

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Vorblatt

A. Zielsetzung

Das Land verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und durch eine modifizierte Förderkulisse einer weiteren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Die verkehrliche Zweckbindung der Kompensationszahlungen des Bundes nach dem Entflechtungsgesetz ist zum Jahresende 2013 ausgelaufen. Nunmehr besteht nur noch eine investive Zweckbindung der Mittel, die nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, LGVFG) weiter für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden verwendet werden sollen. Die vorgesehenen Änderungen beruhen auf den Zielsetzungen der Koalitionsvereinbarung für die Ausgestaltung des LGVFG. Das Ziel des Gesetzentwurfs ist es, das LGVFG ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten.

B. Wesentlicher Inhalt

In § 1 wird der Zielbestimmung der Förderung modifiziert. Die Fördertatbestände nach § 2 werden einer zeitgemäßen Förderung angepasst und dann teilweise erweitert. Weiter wird der barrierefreie Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärker gewichtet. Zudem wird der Einsatz neuer Technologien sowohl für die Nutzerinnen und Nutzer als auch Anbieter von ÖPNV gefördert. Außerdem werden die Fördermöglichkeiten anderer Verkehrsträger gestärkt, ebenso wie deren Vernetzung untereinander. In § 3 werden die Fördervoraussetzungen modifiziert. In § 4 wird die Förderung auf bis zu 50 Prozent begrenzt und als Festbetragsförderung festgeschrieben.

C. Alternativen

Beibehaltung der bisherigen Gesetzeslage. In diesem Fall könnten die zu erreichenden Ziele nicht oder nur mittelbar erreicht werden, so dass eine Förderung bestimmter Vorhaben nicht möglich wäre oder zumindest erschwert würde.

D. Kosten für die öffentlichen Haushalte

Keine. Den Ländern werden durch den Bund nach dem Entflechtungsgesetz bis Ende 2019 Kompensationsmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zur Verfügung gestellt. Die Fördertatbestände werden wie bisher aus dem zur Verfügung gestellten Mittelvolumen in Höhe von jährlich rund 165 Mio. Euro finanziert. Es wird lediglich die Förderbreite erhöht, indem Tatbestände modifiziert und erweitert werden. Damit wird das Spektrum förderfähiger Vorhaben insbesondere auch auf effiziente und kostengünstige Maßnahmen erweitert. Nach derzeitiger Rechtslage stellt der Bund nach 2019 keine Entflechtungsgesetzmittel mehr zur Verfügung. Die Aufstellung der Förderprogramme erfolgt daher auf der Grundlage einer mit dem Jahr 2019 auslaufenden Förderung. Mit der Einführung der Festbetragsförderung und der Absenkung der Fördersätze kann diese Finanzplanung zukünftig wesentlich zielgerichteter und zuverlässiger erfolgen. Das Land wird sich weiter dafür einsetzen, dass der Bund auch nach 2019 Mittel zur Verfügung stellt.

E. Kosten für Private

Es werden keine zwingenden Pflichten für Private eingeführt. Für Wirtschaft und Bürgerinnen und Bürgern entstehen keine zusätzlichen Kosten oder Vollzugsaufwand, wenn keine Förderung in Anspruch genommen wird.

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Vom

Artikel 1

Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der Fassung vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), zuletzt geändert durch Artikel 65 der Verordnung vom 25. Januar 2012 (GBl. S. 65, 72), wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Ziel der Zuwendungen ist die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Baden-Württembergs im Sinne einer nachhaltigen Mobilität.“

b) Der bisherige Absatz 1 wird zu Absatz 2.

c) Der bisherige Absatz 2 wird zu Absatz 3 und wie folgt gefasst:

„(3) Die dem Land nach § 3 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I 2006, 2098, 2102), zuletzt geändert durch das Aufbauhilfegesetz (AufbhGuaÄndG) vom 15. Juli 2013 (BGBl. I 2013, 2401), zustehenden Finanzmittel werden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verwendet.“

d) Der bisherige Absatz 3 wird zu Absatz 4.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Wörter „Bau oder Ausbau“ werden durch die Wörter „Bau, Ausbau oder Umbau“ ersetzt.

bb) In Buchstabe e) werden das Wort „Verkehrslitsystemen“ durch die Wörter „dynamischen Verkehrsleit- und -informationssystemen“ ersetzt und nach dem Wort „Umsteigeparkplätzen“ die Wörter „und andere Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen,“ eingefügt.

cc) In Buchstabe f) wird nach dem Wort „Baugesetzbuch“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.

dd) Buchstabe g) wird wie folgt neu gefasst:

„g) verkehrswichtigen Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur und“.

b) Satz 1 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „bestehenden“ wird das Wort „innerörtlichen“ gestrichen.

c) Satz 1 Nummer 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt neu gefasst:

„a) Straßenbahnen und urbanen Seilbahnen,“

bb) Nach den Wörtern „dem öffentlichen Personennahverkehr dienen“ werden die Wörter „und auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ gestrichen.

cc) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Gegenüber dem sonstigen Verkehr müssen der Vorrang der Bahnen und bei straßenbündigem Bahnkörper deren beschleunigter Verkehr grundsätzlich sichergestellt sein.“

d) Nach Satz 1 Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„Ausbau und Umbau von Verkehrswegen und zugehörigen dienenden Infrastrukturen für Verkehrsmittel mit vergleichbarem verkehrlichen Nutzen wie solche nach Nummer 3, insbesondere für integrierte Schnellbussysteme oder Spurbusse.“

e) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Omnibusbahnhöfen“ werden ein Komma und das Wort „Haltestellen“ eingefügt und nach dem Wort „Haltestelleneinrichtungen“ die Worte „sowie von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.“ eingefügt. Die Worte „sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten“ werden gestrichen.

f) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:

„4a. Betriebshöfe und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.“

g) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 5a eingefügt:

„5a. Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des ÖPNV, insbesondere verkehrstelematische Anwendungen wie mit Echtzeitdaten arbeitende Systeme für die dynamische Fahrgastinformation und Anschlusssicherung und für interoperable elektronische Fahrausweise.“

h) In Nummer 6 wird die Angabe „§ 2 der Verordnung vom 27. April 2010 (BGBl. I 2010, 540)“ durch die Angabe „Artikel 4 Abs. 125 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I 2013, 3154)“ ersetzt.

i) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkomnibussen“ werden durch die Wörter „Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Absatz 4 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes“ ersetzt.

bb) Nach den Wörtern „zum Erhalt“ werden ein Komma und die Wörter „zur Einrichtung“ eingefügt.

cc) Nach den Wörtern „Verbesserung von Linienverkehren“ werden die Wörter „und bedarfsgesteuerten Linienverkehren“ eingefügt.

dd) Nach dem Wort „erforderlich“ werden ein Komma und die Wörter „und hierfür geeignet“ eingefügt.

j) Folgende neue Nummer 8 wird angefügt:

„8. Umbau und Nachrüstung bestehender verkehrswichtiger Anlagen und Einrichtungen des Öffentlichen Personennahverkehrs zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit.“

3. § 3 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) In Buchstabe b wird vor dem Wort „Fachkonzept“ das Wort „qualifizierten“ eingefügt.

b) In Buchstabe c werden nach dem Wort „verkehrstechnisch“ die Wörter „sowie betriebstechnisch“ und nach dem Wort „einwandfrei“ ein Komma und die Wörter „die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schonend“ eingefügt.

c) Buchstabe d Halbsatz 1 wird wie folgt gefasst:

„die Belange von Menschen mit Behinderungen oder mit Mobilitätsbeeinträchtigungen mit dem Ziel, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, berücksichtigt und nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes der Barrierefreiheit entspricht;“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt neu gefasst:

(1) Aus den Finanzmitteln nach § 1 ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten im Wege der Festbetragsfinanzierung zulässig. In besonders gelagerten Fällen des § 2 Satz 1 Nr. 3 ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent zulässig.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 werden nach der Angabe „(GABl. 2010, S. 2)“ die Wörter „oder nach dem Gesetz über die Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062)“ eingefügt.

6. § 8 wird wie folgt neu gefasst:

§ 8

Dieses Gesetz tritt am XX in Kraft.

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft.

Stuttgart, den

Die Regierung des Landes Baden-Württemberg:

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Ausgangslage

Das LGVFG (Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062)) in seiner bisherigen Fassung wurde zum 1. Januar 2011 neu geschaffen. Hintergrund hierfür war die im Zuge der Föderalismusreform getroffene Entscheidung, das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz als Bundesgesetz auslaufen zu lassen. Als Ersatz für die wegfallende Förderung erhalten die Länder vom Bund sogenannte Entflechtungsmittel nach dem Entflechtungsgesetz vom 5. September 2006 (BGBl. I 2006, 2098, 2102), zuletzt geändert durch das Aufbauhilfegesetz (AufbhGuaÄndG) vom 15. Juli 2013 (BGBl. I 2013, 2401). Diese sind wiederum bis 2019 begrenzt. Für diese Entflechtungsmittel bestand zunächst eine verkehrliche Zweckbindung. Diese verkehrliche Zweckbindung ist zum 31. Dezember 2013 entfallen. Allerdings ist die Zweckbindung damit nicht vollumfänglich weggefallen. Vielmehr müssen die Mittel weiter für investive Zwecke verwendet werden. Das Land hat sich bei der Schaffung des LGVFG dafür entschieden, den investiven Zweck der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden beizubehalten.

Durch die Absenkung des Fördersatzes auf grundsätzlich 50 % der zuwendungsfähigen Kosten zum 1. Januar 2014 konnte der Förderkorridor bei konstanten Mitteln erweitert werden.

Weiterhin wurden bisher verschiedene, im Zusammenhang mit dem ÖPNV stehende Vorhaben und Projekte auch über andere Programme gefördert. Hierzu gehören etwa das Elektronische Fahrgeldmanagement (E-Ticketing), Echtzeitinformationen und Bahnhofsmmodernisierungen, für deren Umsetzung regelmäßig Regionalisierungsmittel eingesetzt wurden. Da diese Mittel hierfür nicht mehr in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen, ist eine Anpassung des LGVFG erforderlich.

Seit der Schaffung des LGVFG gab es zudem Novellen anderer Gesetze, die zu Änderungen der Anforderungen bei bestimmten Verkehrsvorhaben, insbesondere im

ÖPNV geführt haben. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes erfolgte beispielsweise in § 8 Absatz 3 PBefG zum 1. Januar 2013 die Verpflichtung der Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV, bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen.

Die Landesregierung verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Ein wichtiger Teilbereich, um die Situation zu verbessern, ist der Bereich der Investitionsförderung in die kommunale Verkehrsinfrastruktur. Entsprechend wurde in der Koalitionsvereinbarung klargestellt, dass das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich ausgestaltet werden soll, wozu 60 % der Mittel für den Ausbau der Infrastruktur des Umweltverbundes reserviert werden. Seit 2014 stehen nunmehr 60 % der Mittel für den Umweltverbund zur Verfügung.

In den letzten Jahren ist eine Änderung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung zu beobachten. Vor allem in den größeren Städten zeigt sich ein Trend zu multimodalen Mobilitätsstilen mit einer stärkeren Gewichtung des Umweltverbunds. Nunmehr variiert dort die Auswahl des jeweiligen Verkehrsmittels in Abhängigkeit von Nutzungszweck und Verfügbarkeit. Neue Angebote wie CarSharing und BikeSharing sind verstärkt hinzugekommen. Zudem entsteht infolge des demographischen Wandels und gesellschaftlicher Veränderungen das Bedürfnis nach neuen Formen der Mobilität und der Wunsch, öffentliche Verkehrsmittel angepasst an die technologische Entwicklung zu nutzen. Die Förderung entsprechender Strukturen ist mit dem gegenwärtigen gesetzlichen Regelungsstand nur sehr bedingt möglich und diese müssen daher angepasst werden.

II. Ziel und Inhalt des Gesetzesentwurfs

Der Gesetzesentwurf dient dem Ziel einer weiteren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer nachhaltigen Mobilität. Insofern wird in § 1 LGVFG eine diesbezügliche Zielbestimmung aufgenommen. Um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu realisieren, soll das Spektrum der nach dem LGVFG förderfähigen Vorhaben vor allem im Umweltverbund-Teil erweitert werden. Hierzu sollen die Fördertatbestände im Einzelfall korrigiert, modifiziert und teilweise erweitert werden. Zukünftig sollen weniger besonders kostenintensive Großmaßnahmen gefördert werden, wenn diese nicht verkehrlich besonders dringlich sind, sondern die Zahl der geförderten Projekte insgesamt erhöht und damit zugleich die Zahl von Förderanträgen und tatsächlich gewährten Förderungen einander angenähert werden. Dies soll insbesondere da-

durch geschehen, dass möglichst flächendeckende Verbesserungen im ÖPNV durch innovative Maßnahmen erreicht werden. Damit sollen die Effizienz des Mitteleinsatzes gesteigert und künftig für ein verkehrliches Bedürfnis auch kostengünstigere Lösungen umgesetzt werden können.

Um diese Ziele zu erreichen, wird der Kreis der förderfähigen Vorhaben in § 2 LGVFG fortgeschrieben. Als hierzu dienende Instrumente werden Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV aufgenommen, die nicht nur wie bisher Neuanlagen betreffen, sondern auch eine Nachrüstung bestehender Anlagen ermöglichen. Neue technische Entwicklungen wie Einrichtungen zur Echtzeitinformation und Anschlusssicherung werden ebenso aufgenommen wie die vereinfachte Nutzung des ÖPNV wie z. B. durch das E-Ticketing. Der nachhaltigen Verkehrspolitik dient auch die Aufnahme der Förderung von weiteren Schnittstelleninfrastrukturen, so dass Anreize geschaffen werden, das für den jeweiligen Zweck und den jeweiligen Streckenabschnitt am besten geeignete Verkehrsmittel einzusetzen. Mit der Erweiterung des Kreises förderfähiger Fahrzeuge soll flexibel auf neue Fahrzeugentwicklungen infolge neuer Verkehrskonzepte und auf neue technische Lösungen reagiert werden können, sodass ÖPNV auch dort wirtschaftlich betrieben werden kann, wo dies mit den herkömmlichen, bisher förderfähigen (Standard-)Fahrzeugen nicht vertretbar der Fall wäre. In diesen Kontext fügt sich ein, dass der Vorrang von schienengebundenen Stadtbahnen im Interesse der städtebaulichen Verträglichkeit und eines sparsamen Umgangs mit innerstädtischen Verkehrsflächen zukünftig nicht mehr zwingend durch einen eigenen Bahnkörper hergestellt werden muss, sondern auch durch andere (telematische) Lösungen sichergestellt werden kann.

Zur Erreichung der Ziele soll die Förderung nicht einseitig auf einen bestimmten Sektor ausgerichtet werden, sondern es sollen alle Verkehrsmittel im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden. Hierzu gehört, die Radverkehrsförderung auszuweiten. Ebenso kann sich das Bedürfnis nach einer Förderung von spezieller Fußverkehrsinfrastruktur ergeben, zu dessen Bedarfsdeckung Möglichkeiten geschaffen werden.

Zugleich soll mit der Veränderung der Fördervoraussetzungen in § 3 LGVFG sichergestellt werden, dass die geförderten Vorhaben betriebstechnisch einwandfrei sind. Ökologische Kriterien und Aspekte des sparsamen Umgangs mit Flächen fließen ebenfalls ein.

Daneben sollen die Fördertatbestände an zwischenzeitlich erfolgte Änderungen und Vorgaben in anderen Gesetzen angepasst werden. Damit soll insbesondere ein Beitrag zur Sicherstellung der Verpflichtung der Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV geleistet werden, die vom PBefG geforderte vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV umzusetzen, indem auf entsprechende Vorhaben im Vergleich zur bisherigen Regelung stärkeres Gewicht gelegt wird.

Mit der Festschreibung der Festbetragsförderung in § 4 Abs. 1 LGVFG wird für das Land für neue Fördervorhaben Planungssicherheit geschaffen. Damit wird überdies eine Forderung des Rechnungshofs umgesetzt. Schließlich wird dadurch auch die Steuerung der nach dem Entflechtungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel erleichtert und die Verwaltung in der Abwicklung entlastet. Auch für die Zuwendungsempfänger wird das Förderverfahren transparenter und planungssicherer.

III. Überblick über Schwerpunkte der Änderungen

1. Zuwendungen des Landes (§ 1)

Das Ziel des Gesetzes, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden wird dahingehend konkretisiert, dass diese im Sinne einer nachhaltigen Mobilität erfolgen soll. Neben einer redaktionellen Anpassung wird weiter festgelegt, dass die dem Land vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verwendet werden.

2. Förderungsfähige Vorhaben (§ 2)

a) Bau, Ausbau oder Umbau (§ 2 Satz 1 Nr. 1)

Es handelt sich um eine redaktionelle Klarstellung. Schon bislang ist der Umbau von Straßen förderfähig.

b) Bau und Ausbau von Verkehrsleit- und -informationssystemen und Umsteigeanlagen (§ 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe e))

Bisher bestand keine Beschränkung auf dynamische Systeme. Erfasst werden soll nunmehr auch eine entsprechende Information der Verkehrsteilnehmerin-

nen und Verkehrsteilnehmern. Die Vernetzung der Verkehrsmittel und -formen soll nicht nur hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs auf Umsteigeparkplätze beschränkt erfolgen, sondern alle, vor allem aber nachhaltige Verknüpfungsmittel einbeziehen.

- c) Förderung der Radverkehrs- und Fußverkehrsinfrastruktur (§ 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe g))

Der bislang im Gesetz verankerte Fördertatbestand „verkehrswichtige(n) Radwege“ wird weiter gefasst und gleichzeitig auf den Fußverkehr ausgedehnt. Von der Förderung umfasst sind neben Rad- und Fußwegen auch weitere Elemente der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.

- d) Lärmschutzmaßnahmen (§ 2 Satz 1 Nr. 2)

Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen sind nicht mehr auf innerörtliche Straßen beschränkt. Damit können auch Lärmschutzmaßnahmen an formal außerörtlichen kommunalen Straßen, die jedoch Lärm auf die Ortslagen emittieren, gefördert werden.

- e) Förderfähige Schieneninfrastruktur (§ 2 Satz 1 Nr. 3)

Der Tatbestand wird eingeschränkt und modifiziert; Hoch- und Untergrundbahnen sollen mangels Bedarfs nicht mehr gefördert werden. Bei der Förderung von Schieneninfrastruktur bestand bisher eine Einschränkung auf einen eigenen oder besonderen Bahnkörper. Diese lassen sich im engen innerstädtischen Verkehrsraum aber nicht immer sinnvoll umsetzen. Diese Einschränkung wird nunmehr aufgehoben, sofern die Funktion des entsprechenden Bahnkörpers auch auf andere Weise (Vorrangschaltungen, telematische Lösungen) gewährleistet werden kann. Zusätzlich aufgenommen wird die Förderung von urbanen Seilbahnen als innovative kostengünstige Lösungen im Bereich des ÖPNV.

- f) Infrastruktur mit vergleichbarem verkehrlichen Nutzen (§ 2 Satz 1 Nummer 3a)

Eine Förderung konnte bisher nur für explizit erwähnte Verkehrsformen erfolgen. Mit Nummer 3a können auch neue oder bisher nicht verbreitete Verkehrs- und Infrastrukturformen gefördert werden, die aber eine den klassischen ÖPNV-Formen, insbesondere der Bahnen nach Nummer 3, vergleichbare Funktion erfüllen können, so dass dem Tatbestand eine Auffangfunktion zukommt; überdies werden Einstiegshürden beseitigt und kostengünstigere Lösungen ermöglicht.

- g) Bau und Ausbau dienender Infrastrukturen (§ 2 Satz 1 Nummer 4 und Nummer 4a)

Die Möglichkeiten zum Bau und Ausbau von dienender bzw. zugehöriger Infrastruktur werden erweitert. Die Möglichkeit zur Förderung von Werkstätten und Betriebshöfen wird beibehalten, aus Gründen der Rechtsklarheit aber in einer eigenen Nummer 4a gefasst.

- h) Sonstige Vorhaben für Verbesserungen aus Nutzersicht (§ 2 Satz 1 Nummer 5a)

Gefördert werden konnten bisher regelmäßig Maßnahmen, die zu einem Nutzen in unmittelbarer verkehrlicher bzw. betrieblicher Hinsicht aus Betreibersicht geführt haben. Mit einem neuen, eigenen Fördertatbestand sollen Systeme gefördert werden, wie vor allem den Fahrgästen bzw. Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV zugutekommen, indem nicht nur die Abwicklung, sondern insbesondere auch die erleichterte Nutzung gefördert wird. Nachdem sich innovative Systeme im Rahmen der Förderung durch frühere Innovationsprogramme bewährt haben, soll nun eine flächenhafte Förderung umgesetzt werden.

- i) Fahrzeugbeschaffung (§ 2 Satz 1 Nummer 7)

Die Beschränkung auf wenige bestimmte Fahrzeugtypen wird ausgeweitet, dafür erfolgt eine Einschränkung in funktioneller Hinsicht hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes. Auch Fahrzeuge zur erstmaligen Einrichtung von Linienverkehren werden entsprechend der bisherigen Verwaltungspraxis förderfähig.

- j) Nachrüstung zur Barrierefreiheit (§ 2 Satz 1 Nummer 8)

Es handelt sich um einen neuen Fördertatbestand. Barrierefreiheit soll umfassend erreicht werden, weshalb auch der Umbau und die Nachrüstung bestehender Anlagen förderfähig ist, bei denen kein Bedarf für einen Neu- oder Ausbau besteht.

3. Fördervoraussetzungen (§ 3)

Die Fördervoraussetzungen werden tatbestandlich verändert. Nunmehr muss ein Vorhaben auch betriebstechnisch einwandfrei sein. Hinsichtlich der Barrierefreiheit werden weitergehende Anforderungen geschaffen. Ökologische Kriterien und Aspekte zur Reduzierung des Flächenverbrauchs fließen ebenfalls ein.

4. Höhe und Umfang der Förderung (§ 4 Absatz 1)

Die Förderung erfolgt nur noch als Festbetragsförderung und in der Höhe modifiziert. Erhöhungsanträge sind ausgeschlossen.

IV. Alternativen

Es bestehen keine Alternativen, um die angestrebten Ziele erreichen zu können. Bei einer Beibehaltung des bisherigen Rechtszustandes bliebe eine Vielzahl förderwürdiger Projekte von einer Förderung ausgeschlossen. Der Umweltverbund könnte bei einer anderen Ausgestaltung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr in einem eingeschränkteren Maße gestärkt werden. Nur durch eine Fortschreibung der Fördertatbestände können zukunftsgerechte Lösungen geschaffen werden.

V. Wesentliches Ergebnis der Rechtsfolgenabschätzung und Nachhaltigkeitsprüfung

Die Teilhabemöglichkeiten der Einzelnen am gesellschaftlichen Leben werden verbessert, indem die Zugangsmöglichkeiten durch Nutzung von Straßeninfrastruktur und Umweltverbund erleichtert werden. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Behinderungen und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen (z.B. ältere Menschen) durch eine Stärkung des Erreichens barrierefreier Strukturen und durch die Förderung alternativer Mobilitätsformen, so dass diese auf eine breitere Basis ge-

stellt wird. Die zu erreichenden Verbesserungen aus Nutzersicht führen damit auch zu einer Verbesserung der Lebensqualität eines größer werdenden Personenkreises.

Für die Wirtschaft werden keine neuen Pflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Sie wird mittelbar durch Aufträge infolge von den Vorhabenträgern gewährten Förderungen gestärkt. Zudem kann potentiell ein größerer Kreis von Unternehmen profitieren, indem die möglichen förderfähigen Vorhaben ausgeweitet werden. Durch die Umstellung auf eine Festbetragsförderung kann es im Vergleich zur bisherigen Rechtslage zu höheren finanziellen Belastungen bei den Vorhabensträgern kommen, wenn sich die Verhältnisse entgegen beabsichtigten Planungen ändern. Dieses Risiko kann aber durch sorgfältige Planungen und höhere Planungstiefe minimiert werden und lässt daher insgesamt Effizienzsteigerungen erwarten.

Für die Verwaltung werden ebenfalls keine neuen Pflichten eingeführt. Bestehende Pflichten werden insofern geändert, als dass mit der Einführung neuer Tatbestände und Fördervoraussetzungen die Prüfungsmaßstäbe modifiziert werden. Dies kann zu einem geringen Mehraufwand bei der Prüfung der Bewilligung führen. Gleichzeitig tritt aber eine deutliche Entlastung durch die Einführung der Festbetragsfinanzierung ein.

Für die einzelnen Bürgerinnen und Bürger werden keine neuen Pflichten eingeführt oder bestehende Pflichten geändert. Sie profitieren aber mittelbar vom Ausbau des Verkehrssektors.

Durch die Förderung umweltschonenderer Technologien und Vorhaben wird dazu beigetragen, dass Auswirkungen auf Natur und Umwelt auf das erforderliche Maß beschränkt werden.

Die Erweiterung und Überarbeitung der Fördertatbestände tragen zu einer nachhaltigen Entwicklung des Verkehrs bei, indem umweltfreundliche Verkehrsmittel und Technologien gefördert und Anreize zu deren Nutzung gesetzt werden. Gleichzeitig werden durch die damit angestoßene Modernisierung die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert.

Das Vorhaben wirkt sich positiv auf die Lebenssituation von Männern und Frauen aus, da beide gleichermaßen von der Inanspruchnahme der entsprechenden Infrastrukturen profitieren.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (Zuwendungen des Landes)

In § 1 Absatz 1 wird eine Zielbestimmung neu aufgenommen. Bislang fehlte dem Gesetz eine solche, lediglich in § 1 Absatz 2 wurde festgelegt, wie Mittel, die der Bund dem Land zur Verfügung stellt, verwendet werden sollen. Mit dem neuen Absatz 1 soll klargestellt werden, dass Ziel der Zuwendungen die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Sinne einer nachhaltigen Mobilität unter Abwägung sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Kriterien sein soll. Der Begriff der nachhaltigen Mobilität wird hierzu neu eingeführt. Die Maßnahmen sollen der Verbesserung der Attraktivität von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln (Fuß, Rad, öffentlicher Verkehr) oder der Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen insbesondere in Hinblick auf die Beseitigung von Engpässen, Klimaschutz, Lärmschutz, Luftreinhaltung, Flächenverbrauch, Naturschutz, Verkehrssicherheit oder der Barrierefreiheit dienen. Neben redaktionellen Anpassungen wird weiter festgelegt, dass die dem Land vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmittel im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verwendet werden. Auf die bisher überflüssige Verweisung auf § 2 kann verzichtet werden, sie wird daher gestrichen.

Zu Nummer 2 (Förderungsfähige Vorhaben)

Zu Buchstabe aa) (Nr.1), Umbau

Es handelt sich um eine redaktionelle Klarstellung. Schon bislang ist der Umbau von Straßen förderfähig. Eine gesetzliche Klarstellung ist angezeigt.

Zu Buchstabe bb) (Buchstabe e), Verkehrsleitsysteme und Verknüpfungen)

Es handelt sich um eine Ergänzung der bisherigen Regelung. Durch entsprechende Systeme sollen eine unmittelbare Reaktion und Anpassung an die aktuelle Verkehrslage möglich sein; Beeinträchtigungen sollen möglichst minimiert und schnell beseitigt werden. In die Förderung aufgenommen werden auch Systeme, die keine unmittelbar lenkende Funktion haben, aber der Verkehrsteilnehmerin/dem Verkehrsteilnehmer wichtige Informationen liefern, die im Zusammenhang mit der aktuellen Verkehrslage

stehen. Damit sollen ein besserer Verkehrsfluss ermöglicht und Staus sowie umweltschädliche Parksuchverkehre bestmöglich verhindert oder verringert werden. Zudem wird die an dieser Stelle bereits vorhandene Regelung zum Bau und Ausbau von Umsteigeparkplätzen ergänzt und erweitert. Es erfolgt eine umfassende Erweiterung der Förderung um vernetzende und dienende Strukturen, insbesondere für neue Formen der nachhaltigen Mobilität im Verkehrsverbund (z.B. Car-Sharing Infrastruktur, Pedelec-Stationen, sichere Fahrradabstellanlagen/Radstationen, Lade-Infrastrukturen für Elektro-Fahrzeuge). Ziel ist eine stärkere Verknüpfung insbesondere der nachhaltigen Verkehrsträger. Es sollen alle Verknüpfungsformen gefördert werden können, die den motorisierten Individualverkehr reduzieren können, und auch solche, die verschiedene Formen des Individualverkehrs miteinander verknüpfen. Entscheidend ist also die Vernetzungs- und Verknüpfungsfunktion, so dass die Fokussierung auf eine einzige Verkehrsfunktion aufgehoben wird. Dabei ist der neue und zentrale Begriff „Mobilitätsformen“ für zukünftige Entwicklungen offen und knüpft nicht an ein bestimmtes Verkehrsmittel an. Eine weitere Konkretisierung kann in der entsprechenden Verwaltungsvorschrift erfolgen.

Zu Buchstabe cc)

Die Änderung ist redaktioneller Art.

Zu Buchstabe dd) (Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Buchstabe g))

Der bislang im Gesetz verankerte Fördertatbestand „verkehrswichtige(n) Radwege“ wird weiter gefasst. Er umfasst nun neben verkehrswichtigen bzw. separaten Radwegen weitere wichtige Elemente der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Radfahrstreifen/Schutzstreifen, Fahrradstationen/Abstellanlagen, wegweisende Beschilderungen). Verkehrswichtige und investive Maßnahmen der Fußverkehrsinfrastruktur (z.B. separat geführte Gehwege, Fußgängerüberwege, Fußgängerbrücken, Fußverkehrswegweisung) sind zukünftig ebenfalls förderfähig. Bisher konnte Fußverkehrsinfrastruktur nur entlang von kommunalen förderfähigen Straßen gefördert werden. Die verkehrsrechtliche Anordnung einer Radverkehrsführung (z.B. Benutzungspflicht) steht nicht damit in Zusammenhang, ob die Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist. Auch nichtbenutzungspflichtige Radwege sind demnach förderungsfähig. Bei Radverkehrsanlagen im Zuge des Landesradverkehrsnetzes (RadNETZ Baden-Württemberg) sind dabei auch Maßnahmen zur Ertüchtigung und Wiederherstellung eines durchgehenden baulichen Zustands gemäß den Standards des Landesradverkehrsnetzes förderfähig. Die Beschränkung durch das Merkmal der Verkehrswichtigkeit wird beibehalten.

ten. Dies geschieht schon im Hinblick auf die hierfür zur Verfügung stehenden Fördermittel. Besteht keine Verkehrswichtigkeit, so erscheint auch eine Förderung nicht geboten. Bei baulastträgerübergreifenden und zusammenhängenden Maßnahmen der wegweisenden Beschilderung im Fuß- oder Radverkehr (z.B. Beschilderung von Kreisradverkehrsnetzen), können die Maßnahmen gebündelt von einem bevollmächtigten Baulastträger (z.B. Landkreis) beantragt werden, wenn von den anderen betroffenen Baulastträgern das Einverständnis für die Gesamtmaßnahme nachgewiesen ist.

Zu Buchstabe b) (Lärmschutzmaßnahmen, Nummer 2)

Der Fördertatbestand wird dahingehend erweitert, dass Lärmschutzmaßnahmen auch an nicht innerörtlichen Straßen und damit an allen kommunalen Straßen förderfähig werden. Einschränkende Kriterien für die Förderung sind damit nur, dass es sich um Straßenlärm handelt sowie die Baulastträgerschaft für die Straße, von der der Lärm ausgeht. Die Ortsgrenzen sind künftig unerheblich. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass das Bedürfnis für Lärmschutz nicht von der Belegenheit der Straße abhängig ist. Für die Betroffenen kommt es nicht darauf an, wo eine Straße liegt und damit nicht auf die Emissionsquelle, für sie ist der Ort der Einwirkung der entscheidende Bezugspunkt maßgeblich. Insofern wird auch eine bislang bestehende Ungleichbehandlung ansonsten vergleichbarer Ortsteile hinsichtlich des Lärmschutzes beseitigt.

Zu Buchstabe c) (Schiene, Nummer 3 Buchstaben a) und b))

Die Vorschrift regelt den Bau und den Ausbau von Schienenwegen. Buchstabe a) wird dabei auf Straßenbahnen beschränkt. Dies dient zum einen der Einfachheit und Klarheit des Gesetzes, da es sich bei den anderen bislang aufgeführten Bahnformen ebenfalls um Straßenbahnen handelt bzw. sie als solche behandelt werden (§§ 4 Absatz 1 und 2 PBefG, § 1 Absatz 2 BOStrab). Zum anderen hat sich gezeigt, dass es keinen Bedarf für die Förderung von Hoch- und Untergrundbahnen gibt. Diese sind mithin nicht mehr förderfähig.

Dabei wird eine Ergänzung um urbane Seilbahnen vorgenommen. Gefördert werden sollen Seilbahnen, die an geografisch günstigen Stellen eine Beförderung von Fahrgästen sicherstellen können, wo dies wegen der Kosten oder der Belegenheit mit Straßen- und Eisenbahnen nicht möglich ist, etwa über Flüsse. Touristische Seilbahnen werden nicht gefördert.

Gestrichen wird das bislang für alle Schienenwege der Buchstaben a) und b) geltende Erfordernis der Führung auf einem besonderen oder unabhängigen Bahnkörper. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Führung von Stadt-/Straßenbahnen auf einem gesonderten Bahnkörper in gewachsenen städtischen Strukturen nicht immer möglich ist und dort, wo sie möglich ist, einen erheblichen Kostenfaktor bedeuten kann. Entsprechende Bahnen sollen daher, im Sinne eines effizienten Umgangs mit Verkehrsraum, hinsichtlich der Förderung den Vorhaben mit besonderem und unabhängigem Bahnkörper gleichgestellt werden, sofern die Funktion eines solchen Bahnkörpers, nämlich den Schienenverkehr zu beschleunigen, durch andere Maßnahmen erreicht wird oder aufgrund der Länge des straßenbündigen Abschnitts der Einfluss des übrigen Verkehrs gering ist. Hierzu sind beispielsweise technische Maßnahmen verfügbar, die den Vorrang von schienengeführten Fahrzeugen zulassen (z.B. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen). Dabei gilt das Erfordernis des Vorrangs des Schienenverkehrs für alle Bahnkörper. Ob ein straßenbündiger Bahnkörper förderfähig ist, hängt von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls ab. Die Formulierung der Ausnahme „grundsätzlich“ bezieht sich insbesondere auf den bei straßenbündigem Bahnkörper sicherzustellenden beschleunigten Verkehr. Ein Streckenverlauf, der nicht vollständig beschleunigt ist, stellt also keine Ausnahme im Sinne dieser Regelung dar. Es muss sich vielmehr um eine streckeninterne Ausnahme handeln. Der Verkehr muss mithin für eine Förderung nicht über den kompletten Verlauf einer Strecke beschleunigt sein. Abschnittsweise Ausnahmen, mit denen die Gegebenheiten vor Ort hinreichend berücksichtigt werden können, sollen eine Förderung nicht ausschließen, etwa wenn die Herstellung einer beschleunigenden Wirkung auch bei diesen einzelnen Streckenabschnitten etwa aus baulichen oder wirtschaftlichen Gründen unverhältnismäßig wäre.

Zu Buchstabe d) (Vergleichbarer verkehrlicher Nutzen, Nummer 3a))

Der Tatbestand wird als eigenständige Nummer 3a völlig neu geschaffen. Er ergänzt die Förderung der Schieneninfrastruktur um straßengebundene Systeme. Wie die Nummern 1 und 3 beinhaltet er die Förderung des Baus und des Ausbaus von Verkehrswegen und damit verbundener Infrastruktur. Fördervoraussetzung ist, dass ein vergleichbarer verkehrlicher Nutzen wie bei Nummer 3 besteht. Diese Systeme müssen also zumindest im Verhältnis zu möglichen alternativen Schienensystemen einen entsprechenden verkehrlichen Nutzen bringen. Zentrale Bedeutung kommt dabei dem Gesichtspunkt zu, dass solche Maßnahmen von anderen Verkehren weitgehend unabhängig und daher weniger störungs- und stauanfällig sind. Der Verweis auf den vergleichbaren verkehrlichen Nutzen wie in Nummer 3 stellt zugleich sicher, dass kein Individualverkehr, sondern nur Linienverkehre des ÖPNV nach dem PBefG gefördert werden sollen. Gedacht wird dabei vor allem an einen Tatbestand, der die Schaffung von Schnellbussystemen erlaubt, die anstelle von Schienenwegen gefördert werden, dem einzelnen Fahrgast aber einen vergleichbaren Nutzen bieten. Innerstädtisch wird dies in der Regel den Verlauf auf einer eigenen Spur erfordern. Bei Schnellbussystemen bietet sich auch die Nutzung aufgelassener Trassen von Schienensystemen an, um diese zu sichern. Bei Neutrassierungen sollte darauf geachtet werden, dass diese zu einem späteren Zeitpunkt auch für Schienensysteme genutzt werden können. Solche Maßnahmen sind bereits durch die Gestaltung Schienenwegen ähnlich und erlauben durch die getrennte Führung eine vergleichbar schnelle Abwicklung des Verkehrs.

Gleichzeitig soll der Tatbestand aber nicht nur integrierte Schnellbussysteme erlauben, sondern entwicklungs offen sein. Gefördert werden können bei Bedarf also auch gänzlich andere Transportsysteme, die zwar bereits bestehen, aber für die noch kein Bedarf besteht, für die es an der entsprechenden Verbreitung als ÖPNV-Transportmittel fehlt oder die sich noch in der Entwicklung befinden wie beispielsweise fahrerlose Transportsysteme. Damit soll die Einführung effizienter und innovativer neuer Transportsysteme, wenn sie einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen bringen, ermöglicht werden.

Das Merkmal „integriert“ im Zusammenhang mit den Schnellbussystemen weist darauf hin, dass es sich nicht nur um Expressbuslinien handeln darf, die lediglich weni-

ge Haltestellen bedienen. Aus dem Zusammenhang mit dem Begriff „System“ ergibt sich, dass es sich um ein Zusammenspiel aufeinander abgestimmter Komponenten handeln muss, die in einer einheitlichen Struktur zusammengefasst sind, die Synergien nutzen und Ressourcen bündeln. Dies können etwa Fahrspuren, Telematik wie Rechensysteme etc. sein, die zusammengeführt und integriert im Zusammenspiel einen verkehrlichen Nutzen erbringen. Dadurch, dass die integrierten Schnellbussysteme beispielhaft aufgeführt sind, muss dies, soweit übertragbar, auch für andere Systeme gelten.

Zu Buchstabe e) (Bau/Ausbau dem ÖPNV dienender Einrichtungen, Nummer 4)

Der Tatbestand ermöglicht bereits bisher eine Förderung des Baus und des Ausbaus von dem ÖPNV dienenden oder zugehörigen Einrichtungen. Der Fokus lag dabei meistens auf größeren Vorhaben. Ziel ist nunmehr eine breitere Förderung. Daher sollen auch Haltestellen vollständig gefördert werden als eine Einrichtung, die für den Ein-, Aus- und Umstieg von und in öffentliche Verkehrsmittel vorgesehen ist und somit deren Nutzung ermöglichen sollen. Die Aufnahme von Haltestellen dient auch dem Schließen einer bisher bestehenden systematischen Lücke bei der Förderung von Zugangseinrichtungen zum ÖPNV zwischen großen Zentralen Omnibusbahnhöfen und lediglich kleineren, aber überall möglichen Haltestelleneinrichtungen. Weiter erfolgt eine Erweiterung der Förderung um vernetzende und dienende Strukturen, insbesondere für neue Formen der nachhaltigen Mobilität mit dem öffentlichen Personennahverkehr. Es sollen insbesondere alle Verknüpfungsformen gefördert werden können, die den MIV reduzieren können. Entscheidend ist also die Vernetzungs- und Verknüpfungsfunktion, so dass die Fokussierung auf eine einzige Verkehrsfunktion aufgehoben wird. Es wird auf den Begriff der „Mobilitätsformen“ (vergleiche Nummer 1e)) zurückgegriffen. Förderfähig ist auch die Nachrüstung entsprechender ZOBs und Haltestellen.

Zu Buchstabe f) (Betriebshöfe und Werkstätten, Nummer 4a)

Es handelt sich um eine Anpassung, mit der keine Änderung der Förderpraxis verbunden ist. Aus Gründen der Klarheit und wegen der Unterschiedlichkeit zu den anderen Tatbeständen in Nummer 4 wird ein eigener Fördertatbestand geschaffen.

Zu Buchstabe g) (Verbesserungen zur Nutzung des ÖPNV, Nummer 5a)

Der Fördertatbestand Nummer 5a wird neu eingeführt. Es handelt sich systematisch um neue Förderungen, die unabhängig von den bisherigen Fördertatbeständen sind, mithin um einen neuen Fördertatbestand, der jedoch in Zusammenhang mit Nummer 5 zu sehen ist. Dort handelt es sich jedoch vor allem um Verbesserungen aus Betreibersicht, bei denen die Fahrgäste möglicherweise mittelbar davon profitieren, indem der ÖPNV schneller oder zumindest der Fahrplan stabiler wird. Der neue Fördertatbestand führt ebenfalls zu Verbesserungen des ÖPNV. Allerdings handelt es sich hier in erster Linie um Verbesserungen, die primär den Nutzerinnen und Nutzern dienen und als Folgewirkung, etwa infolge schnellerer Abwicklung, auch den Verkehrsunternehmen. Es muss insofern mindestens ein Nutzen sowohl für die Fahrgäste als auch das ÖPNV-Gesamtsystem entstehen. Dabei ist der Tatbestand bewusst offen gefasst. Im Hinblick auf die sich sehr schnell fortentwickelte Technologie, gerade im Bereich der Verkehrstelematik, soll er nicht abschließend definiert werden, damit auch weitere technische Entwicklungen hierunter gefasst werden können. Er dient dabei auch als Grundlage um das Ziel, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, zu verwirklichen. Weitere Konkretisierungen können unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts in der Verwaltungsvorschrift erfolgen.

Eine wichtige Voraussetzung für diese Attraktivitätssteigerung sind Echtzeitinformationen, Anschlusssicherungssysteme und Systeme für Elektronische Fahrausweise (E-Ticketing), weshalb sie als Regelbeispiele besondere Erwähnung finden. Diese Systeme haben sich im Rahmen der Innovationsförderung des Landes als geeignet herausgestellt, weswegen nunmehr eine Regelförderung angezeigt ist. Dabei soll eine umfassende Förderung erfolgen, mithin entsprechende Geräte inklusive Software in den Fahrzeugen wie auch Anzeigetafeln, zumindest an zentralen Umsteigestationen, so dass diese als zusammenhängendes Gesamtsystem Wirkung entfalten können. Das Erfordernis der Interoperabilität bei den elektronischen Fahrscheinen soll sicherstellen, dass ein gemeinsamer Standard besteht und keine Insellösungen entstehen. Anforderungen an den Datenschutz bei derartigen Systemen werden in der Verwaltungsvorschrift nach § 4 Absatz 4 festgelegt.

Zu Buchstabe h)

Es handelt sich um eine redaktionelle Klarstellung, mit der keine inhaltliche Änderung verbunden ist.

Zu Buchstabe i) (Fahrzeugförderung, Nummer 7)

Die Fahrzeugförderung war bislang restriktiv gefasst, nur ein eng begrenzter Fahrzeugtyp kann gefördert werden. Die Förderpraxis wurde bereits modifiziert. Es erfolgen nunmehr teilweise Ergänzungen, teilweise Streichungen, um die Vorschrift inhaltlich dahingehend zu erweitern, dass auch neue Entwicklungen bei Fahrzeugen des ÖPNV gefördert werden können. Bei Omnibussen ist die Förderung bisher auf Standard-Linien- und Standard-Gelenkombusse beschränkt. Diese Beschränkung wird aufgehoben, so dass vom Ansatz her jeder Omnibus förderfähig ist. Förderfähig sind damit neben konventionellen Fahrzeugen auch neue technische Lösungen und nachhaltige Antriebskonzepte wie Elektro-, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe. Somit ist für die Förderung nicht mehr entscheidend, dass ein Fahrzeug einem bestimmten Modell entspricht, sondern, dass es die vom Tatbestand vorgegebene Funktion erfüllt. Dies wird regelmäßig dann der Fall sein, wenn ein Fahrzeug für den Einsatz für die entsprechenden Linienverkehre nach Personenbeförderungsrecht geeignet ist. Die Erweiterung auf andere Personenkraftwagen erfolgt insofern, als diese Fahrzeuge tatsächlich nach ihrer Bauart ebenfalls für die Personenbeförderung geeignet sind (also keine Fahrzeuge mit hohem Einstieg). Das Abstellen auf die Funktion und nicht auf eine bestimmte Fahrzeuggattung ermöglicht mithin die Förderung besonderer Ausführungen dieser Fahrzeuge, sofern sie zur Verbesserung der entsprechenden Linienverkehre geeignet sind. Dies können besondere Anforderungen an die Fahrzeugkonstruktion oder für zusätzliche Kapazitäten sein, wenn diese Verkehrsträger miteinander verknüpfen oder den ÖPNV sonst verbessern bzw. in diesem eine neue Entwicklung darstellen. Mit gefördert werden über den Tatbestand, entsprechend der bisherigen Förderpraxis, auch ergänzende Bestandteile wie Fahrradanhänger oder die Nachrüstung mit automatischen Zählgeräten zur Fahrgastzählung. Näheres wird in der Verwaltungsvorschrift geregelt. Beibehalten wird das Erfordernis eines überwiegenden Einsatzes der Fahrzeuge im Linienverkehr. Schon bislang wurde in der Förderpraxis nicht getrennt nach Erhalt und Einrichtung von Linienverkehren. Aus Gründen der Rechtssicherheit wird eine Klarstellung vorgenommen.

Zu Buchstabe j) (Barrierefreiheit, Nr. 8)

Der Fördertatbestand wird neu eingeführt. Zwar wurde die Barrierefreiheit durch eine extensive Auslegung des Gesetzes und durch andere Finanzierungsquellen (z.B. Regionalisierungsmittel) schon bislang gefördert. Nunmehr erscheint allerdings die Schaffung eines eigenständigen Fördertatbestands geboten, um Rechtsklarheit zu schaffen. Insofern handelt es sich um eine Ergänzung der bisherigen Fördermöglich-

keiten. Sie dient auch der Unterstützung der Umsetzung der Pflicht der Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV aus § 8 Absatz 3 PBefG zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV. Es soll auch für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen ein einfacher Zugang zum ÖPNV gewährt werden. Damit werden auch die bisherigen Regelungen ergänzt, die Barrierefreiheit nur bei der Neuanlage von Einrichtungen erfordern. Hinsichtlich seiner Reichweite bezieht sich der Tatbestand auf alle Formen des ÖPNV, erfasst also auch den Schienennahverkehr. Förderfähig sind danach die Nachrüstung und der Umbau bestehender verkehrswichtiger Anlagen zur vollständigen Erreichung von Barrierefreiheit als eigenständigem Vorhaben, bei dem es allein um die Barrierefreiheit geht. Die Förderung ist auf Nachrüstungen beschränkt, also auf Fälle, in denen das Ziel relativ schnell und kostengünstig erreicht werden kann und keine teuren Ausbauten erforderlich sind. Kann das Ziel der Barrierefreiheit mit einer Nachrüstung noch nicht oder nur unzureichend erreicht werden, ist auch ein Umbau förderfähig. Nicht gefördert wird ein Umbau bzw. Ausbau, bei dem dieser im Vordergrund steht und die Barrierefreiheit nur als Nebenzweck umgesetzt wird. Eine diesbezügliche Förderung nach anderen Fördertatbeständen ist damit nicht ausgeschlossen. Der Wortlaut „verkehrswichtig“ soll sicherstellen, dass zunächst solche Maßnahmen gefördert werden, bei denen die Zweck-Mittel-Relation im Hinblick auf verkehrliche Aspekte besonders hoch ist, etwa, dass möglichst viele Nutzerinnen und Nutzer von einer Barrierefreiheit profitieren. Er steht insoweit im Einklang mit den anderen Fördertatbeständen, bei denen die Verkehrswichtigkeit ebenfalls ein entscheidendes Kriterium ist. Damit die Barrierefreiheit vollständig erreicht werden kann, ist eine Anpassung an die Maßgaben des PBefG erforderlich; die Anforderungen sollen insofern gleichlaufen. Zudem soll eine insgesamt kostenträchtigere, stückweise Umsetzung vermieden werden. Bei der Förderung anderweitig veranlasster Um- und Neubauten ist die Barrierefreiheit bereits nach § 3 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d) zu berücksichtigen. Auf Grund des hohen Mittelbedarfs für den Ausbau der Barrierefreiheit werden in der Verwaltungsvorschrift restriktive Vorgaben für die Förderung erforderlich sein.

Zu Nummer 3 (Fördervoraussetzungen)

Zu Buchstabe a) (Fachkonzept)

Die Anforderungen an das Merkmal des Fachkonzepts werden erhöht. Künftig soll es sich um ein qualifiziertes Fachkonzept handeln müssen, in dem sich der Antragsteller

umfassend und detailliert mit der zu fördernden Maßnahme und ihren Wirkungen und Auswirkungen auseinandergesetzt hat. In der Regel wird es erforderlich sein, dass die Maßnahme in einem verkehrlichen Gesamtzusammenhang eingefügt ist und im Fachkonzept entsprechende umfassende Darlegungen erfolgen. Durch die Ergänzung werden zugleich Unklarheiten im Hinblick auf die Bestimmtheit des Begriffes „Fachkonzept“ beseitigt.

Zu Buchstabe b) (Planungsvorgaben, Buchstabe c))

Die Fördervoraussetzungen werden präzisiert. Die Planung des zu fördernden Vorhabens soll nicht nur bau- und verkehrstechnisch, sondern auch betriebstechnisch einwandfrei erfolgen. Damit sollen etwaige, erst beim Betrieb auftretende Hindernisse und Probleme bereits bei der Planung bedacht und entsprechende Lösungen in diese eingearbeitet werden, um aufwändige Nacharbeiten und Optimierungen zu vermeiden.

Die zweite Ergänzung erweitert die bei der Planung und Umsetzung zu berücksichtigenden Aspekte um weitere Kriterien. Erstmals sollen auch ökologische Aspekte und der sparsame Umgang mit Flächen Eingang in die Fördervoraussetzungen finden. Durch die Modifizierung der Fördervoraussetzungen werden die Vorhabensträger, losgelöst von den für die Realisierung erforderlichen Rechtsverfahren (z.B. Planfeststellung bzw. -genehmigung) verpflichtet, das Vorhaben unter dem Gesichtspunkt der möglichst schonenden Inanspruchnahme von Natur und Umwelt zu planen und zu realisieren. Es soll eine unter Einbeziehung aller Kriterien optimale Lösung gefunden werden, so dass neben verkehrlichen und baulichen auch ökologische Kriterien zu berücksichtigen sind. Die Formulierung „soweit wie möglich“ wirkt dabei im Sinne einer gegenseitigen Rücksichtnahme und einer Zweck-Mittel-Relation. Die Rücksichtnahme auf natürliche Ressourcen soll nicht dazu führen, dass ein Vorhaben nicht mehr bau- oder verkehrstechnisch einwandfrei geplant wird. Gleichzeitig soll eine einseitige Fokussierung auf den Verkehr vermieden werden. Minimale Vorteile sollen nicht durch erhebliche Beeinträchtigungen auf der anderen Seite erzielt werden.

Zu Buchstabe c) (Barrierefreiheit, Buchstabe d))

Hinsichtlich der Belange von Menschen mit Behinderungen werden die Voraussetzungen für eine Förderung überarbeitet. Dies geschieht insbesondere unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich erfolgten Änderungen in § 8 Absatz 3 PBefG. Hierzu

wird nun das Fördergesetz entsprechend angepasst. Die entsprechenden Belange sollen nicht mehr lediglich insgesamt berücksichtigt werden. Dies soll vielmehr unter Berücksichtigung des weitergehenden Ziels geschehen, eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Es wird mithin nicht nur eine erleichterte Teilnahme am Verkehr ermöglicht werden, sondern eine uneingeschränkte Teilnahme und Teilhabe. Der bisherige Verweis ins Landesbehindertengleichstellungsgesetz kann entfallen, da diese Norm selbst keine Standards der Barrierefreiheit regelt, sondern auf die geltenden Rechtsvorschriften des Landes verweist. Für die Normanwenderin/den Normanwender wird mit der neuen Formulierung klargestellt, dass ein Vorhaben allen einschlägigen Rechtsvorschriften des Landes zur Barrierefreiheit entsprechen muss.

Zu Nummer 4 (Höhe und Umfang der Förderung, § 4 Absatz 1)

Der Fördersatz wird auf bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten abgesenkt. Damit wird eine schon zum 1. Januar 2014 erfolgte Änderung der Verwaltungspraxis gesetzlich nachvollzogen. Dadurch soll das Verhältnis von Förderanträgen und Fördermöglichkeiten in einen größeren Einklang gebracht und die Anzahl der geförderten Projekte erhöht werden.

Eine Ausnahmeregelung soll bei eng begrenzten, besonders gelagerten Vorhaben nach § 2 Satz 1 Nr. 3 (Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßen- und Eisenbahnen) einen höheren Fördersatz von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten mit Festbetragsfinanzierung ermöglichen. Derartige Härtefälle können vorliegen, etwa wenn eine Maßnahme im Interesse des Landes als SPNV-Aufgabenträger (§ 6 Abs. 2 ÖPNVG) durchgeführt wird, ein Fördervorhaben in Verbindung mit einer solchen Maßnahme steht oder bei Vorhaben, bei denen die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in anderer Weise den für die Finanzierung zuständigen Kommunen nicht oder nur eingeschränkt zu Gute kommt.

Besonders gelagerte Fälle können nach dem Gedanken des Vertrauensschutzes weiterhin Fälle sein, bei denen ein Vorhabensträger schon vor Inkrafttreten dieser Regelung in Abstimmung mit dem Land bereits erhebliche finanzielle Aufwendungen für ein Vorhaben (z.B. Planungsleistungen) getätigt hat.

Die Einzelheiten werden in der Verwaltungsvorschrift nach § 4 Absatz 4 geregelt. Zukünftig soll eine Finanzierung ausschließlich als Festbetragsfinanzierung erfolgen. Dabei handelt es sich nicht nur um eine Modifizierung, sondern um eine wesentliche Änderung der Förderung, weshalb diese ausdrücklich im Gesetz geregelt wird. Damit wird eine langjährige Forderung des Rechnungshofs umgesetzt.

Zu Nummer 5 (Übergangsvorschrift, § 7)

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Ergänzung. Mit dieser wird klargestellt, dass Vorhaben, die nach den bisherigen Tatbeständen in ein Programm aufgenommen wurden, aber noch nicht abgeschlossen sind, fortgeführt werden und die jeweils erteilten Bewilligungen weiter Bestand haben (einschließlich der Vorhaben nach der RL-Radinfrastruktur vom 1. Juni 2012). Davon erfasst sind auch Vorhaben, deren tatbestandliche Grundlage durch dieses Änderungsgesetz entfällt.

Zu Nummer 6 (Inkrafttreten, § 8)

Bestimmt wird hier, ab wann die neuen Fördertatbestände und -kriterien Anwendung finden.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Die materiellen Regelungen treten gemäß § 8 LGFVG zum XX 2015 in Kraft.