

Gesetzentwurf

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Hannover, den 06.04.2011

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz
über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden
(Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – NdsGVFG)****§1**

Zuwendungen des Landes

(1) Die Gewährung von Zuwendungen nach § 2 erfolgt nach Maßgabe der im Landeshaushalt jeweils zur Verfügung stehenden Ermächtigungen.

(2) Die dem Land nach § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102) zustehenden Finanzmittel werden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne von § 2 verwendet.

(3) Rechtsansprüche werden durch dieses Gesetz nicht begründet.

§ 2

Förderungsfähige Vorhaben

Durch Zuwendungen aus den Finanzmitteln nach § 1 können folgende Vorhaben von Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen sowie von Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabensträgern des öffentlichen Personennahverkehrs auf Antrag gefördert werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der

- a) Straßenbahnen, Hoch- und U-Bahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
- b) Eisenbahnen,

soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Als Ausbau gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz oder der Erhöhung des Gebrauchswertes (z.B. Nutzenausweitung, Attraktivitätssteigerung, gesteigerte Verfügbarkeit oder Anpassung an aktuelle Rechtsvorschriften) dienen.

2. 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) Verkehrsleitsystemen sowie von Umsteigeparkplätzen, CarSharing-Stationen und Fahrradstationen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,

- f) öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuchs und
- g) Radwegen und sonstigen investiven Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs
in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.
3. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.
4. Bau oder Ausbau insbesondere in Hinblick auf Barrierefreiheit von Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.
5. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sowie Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und die Fahrgastnavigation.
6. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Artikel 281 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962, ber. 2008 S. 1980), zuletzt geändert durch § 2 der Verordnung vom 27. April 2010 (BGBl. I S. 540), soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Das Gleiche gilt für nichtbundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges.
7. Die Beschaffung von Linienomnibussen und Gelenkornibussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienerkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs. Bevorzugt werden bei der Förderung, soweit mehr Anfragen als Mittel zur Verfügung stehen, jeweils die Beschaffungsanträge für die emissionsärmsten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge bzw. Neubeschaffungen mit dem höchsten Emissionsminderungseffekt durch Stilllegung von Altfahrzeugen.

§ 3

Voraussetzungen der Förderung

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass

1. das Vorhaben
 - a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt,
 - b) in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz oder Luftreinhalteplan enthalten ist,
 - c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und
 - d) die Belange von Menschen mit Behinderungen und mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit entspricht; bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände anzuhören

- e) mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit ihm zusammenhängen, abgestimmt ist; 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 Finanzmitteln nach § 1 ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zulässig.

(2) Zuwendungsfähig sind die Kosten für Vorhaben nach § 2. Beim Grunderwerb sind nur die Gestehungskosten zuwendungsfähig.

(3) Nicht zuwendungsfähig sind

1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist,
2. Verwaltungskosten,
3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
 - a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
 - b) vor dem 1. Januar 2000 erworben worden sind.

(4) Einzelheiten zu Verfahren, Höhe und Umfang der Förderung werden in einer Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für für Wirtschaft, Arbeit, und Verkehr geregelt.

§ 5

Programme

(1) Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, und Verkehr erstellt für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung Programme, die die förderungsfähigen Vorhaben nach § 2 enthalten. Sie sind jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen.

(2) In die Programme dürfen Vorhaben nur aufgenommen werden, wenn die Voraussetzungen des § 3 vorliegen oder voraussichtlich im Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Für jedes Vorhaben sind die voraussichtlichen Gesamtkosten, die zuwendungsfähigen Kosten und die vorgesehenen Jahresraten der Zuwendungen aufzunehmen.

(3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung der Programme ist auf die voraussichtlich zur Verfügung stehenden haushaltsrechtlichen Ermächtigungen abzustellen. Weitere Vorhaben können nachrichtlich aufgenommen werden.

§ 6

Wirkung der Programme

Die Finanzmittel nach § 1 dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme nach § 5 aufgenommen sind.

§ 7

Übergangsvorschrift

(1) Vorhaben, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Fassung oder nach der Verwaltungsvorschrift zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz in ein Programm des Landes aufgenommen wurden, werden fortgeführt.

(2) Bewilligungsbescheide für Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder der in Absatz 1 genannten Verwaltungsvorschrift, die bei deren Außerkrafttreten nicht vollständig abgewickelt waren, gelten als Bewilligungsbescheide nach diesem Gesetz fort.

§ 8

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2012 in Kraft, soweit in Absatz 2 nichts anderes bestimmt ist.

(2) § 2 Nr. 2 tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.

Begründung

I. Mit diesem Gesetz soll eine neue Rechtsgrundlage für die Förderung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus geschaffen werden. Bislang ist die Zuweisung von Bundesmitteln für diese Zwecke im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes geregelt, das im Zuge der Föderalismusreform I außer Kraft getreten ist. Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder vom Bund statt dessen Ausgleichszahlungen nach dem so genannten Entflechtungsgesetz. Niedersachsen erhält vom Bund jährlich rund 130 Mio. Euro für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Allerdings ist die Zweckbindung der Ausgleichszahlungen für verkehrliche Projekte vom Bund lediglich bis Ende des Jahres 2013 festgeschrieben. Ab 2014 bleibt lediglich eine investive Zweckbindung bestehen. Die Länder können also auch andere Investition mit den Bundesmitteln tätigen.

Auch nach 2013 sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dringend nötig. Die Kommunen und Verkehrsunternehmen in Niedersachsen erhalten mit diesem Gesetz über das Jahr 2013 hinaus verlässliche Förderkriterien für die Finanzierung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus. Neben den bisherigen Fördermöglichkeiten sollen auch Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast, Gemeindeverbindungsstraßen, Lärmschutzmaßnahmen an innerörtlichen Straßen und die Erneuerung von Schienenverkehrswegen gefördert werden können. Mit der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von Kommunen werden solche Lärmschutzmaßnahmen zuschussfähig, die nach Art und Umfang zur Verbesserung der Lärmsituation dringend erforderlich sind. Allerdings kommt dieser neue Fördertatbestand erst ab 2014 zum Tragen, weil das Land bis Ende 2013 noch an die bisherige Zweckbindung der Förderung gebunden ist.

II. Auswirkungen auf die Umwelt, auf den ländlichen Raum, auf die Landesentwicklung, auf die Verwirklichung der Gleichstellung von Frauen und Männern, auf schwerbehinderte Menschen und auf Familien.

Die Förderungsbindung im Sinne des Gesetzes schont die Umwelt, fördert die Ziele der Landesentwicklung und ermöglicht den verstärkten Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes insbesondere für Mobilitätsbehinderte.

III. Der Gesetzentwurf bewirkt die im Gesetz beschriebenen und definierten Förderungstatbestände im Rahmen der vom Bund zur Verfügung gestellten Entflechtungsgesetzmittel.

Fraktionsvorsitzender