte Zeiten – freigehaltene Verkehrsraum.

Zu c) – Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz.

Das sind öffentliche Straßen, die den Anschluss von Gebieten mit größerem Verkehrsaufkommen an das überörtliche Verkehrsnetz vermitteln. Zum überörtlichen Verkehrsnetz gehören Bundesfernstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen, ferner wichtige Bahnhöfe, Flughäfen, bedeutende Verkehrslandeplätze und Binnenhäfen;

Zu d) – Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen.

Das sind Straßen, die das Grundnetz von Gemeinden zur Verbindung größerer Gemeindeteile bilden. Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen können bislang aus dem GVFG nur in zurückgebliebenen Gebieten (ländliche Teilräume, deren Entwicklung in besonderem Maß gestärkt werden soll, gemäß Anhang 3 des Landesentwicklungsprogramms Bayern 2006) gefördert werden. Für Gemeindestraßen außerhalb solcher Gebiete besteht eine Fördermöglichkeit nach dem Finanzausgleichsgesetz (FAG), die jedoch seit 2004 eingeschränkt ist. Mit der Erweiterung der Förderung in diesem Gesetz auf alle verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen (Gemeindverbindungsstraßen) zum Ausgleich von Beschränkungen der Förderung dieser Straßen im Bereich des FAG wird die Benachteiligung von Gemeinden aufgehoben, die außerhalb des Fördergebietes liegen und bisher keine Zuwendungen aus dem GVFG beanspruchen konnten, obwohl auch deren Finanzkraft nicht höher ist.

Zu e) – Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken

Gefördert werden Vorhaben, bei denen ein innerer und zeitlicher Zusammenhang zwischen dem Bau und Ausbau der Straße und der Stilllegung einer Eisenbahnstrecke besteht.

Zu f) – Verkehrsleitsysteme sowie Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs

Hierzu zählen dynamische Verkehrsleitsysteme als Steuerungs- und Informationssysteme zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit, zur Minderung von Parksuchverkehr, zur umweltverträglichen Verkehrsführung und Vernetzung der Verkehrsträger. Öffentliche Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs sind grundsätzlich nur förderfähig, soweit sie dem Benutzer kostenfrei zur Verfügung gestellt werden bzw. die geforderten Gebühren lediglich die Betriebskosten decken; Stellplatzablösebeträge sind nach Maßgabe des Art. 23 der Bayerischen Haushaltsordnung (BayHO) zu berücksichtigen. Umsteigeparkplätze an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs sind Parkreinrichtungen jeder Art (auch Fahrradstellplätze), soweit sie dazu bestimmt sind, dem Übergang vom Individualverkehr auf Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs zu dienen.

Zu g) – Öffentliche Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 Baugesetzbuch.

Die Förderung umfasst neben den Straßen- auch Schienenanlagen (einschl. Umschlaganlagen).

Zu Art. 2 Nr. 2

Nummer 2 führt als Fördertatbestand den Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden, auf. Dazu gehören insbesondere Gleisanlagen einschließlich Bahnkörper, Tunnel- und Brückenbauten, Bahnhöfe, ortsfeste Signal- und Steuerungsanlagen, elektrische Einrichtungen, Abstellanlagen, Stromversorgungsanlagen und Betriebszentralen. Im Interesse der Verkehrsbeschleunigung können nur Vorhaben gefördert werden, die auf besonderem Bahnkörper geführt werden. Kurze straßenbündige Übergänge zwischen besonderen Bahnkörpern (z.B. an Straßenkreuzungen) hindern die Förderung nicht.

Zu Art. 2 Nr. 3

Gefördert wird der Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Zentrale Omnibusbahnhöfe dienen insbesondere der Verknüpfung mehrerer Omnibuslinien untereinander und/oder mit den Netzen anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Ihre Zentralität kann in der zentralen verkehrlichen Lage innerhalb des Gemeindegebietes, aber auch in der Anzahl der zu verknüpfenden Linien begründet sein. Haltestelleneinrichtungen sind ortsfeste Anlagen zum Ein- und Aussteigen von Fahrgästen bei Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs. Betriebshöfe sind bauliche Anlagen zum Abstellen und Warten von Fahrzeugen. Zentrale Werkstätten sind zur Instandsetzung und Grundüberholung von Fahrzeugen für einen größeren örtlichen oder für einen regionalen Nahverkehrsbereich bestimmt.

Zu Art. 2 Nr. 4

Nach Nummer 4 können Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen, gefördert werden. Beschleunigungsmaßnahmen und rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme sollen den Betriebsablauf von öffentlichen Nahverkehrssystemen beschleunigen oder verbessern, um dadurch die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs zu steigern. Technische Maßnahmen zur Lichtsignalsteuerung sind Anlagen zur Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des öffentlichen Personennahverkehrs an Lichtsignalanlagen und in Fahrzeugen. Darüber hinaus können weitere Maßnahmen, insbesondere die zusätzliche Errichtung von besonderen Gleiskörpern und die Umgestaltung von Haltestellen, gefördert werden, so weit diese Maßnahmen dazu bestimmt und geeignet sind, die Fahrtzeiten öffentlicher Verkehrsmittel zu beschleunigen.

Zu Art. 2 Nr. 5

Gefördert werden Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) oder dem Bundeswasserstraßengesetz, soweit Gemeinden oder Landkreise als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Die an der Kreuzung beteiligte Straße muss nicht zu einer Kategorie nach Art. 2 Nummer 1 gehören. Förderbar sind nur die gesetzlich vorgeschriebenen Kostenanteile der Gemeinden oder Landkreise an der Kreuzungsmaßnahme. Zuwendungen können in Ausnahmefällen auch an nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger gewährt werden, die Kostenanteile des kreuzenden Schienenweges zu tragen haben.

Zu Art. 2 Nr. 6

Nummer 6 betrifft die Förderung der Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkombussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie von Schienenfahrzeugen. Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs sind insbesondere S- und U-Bahnfahrzeuge, Stadt- oder Straßenbahnfahrzeuge sowie sonstige schienengebundene Fahrzeuge.

Vorbemerkung zu Art. 3 bis 5:

Die Regelungen wurden weitgehend aus dem GVFG übernommen (dort §§ 3 bis 5). Sie haben sich im Vollzug bewährt. Zudem wird durch die weitgehende Beibehaltung Rechtsklarheit und Rechtssicherheit gewährleistet.

Sonderregelungen zum Förderverfahren waren entbehrlich, da für den Einsatz der dem Freistaat Bayern nach dem Entflechtungsgesetz zugewiesenen Finanzmittel die allgemeinen Anforderungen der Bayerischen Haushaltsordnung über die Gewährung von Zuwendungen gelten (z.B. zum Erfordernis des Verwendungsnachweises Art. 44 Abs. 1 Satz 2 BayHO). Diese Anforderungen sollen wie in der bisherigen Vollzugspraxis durch allgemeine Verwaltungsvorschriften konkretisiert werden.

Zu Art. 3

Art. 3 legt fest, unter welche Voraussetzungen die in Art. 2 aufgeführten Vorhaben gefördert werden können. Nach Art. 2 sollen Zuwendungen des Freistaats nur für bedeutsame Vorhaben gegeben werden. Diesem Erfordernis trägt Art. 3 Abs. 1 Rechnung, indem er die Förderung davon abhängig macht, dass das Vorhaben nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt. Außerdem muss das Vorhaben in

einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan, wie z.B. einem Flächennutzungsplan oder Nahverkehrsplan, vorgesehen sein.

Ferner stellt Art. 3 Abs. 1 darauf ab, dass mit den begrenzt zur Verfügung stehenden Mitteln der größtmögliche Nutzen erreicht werden soll. Die Mittel sollen deshalb nur ganz gezielt an wirklichen Schwerpunkten des Verkehrs eingesetzt werden. Es sollen die Vorhaben von der Förderung ausgeschlossen werden, die zwar für den Vorhabensträger erstrebenswert erscheinen, aber zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht unbedingt erforderlich sind. Dem Grundgedanken des effizienten Mitteleinsatzes wird auch dadurch Rechnung getragen, dass das Vorhaben bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein muss.

Zu fördernde Vorhaben sind außerdem mit städtebaulichen Maßnahmen, mit denen sie zusammenhängen, abzustimmen.

Darüber hinaus muss das Vorhaben die Belange Behinderter, alter Menschen und von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen angemessen berücksichtigen. Soweit Zuwendungsempfänger Beauftragte für die Belange von Menschen mit Behinderung bestellt haben, sind diese zu beteiligen, ansonsten die entsprechenden Verbände nach § 13 Abs. 3 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BBG). Damit wird sichergestellt, dass die besonderen Belange dieser Personengruppe in den Planungsprozess Eingang findet.

Ausgangspunkt für die Beteiligung der Behindertenbeauftragten ist Art. 10 Abs. 2 des Bayerischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BayBGG), wonach bauliche oder andere Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im ÖPNV nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten sind. Dieser Grundsatz findet seinen Niederschlag auch in Art. 9 Abs. 1 des Bayerischen Straßen- und Wegegesetzes (BayStrWG) sowie Art. 4 Abs. 3 BayÖPNVG. Da den Betroffenen bzw. deren Verbänden ein Klagerecht zusteht, wenn die Vorschriften des Art. 9 Abs. 1 BayStrWG bzw. Art. 4 Abs. 3 BayÖPNVG nicht ausreichend berücksichtigt sind, ist es sinnvoll und notwendig, die Behindertenbeauftragten oder – sofern Behindertenbeauftragte nicht bestellt sind – die gemäß § 13 Abs. 3 BGG anerkannten Verbände im Rahmen der Vorhabenplanung anzuhören und den Nachweis der Beteiligung zur Fördervoraussetzung nach diesem Gesetz zu machen.

Das Vorhaben muss finanzierbar sein. Der Antragsteller muss daher darlegen, dass genügend Eigenmittel zur Verfügung stehen. Es genügt auch, wenn die Finanzierung für einen Bauabschnitt des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

Absatz 2 entspricht dem Ausschlussgrund des § 14 Abs. 1 GVFG, der wegen des systematischen Zusammenhangs bei der Behandlung der allgemeinen Fördervoraussetzungen aufgenommen wurde. Danach können Vorhaben, die ohne Förderung ausgeführt worden sind, auch nachträglich nicht mehr gefördert werden können. Dies folgt aus Art. 23 BayHO. Ausgeführt ist ein Vorhaben dann, wenn der Träger des Vorhabens alle mit dem Vorhaben zusammenhängenden Verpflichtungen erfüllt hat. Stichtag ist jeweils der 1. Januar des Jahres, in dem die Förderung beginnen soll.

Zu Art. 4

Abs. 1 legt die Höhe der Förderung fest. Der Höchstfördersatz soll von 75 % im bisherigen GVFG auf den nach Haushaltsrecht höchstmöglichen Satz von 80 % angehoben werden. Dies ist

angesichts der eklatanten Finanzschwäche einiger Kommunen geboten, insbesondere um diesen die Erfüllung ihrer Pflichtaufgaben, z. B. bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen, zu ermöglichen. Der in besonderen Fällen maximal mögliche Fördersatz von 90 % kann durch eine Komplementärförderung nach Art. 13c FAG (Härtefonds) erreicht werden.

Abs. 2 Satz 1 bestimmt, welche Kosten grundsätzlich zuwendungsfähig sind. Das sind Kosten, die unmittelbar durch den Bau oder Ausbau einer in Art. 2 genannten Verkehrsanlage zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse verursacht werden. Nur „bei Gelegenheit“ des Vorhabens entstehende Kosten können nicht zu den zuwendungsfähigen Kosten gerechnet werden. Dasselbe gilt für Vorteile, die dem Träger des Vorhabens entstehen. Sie werden dem Träger des Vorhabens wie schon beim GVFG bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten angerechnet.

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 von Bodenpreisen zieht. Beim Grunderwerb sind deshalb nur die Gesteungskosten zuwendungsfähig. Allerdings muss der Verkehrswert die obere Grenze bilden, da der Träger des Vorhabens im Einzelfall sonst mehr erhalten könnte, als er in das Vorhaben einbringt. Das heißt, für den Bodenwert der Grundstücke sind nur die Kosten zuwendungsfähig, die der Träger des Vorhabens für ihn aufwenden musste soweit sie sich im Rahmen des Verkehrswertes bewegen. Das gilt auch für die Gebäude, die er mit erworben hat.

Absatz 3 nennt die Ausnahmen von Abs. 2. Von Nummer 1 werden insbesondere Erschließungsbeiträge und Folgepflichtkosten erfasst. Nummer 3 stellt klar, dass Kosten für den Erwerb von Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind. Die Ausnahme davon bilden Grundstücke, die zwar nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben notwendig sind, aber nach Beendigung des Vorhabens nicht mehr genutzt werden können, weder allein noch in Verbindung mit einem anderen Grundstück. In der Regel handelt es sich dabei um unverkäufliche, unwirtschaftliche Restflächen. Der Ausschluss von Grundstücken, die vor dem 1. Januar 1961 erworben wurden, von der Förderung entspricht der Regelung des § 4 Abs. 3 Nr. 3 Buchst. b GVFG. Der Grund für diese Regelung ist, dass der Erwerb den Zuwendungsempfänger seit langer Zeit nicht mehr belastet hat und bis zu diesem Zeitpunkt seit 1936 ein Preisstopp bestanden hatte; zudem werden hierdurch Probleme der Währungsumstellung vermieden.

Nr. 4 der Ausschlussstatbestände entspricht der Überleitungs- und Ausschlussregelung des bisherigen § 14 Abs. 2 GVFG. Danach können begonnene Vorhaben gefördert werden, sobald sie im Programm nach Art. 5 aufgenommen sind. Stichtag ist wiederum der 1. Januar des Jahres, in dem die Förderung beginnen soll. Gefördert werden jedoch nur Verpflichtungen, die der Träger des Vorhabens zu diesem Zeitpunkt noch nicht erfüllt hat. Leistungen, die der Vorhabensträger vor dem Stichtag erfüllt hat, sind von der Förderung ausgeschlossen. Ein Vorhaben beginnt mit der Bauausführung.

Zu Art. 5

Art. 5 legt fest, dass wie beim GVFG Programme als Grundlage für die Förderung aufzustellen und diese jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen sind. Die Programme sollen das Ziel einer vorausschauenden mehrjährigen Planung verwirklichen, einen sorgfältig geplanten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel ermöglichen und eine weitgehende Sicherheit schaffen, dass einmal begonnene Vorhaben in den folgenden Jahren entsprechend dem Baufortschritt gefördert werden können.

Die Programme werden jährlich fortgeschrieben und damit der aktuellen Entwicklung angepasst. Änderungen innerhalb der Programme sind aber jederzeit möglich. Auch können neue Vorhaben kurzfristig in die Programme aufgenommen werden.

Die Programme sind Grundlage für die spätere Verteilung der Finanzhilfen auf die Vorhabensträger. Voraussetzung für die Aufnahme in die Programme ist daher, dass das Vorhaben aus dem zur Verfügung stehenden Kontingent an Haushaltsmitteln gefördert werden kann. Zudem muss bei der Aufnahme einzelner Vorhaben bereits geprüft werden, ob sie den gesetzlichen Erfordernissen entsprechen, insbesondere ob die Voraussetzungen des Art. 3 schon bei der Aufnahme oder zumindest zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen.

Die Programme sind auf die in den kommenden Jahren voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel abzustellen. Ein Rechtsanspruch auf Förderung innerhalb eines bestimmten Zeitraums wird durch die Programmaufnahme nicht begründet. Nicht ausgeschlossen soll sein, dass Vorhaben in die Programme nur nachrichtlich aufgenommen werden (Vorsorgemaßnahmen). Damit wird sichergestellt, dass dem Träger des Vorhabens keine Nachteile entstehen, wenn in besonderen Einzelfällen bereits Teile des Projekts ausgeführt werden müssen, bevor über das Gesamtvorhaben entschieden werden kann.

Zu Art. 6

Die Bestimmung regelt die Zuständigkeit für die Programmaufstellung und -fortschreibung.

Zu Art. 7

In Ergänzung zu Art. 5 und 6 wird bestimmt, dass Finanzhilfen nur für Vorhaben verwendet werden dürfen, die in die Programme aufgenommen sind. Nur für diese Vorhaben dürfen Zuwendungsbescheide erlassen werden.

Zu Art. 8

Führen die Deutsche Bahn AG oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im öffentlichen Personennahverkehr durch, so können auch sie Zuwendungen erhalten. Diese Regelung ist notwendig, um dem Freistaat in besonders begründeten Fällen zu ermöglichen, auch Infrastrukturmaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr zu fördern, sofern sie aus seiner verkehrlichen Sicht besonders dringlich sind und ansonsten eine Realisierung nicht zu erwarten ist.

Zu Art. 9

Zuwendungen für Vorhaben, die bei Außerkrafttreten des GVFG am 31.12.2006 noch nicht vollständig abgeschlossen waren, sollen zu unveränderten Bedingungen nach diesem Gesetz fortgeführt werden. Deshalb sind Übergangsregelungen notwendig, die die Fortgeltung der Förderprogramme des Freistaats Bayern (Art. 9 Abs. 1) und der erteilten, aber noch nicht vollständig abgewickelten Zuwendungsbescheide sicherstellen (Art. 9 Abs. 2). Ohne solche Regelungen müssten die erteilten Zuwendungsbescheide sämtlich widerrufen und auf der Grundlage dieses Gesetzes neu erlassen werden.

Zu Art. 10

Das GVFG endet am 31.12.2006. Für eine bruchlose Überleitung ist ein Inkrafttreten des Gesetzes zum 1. Januar 2007 erforderlich.