

Gesetzentwurf der Landesregierung

Gesetz zur Änderung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes

A. Zielsetzung

Das Land verfolgt das Ziel einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und durch eine modifizierte Förderkulisse eine weitere 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 weiter für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden verwendet werden sollen. Die vorgesehenen Änderungen beruhen auf den Zielsetzungen der Koalitionsvereinbarung für die Ausgestaltung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Das Ziel des Gesetzentwurfs ist es, das Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ökologisch, nachhaltig und kommunalfreundlich auszugestalten.

B. Wesentlicher Inhalt

In § 1 wird die Zielbestimmung der Förderung modifiziert. Die Fördertatbestände nach § 2 werden einer zeitgemäßen Förderung angepasst und 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 für die Anbieter von ÖPNV gefördert. Außerdem werden die Fördermöglichkeiten anderer Verkehrsträger gestärkt, ebenso 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, sodass eine Förderung bestimmter Vorhaben nicht möglich wäre oder zumindest erschwert würde.

D. Wesentliche Ergebnisse des Nachhaltigkeitschecks

Die Teilhabemöglichkeiten der Einzelnen am gesellschaftlichen Leben werden verbessert, indem die Zugangs- und Mobilitätsmöglichkeiten durch Nutzung von Straßeninfrastruktur und Umweltverbund sowie durch die Förderung alternativer Mobilitätsformen erleichtert werden. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Behinderungen und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen (z. B. ältere Menschen), für die barrierefreie Strukturen geschaffen werden sollen. Durch die Umstellung auf eine Festbetragsförderung kann es im Vergleich zur bisherigen Rechtslage zu höheren finanziellen Belastungen bei den Vorhabenträgern kommen, wenn sich die Verhältnisse entgegen der beabsichtigten Planungen ändern. Dieses Risiko kann aber durch sorgfältige Planungen minimiert werden und lässt daher insgesamt Effizienzsteigerungen erwarten.

Durch den Gesetzentwurf entstehen keine Kosten für den Haushalt des Landes Baden-Württemberg. 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 Millionen Euro finanziert. Nach derzeitiger Rechtslage stellt der Bund nach 2019 keine Entflechtungsgesetzmittel mehr zur Verfügung. Die Aufstellung der Förderprogramme erfolgt daher bis zum Vorliegen anderweitiger Beschlüsse auf der Grundlage einer mit dem Jahr 2019 auslaufenden Förderung. Das Land wird sich weiter dafür einsetzen, dass der Bund auch nach 2019 Mittel zur Verfügung stellt.

Es werden keine zwingenden Pflichten für Private oder für die Privatwirtschaft eingeführt.

**Staatsministerium
Baden-Württemberg
Ministerpräsident**

Stuttgart, 22. September 2015

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

als Anlage übersende ich gemäß Artikel 59 Absatz 1 der Verfassung des Landes von Baden-Württemberg den von der Landesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Landesgemeinerverkehrsfinanzierungsgesetzes mit Begründung und Vorblatt. Ich bitte, die Beschlussfassung des Landtags herbeizuführen. Federführend ist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zuständig.

Mit freundlichen Grüßen

Kretschmann
Ministerpräsident

Der Landtag wolle beschließen,
dem nachstehenden Gesetzentwurf seine Zustimmung zu erteilen:

Gesetz zur Änderung des Landesgemein- deverkehrsfinanzierungsgesetzes

Artikel 1

Änderung des Landesgemein- deverkehrsfinanzierungsgesetzes

Das Landesgemeinverkehrsfinanzierungsgesetz vom 20. Dezember 2010 (GBl. S. 1062), das zuletzt durch Artikel 65 der Verordnung vom 25. Januar 2012 (GBl. S. 65, 72) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Dem bisherigen Absatz 1 wird folgender neuer Absatz 1 vorangestellt:

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

b) Der bisherige Absatz 1 wird Absatz 2.

c) Der bisherige Absatz 2 wird 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 S. 2098, 2102), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2401) geändert worden ist, zustehenden Finanzmittel werden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne einer nachhaltigen Mobilität verwendet.“

d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.

2. § 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

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

bb) Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) dynamischen Verkehrsleit- und -informationssystemen sowie von Umsteigeparkplätzen und anderen Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen dienen, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,“.

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

- dd) Buchstabe g wird wie folgt gefasst:
- „g) verkehrswichtigen Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“.
- b) In Nummer 2 wird das Wort „innerörtlichen“ gestrichen.
- c) Nummer 3 Satz 1 wird wie folgt geändert:
- aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
- „a) Straßenbahnen und urbanen Seilbahnen,“.
- bb) Die Wörter „und auf besonderem Bahnkörper geführt werden“ 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) Folgende Nummer 3 a wird eingefügt:
- „3 a. Ausbau und Umbau von Verkehrswegen und diesen 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 gefasst:
- „4. Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen, Haltestellen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.“
- f) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4 a eingefügt:
- „4 a. Betriebshöfe und zentrale Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.“
- g) Nach Nummer 5 wird folgende Nummer 5 a eingefügt:
- „5 a. Maßnahmen zur Verbesserung und Erleichterung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs, 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 S. 540)“ durch die Angabe „Artikel 4 Absatz 125 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154, 3210)“ ersetzt.
- i) Nummer 7 wird wie folgt gefasst:
- „7. Die Beschaffung von Kraftomnibussen und Personenkraftwagen im Sinne von § 4 Absatz 4 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes, soweit

diese zum Erhalt, zur Einrichtung und zur Verbesserung von Linienverkehren und bedarfsgesteuerten Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich und hierfür geeignet sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs.“

j) Folgende 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) Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) bau- und verkehrstechnisch sowie betriebstechnisch einwandfrei, die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schonend und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und“.

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:

Absatz 1 wird wie folgt 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 Nummer 3 ist die Förderung mit bis zu 75 Prozent zulässig.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach seiner Verkündung in Kraft. Vorhaben, die nach der bisherigen Fassung dieses Gesetzes oder nach der Gemeinsamen Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr und des Finanzministeriums für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz vom 8. Dezember 2010 (GABl. S. 568) in ein Programm des Landes aufgenommen wurden, werden fortgeführt.

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), das zuletzt durch das Aufbauhilfegesetz (AufbhGuaÄndG) vom 15. Juli 2013 (BGBl. I 2013, 2401) geändert worden ist. 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 Bahnstationsmodernisierungen, 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 (PBefG) 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 Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz 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 Umweltverbundes. Verstärkt variiert dort die Auswahl des jeweiligen Verkehrsmittels in Abhängigkeit von Nutzungszweck und Verfügbarkeit. Neue Angebote wie CarSharing und BikeSharing sind verstärkt hinzugekommen. Zudem entstehen infolge des demographischen Wandels und gesellschaftlicher Veränderungen das Bedürfnis nach neuen Formen der Mobilität und der Wunsch, öffentliche Verkehrsmittel unter

Einbeziehung der technologischen 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 Gesetzentwurfs

Der Gesetzentwurf 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 modernisiert, modifiziert und teilweise erweitert werden. Zukünftig soll die Zahl der geförderten Projekte insgesamt erhöht und damit zugleich die Zahl von Förderanträgen und tatsächlich gewährten Förderungen einander angenähert werden. Dies soll insbesondere dadurch 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 zur Anschlusssicherung werden ebenso aufgenommen wie die vereinfachte Nutzung des ÖPNV über E-Ticketing. Der nachhaltigen Verkehrspolitik dient auch die Aufnahme der Förderung von weiteren Schnittstelleninfrastrukturen, sodass 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-)Omnibussen 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 besteht das Bedürfnis nach einer Förderung von spezieller Fußverkehrsinfrastruktur, 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 Absatz 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 der Verwaltungsaufwand reduziert. 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 Nummer 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 Nummer 1 Buchstabe e)]

Bisher bestand keine Beschränkung auf dynamische Systeme. Erfasst werden soll nunmehr auch eine entsprechende Information der Verkehrsteilnehmerinnen 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 Lenkungsmöglichkeiten einbeziehen.

c) Förderung der Radverkehrs- und Fußverkehrsinfrastruktur [§ 2 Satz 1 Nummer 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 Nummer 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) Förderungsfähige Schieneninfrastruktur (§ 2 Satz 1 Nummer 3)

Der Tatbestand wird eingeschränkt und modifiziert. 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. 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 3 a)

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, sodass 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 4 a)

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

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

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, die vor allem den Fahrgästen bzw. Nutzerinnen und Nutzern des ÖPNV zugutekommen, indem nicht nur die Abwicklung, sondern insbesondere auch die erleichterte Nutzung gefördert wird (Fahrgastinformationssysteme, elektronische Fahrausweise etc.). 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 aufgehoben, dafür erfolgt eine Einschränkung in funktioneller Hinsicht hinsichtlich des Fahrzeugesinsatzes. 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 des Nachhaltigkeitschecks

Die Teilhabemöglichkeiten der Einzelnen am gesellschaftlichen Leben werden verbessert, indem die Zugangs- und Mobilitätsmöglichkeiten durch Nutzung von Straßeninfrastruktur und Umweltverbund sowie durch die Förderung alternativer Mobilitätsformen erleichtert werden. Dies gilt insbesondere für Menschen mit Behinderungen und andere Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen (z. B. ältere Menschen), für die barrierefreie Strukturen geschaffen werden sollen. 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 potenziell 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.

VI. Wesentliche Ergebnisse der Anhörung

1. Angehörte Verbände und Institutionen

Insgesamt wurden 48 Verbände und Institutionen angehört, von denen der Gemeindetag, der Städtetag und der Landkreistag, die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW), der Baden-Württembergischer Handwerkstag e. V., der Beauftragte der Landesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen, der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (BUND), der Freie Wähler Landesverband Baden-Württemberg e. V., die Industrie- und Handelskammer Rhein-Neckar (IHK), die Ingenieurkammer Baden-Württemberg, die Karlsruher Verkehrsverbund GmbH (KVV), die Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg e. V., der Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie e. V., der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e. V., die Landesvereinigung Bauwirtschaft Baden-Württemberg, die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW), der PRO BAHN Baden-Württemberg e. V., der Naturschutzbund Deutschland, Gruppe Stuttgart e. V., der Rechnungshof Baden-Württemberg, der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, der Regionalverband Heilbronn-Franken, der Regionalverband Hochrhein-Bodensee, der Regionalverband Mittlerer Oberrhein, der Regionalverband Nordschwarzwald, die Stadt Ulm, der Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO), der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Baden-Württemberg e. V. (VDV) sowie der Verband Region Stuttgart (VRS) inhaltlich Stellung genommen haben. Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg e. V. (VCD) und der Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) haben ihre Stellungnahme gemeinsam mit dem BUND abgegeben.

2. Ergebnis der Anhörung im Einzelnen

Soweit die vorgesehenen Regelungen nicht ohnehin begrüßt werden, werden folgende Änderungs- oder Ergänzungswünsche vorgetragen:

Zur Höhe der Fördermittel und zur Finanzierung nach 2019

Der Städtetag, der Landkreistag, der VDV, die IHK u. a. fordern, dass die finanzielle Ausstattung des LGVFG auch nach 2019 sicherzustellen ist, wenn die Entflechtungsgesetzmittel auslaufen. Zu diesem Zweck sollte eine verlässliche Finanzierungsabsicht in das Gesetz aufgenommen werden. Zudem sollten die Fördermittel insgesamt angehoben werden, da die Fördertatbestände durch die Novelle des LGVFG erweitert wurden.

Haltung der Landesregierung

Das Land setzt sich weiter dafür ein, dass der Bund auch nach 2019 Mittel zur Verfügung stellt. Aus diesen Mitteln speist sich die Förderung nach dem LGVFG. Eine Regelung über die finanzielle Ausstattung oder eine konkrete Finanzierungsabsicht ist im Gesetz selbst nicht erforderlich. Das LGVFG läuft auf unbestimmte Zeit. Es obliegt dem Landeshaushaltsgesetzgeber, die entsprechenden Fördermittel bereitzustellen. Gleiches gilt für die Höhe der Fördermittel insgesamt.

Zur Absenkung der Förderquote (§ 4 Absatz 1)

Die kommunalen Landesverbände, der VDV, die IHK u. a. bemängeln, dass die Förderquote auf 50 % abgesenkt wird. Vielmehr sollte der Fördersatz bei 75 % verbleiben. Sonst könnten größere Projekte nicht mehr verwirklicht werden. Dies

führe zu einem Investitions- und Modernisierungstau, insbesondere bei dem barrierefreien Ausbau des ÖPNV und bei dem kommunalen Straßenbau. Die IHK schlägt vor, für den kommunalen Straßenbau einen Ausnahmetatbestand mit einem Fördersatz von bis zu 60 % aufzunehmen.

Haltung der Landesregierung

Die Anregung kann nicht übernommen werden. Das Ziel der Novelle des LGVFG ist, durch die Absenkung der Förderquote auf 50 % insgesamt mehr und verstärkt auch kleinteilige Projekte sowie Projekte im ländlichen Raum zu fördern. Mit der Beibehaltung des alten Fördersatzes oder weiteren Ausnahmetatbeständen könnten diese Ziele nicht erreicht werden. Nur für die sehr kostenintensiven Schienenprojekte ist ein enger Ausnahmetatbestand mit einem Fördersatz bis zu 75 % vorgesehen. Im Übrigen wird diese Absenkung in der Verwaltungspraxis bereits seit dem 1. Januar 2014 durchgeführt, sodass die gesetzliche Neuregelung keine Änderung der gegenwärtigen Praxis darstellt.

Zur Ausnahmeregelung einer Förderung mit bis zu 75 % (§ 4 Absatz 1)

Der VRS fordert bezüglich der Ausnahmeregelung einer Förderung mit bis zu 75 % bei den Schienenvorhaben, dass von dieser Regelung nicht nur – wie in der Gesetzesbegründung zu Artikel 1 Nummer 4 ausgeführt – Vorhaben des Landes als Aufgabenträger des SPNV erfasst werden sollten, sondern auch Vorhaben der anderen SPNV-Aufgabenträger.

Haltung der Landesregierung

Die Anregung wird aufgegriffen, da alle SPNV-Aufgabenträger gleich zu behandeln sind. Die Gesetzesbegründung zu Artikel 1 Nummer 4 wurde entsprechend geändert.

Zur Festbetragsfinanzierung (§ 4 Absatz 1)

Der Landkreistag, der VRS, der VDV u. a. kritisieren, dass mit der Festbetragsförderung die Kostenrisiken vollständig auf die Kommunen verlagert werden. Risiken ließen sich auch durch eine gründliche Planung nicht ausschließen, da manche Sachverhalte erst beim Bau der Maßnahme bekannt würden (z. B. Bodenverhältnisse). Aus diesem Grund sollten Änderungsanträge aus besonderen Gründen zugelassen werden.

Haltung der Landesregierung

Der Vorschlag wird nicht übernommen. Mit der Festbetragsförderung wird eine Forderung des Rechnungshofs umgesetzt. Dadurch wird einerseits Planungssicherheit für die kommunalen Aufgabenträger geschaffen, die durch eine vertiefte Planung im Vorfeld selbst Planungssicherheit herstellen können. Andererseits wird auch für das Land Planungssicherheit im Hinblick auf die Bewirtschaftung der zur Verfügung stehenden Mittel hergestellt. Die Einzelheiten zum Verfahren werden im Rahmen der Neuaufstellung der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG geklärt.

Zur Zielbestimmung (§ 1 Absatz 1)

Der Landesbehindertenbeauftragte, der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg und die Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg fordern, dass der Begriff „Barrierefreiheit“ auch in der Zielbestimmung des LGVFG zum Ausdruck kommen sollte („... im Sinne einer nachhaltigen und barrierefreien Mobi-

lität“). Der barrierefreie Ausbau des ÖPNV sei ein zentrales Ziel des LGVFG und sollte dementsprechend in der Zielbestimmung gewürdigt werden.

Haltung der Landesregierung

Die Bitte kann nicht aufgegriffen werden. Die Aufnahme des Begriffs „nachhaltige Mobilität“ in der Zielbestimmung wurde gewählt, da Nachhaltigkeit einen umfassenden Oberbegriff für alle Bereiche des LGVFG darstellt. Zur Nachhaltigkeit gehören z. B. die Schonung der Ressourcen, aber auch soziale Komponenten wie die Barrierefreiheit. In diesem Sinne ist die Barrierefreiheit bereits von der Zielbestimmung umfasst und muss nicht ausdrücklich erneut angegeben werden.

Zum Anhörungsverfahren (§ 3 Nummer 1 Buchstabe d)

Der Landesbehindertenbeauftragte, der Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg und die Landesarbeitsgemeinschaft SELBSTHILFE behinderter Menschen Baden-Württemberg sprechen sich dafür aus, dass bei der Vorhabensplanung nicht nur der Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeirat angehört wird, sondern auch jeweils der entsprechende Behindertenverband bzw. dessen baden-württembergischer Landesverband. Seit Einführung eines kommunalen Behindertenbeauftragten könnten sich die Behindertenverbände nicht mehr in das Anhörungsverfahren einbringen, obwohl sie im Laufe der Zeit umfangreiches Fachwissen erworben hätten.

Haltung der Landesregierung

Die Anregung kann nicht aufgegriffen werden. Die bestehende Regelung soll unverändert bleiben, zumal durch die Entscheidung des Gesetzgebers zur verbindlichen Berufung kommunaler Behindertenbeauftragter auf Landkreis-/Stadtkreisebene deren Funktion weiter gestärkt wurde. Dies trägt zur Bündelung und Professionalisierung der Berücksichtigung der Behindertenbelange bei.

Eine darüber hinausgehende Anhörung der Behindertenverbände steht den Aufgabenträgern selbstverständlich frei. Zudem kann der Behindertenbeauftragte die Behindertenverbände selbst in das Verfahren miteinbeziehen, indem er sie vor Abgabe seiner Stellungnahme anhört oder in sonstiger Weise beteiligt. Damit wird deren Anliegen sachgerecht Rechnung getragen.

Zur Abgrenzung gegenüber Bundes-Förderprogrammen

Der Rechnungshof kritisiert, dass die Förderung nach dem LGVFG von dem Investitionsprogramm des Bundes für finanzschwache Kommunen abgegrenzt werden müsse (Gesetzentwurf des Bundestags vom 21. Mai 2015). Dieses könne auch für die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV genutzt werden.

Haltung der Landesregierung

Die Abgrenzung des LGVFG zu dem Investitionsprogramm des Bundes für finanzschwache Kommunen bedarf keiner Regelung im Gesetz. Das Bundes-Förderprogramm ist kein stetiges Programm. Baden-Württemberg wird laut Gesetzentwurf von dem gesamten Fördervolumen lediglich 7,077 % erhalten. Die Förderung von Maßnahmen zum Barriereabbau im ÖPNV ist dabei nur eine Maßnahme von vielen, sodass der Bedarf in Baden-Württemberg bei weitem nicht gedeckt wird. Die Förderung der Barrierefreiheit nach dem LGVFG ist dagegen stetig und eine langfristige Aufgabe.

Zur Förderung von straßenbündigen Bahnkörpern (§ 2 Nummer 3)

Die NVBW bemängelt die grundsätzliche Aufhebung des besonderen Bahnkörpers als Förderkriterium bei der Schieneninfrastruktur. Stattdessen sollte nur in begründeten Ausnahmefällen eine Streckenführung auf straßenbündigem Bahnkörper in Teilbereichen förderfähig sein. Voraussetzung dafür müsse ein weitgehend behinderungsfreier Verkehrs- und Betriebsablauf sein. Ansonsten werde der ÖPNV bei hohem Verkehrsaufkommen durch den motorisierten Individualverkehr behindert. Gemäß § 15 Absatz 6 der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) sollen zudem Strecken in der Regel besondere Bahnkörper haben und nur in Ausnahmefällen straßenbündig verlaufen. Der Gesetzentwurf mache mit dem Wegfall des besonderen Bahnkörpers den Ausnahmefall zum Regelfall. Straßenbündige Bahnkörper hätten außerdem Nachteile für Fußgänger beim Queren des Straßenraums und für Radfahrer, da die Rillenschienen ein deutlich höheres Unfallrisiko darstellen würden.

Haltung der Landesregierung

Die Anregung wird teilweise aufgegriffen. Die Aufhebung des Merkmals „besonderer Bahnkörper“ bedeutet nach der angepassten Regelung nicht, dass künftig nur noch Bahnen mit einem straßenbündigen Bahnkörper gefördert werden. Im Regelfall ist weiterhin ein besonderer Bahnkörper vorzusehen. Straßenbündige Bahnkörper können jedoch dort gefördert werden, wo die örtliche Situation einen besonderen Bahnkörper nicht zulässt. Bei der Neuaufstellung der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG wird dies noch weiter konkretisiert. Die Gesetzesbegründung zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c wurde auf die Anregung hin entsprechend modifiziert. Insoweit ist die Förderung von straßenbündigen Bahnkörpern zukünftig abhängig von der örtlichen Situation möglich und dem Anliegen der NVBW Rechnung getragen.

Zur Förderung von Busbahnhöfen (§ 2 Nummer 4)

Der Städtetag und die Stadt Ulm fordern, dass im Rahmen der Förderung von Omnibusbahnhöfen auch Fernbusbahnhöfe gefördert werden sollten.

Haltung der Landesregierung

Der Vorschlag wird nicht übernommen. Nach § 1 Abs. 1 und § 2 fördert das Land ausschließlich den öffentlichen Personennahverkehr. Fernbusbahnhöfe sind jedoch kein Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs.

Zur Förderung von Schienenfahrzeugen (§ 2 Nummer 7)

Der Städtetag, der Landkreistag, der VDV und der KVV sprechen sich dafür aus, dass das LGVFG zur Förderung von Schienenfahrzeugen im erforderlichen Umfang finanziell ausgestattet werden müsse. Die kommunalen Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen würden im Hinblick auf die Barrierefreiheit in den nächsten Jahren mit erheblichen Anschaffungskosten belastet.

Haltung der Landesregierung

Der Vorschlag kann nicht aufgegriffen werden. Schienenfahrzeuge sind gemäß § 2 Nummer 7 förderfähig. Ob und wie dieser Fördertatbestand finanziell ausgestattet wird, ist jedoch keine Frage des Gesetzes.

Zur Förderung der Barrierefreiheit im ÖPNV (§ 2 Nummer 8)

Der WBO und der Landesverband der Baden-Württembergischen Industrie sind der Auffassung, dass es einen Widerspruch zwischen dem Ziel einer vollständi-

gen Barrierefreiheit nach § 3 Nummer 1 Buchstabe d und der Beschränkung des Fördertatbestands zur Barrierefreiheit auf verkehrswichtige Anlagen gem. § 2 Nummer 8 gebe.

Haltung der Landesregierung

Ein Widerspruch besteht in diesem Zusammenhang nicht. Die Begrenzung auf verkehrswichtige Anlagen soll zunächst hochfrequentierte, also verkehrswichtige Anlagen fördern. Als Voraussetzung für die Förderung dieser Anlagen ist daraufhin in § 3 Nummer 1 Buchstabe d geregelt, dass die Anlagen dem Ziel der vollständigen Barrierefreiheit entsprechen.

3. Der Landesbeauftragte für den Datenschutz wurde beteiligt. Er empfiehlt, dass im Rahmen des Einsatzes neuer Technologien und bei der Vernetzung verschiedener Verkehrsträger in § 3 als Voraussetzung für die Förderung eines Projektes eingefügt werden sollte, dass das Vorhaben in datenschutzrechtlicher Hinsicht einwandfrei geplant sein muss.

Haltung der Landesregierung

Die Empfehlung wird teilweise aufgegriffen.

Anforderungen an den Datenschutz sollten jedoch nicht im Gesetz, sondern im Rahmen der Neuaufstellung der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG ihren Niederschlag finden. Bei verkehrstelematischen Systemen wie Echtzeitinformationen oder E-Ticketing kann so im Einzelnen geregelt werden, welche datenschutzrechtlichen Belange zu beachten sind. Die Gesetzesbegründung zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe g) wurde daher entsprechend ergänzt.

4. Die Stelle für Bürokratieabbau wurde beteiligt; es erfolgten keine Anmerkungen.

5. Der Normenprüfungsausschuss hat den Anhörungsentwurf geprüft. Seine Vorschläge sind berücksichtigt.

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) (Nummer 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, sodass 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 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 nicht-benutzungspflichtige 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. 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 geeigneten Stellen eine Beförderung

von Fahrgästen sicherstellen können, wo dies wegen der Kosten oder der örtlichen Situation 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. Im Regelfall ist ein besonderer Bahnkörper vorzusehen. Bahnen ohne eigenen Bahnkörper können jedoch dort gefördert werden, wo die örtliche Situation einen besonderen Bahnkörper nicht zulässt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Führung von Bahnen auf einem gesonderten Bahnkörper in gewachsenen städtischen Strukturen nicht immer möglich ist. 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 oder aufgrund der örtlichen Situation nicht möglich ist. Hierzu sind beispielsweise technische Maßnahmen verfügbar, die den Vorrang von schienengeführten Fahrzeugen zulassen (z. B. Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen). Ob ein straßenbündiger Bahnkörper förderfähig ist, hängt von den Umständen des jeweiligen Einzelfalls ab. Eine Konkretisierung wird im Rahmen der Neuaufstellung der Verwaltungsvorschrift zum LGVFG erfolgen.

Zu Buchstabe d) [Vergleichbarer verkehrlicher Nutzen, Nummer 3 a)]

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 oder Innovationen bei der Energieversorgung elektrischer Bussysteme. Damit soll die Einführung effizienter und innovativer neuer Transportsysteme, wenn sie einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen bringen, ermöglicht werden.

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 Haltestellen- oder Betriebseinrichtungen. 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 Motorisierten Individualverkehr (MIV) reduzieren können. Entscheidend ist also die Vernetzungs- und Verknüpfungsfunktion, sodass die Fokussierung auf eine einzige Verkehrsfunktion aufgehoben wird. Es wird auf den Begriff der „Mobilitätsformen“ [vergleiche Nummer 1 e)] zurückgegriffen. Förderfähig ist auch die Nachrüstung entsprechender ZOBs und Haltestellen.

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

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 5 a)

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 für 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, sodass 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 konnte 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-Gelenkbusse beschränkt. Diese Beschränkung wird aufgehoben, sodass 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 Personkraftwagen 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, Nummer 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 Fördermöglichkeiten. 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, sodass 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 Nummer 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 eines SPNV-Aufgabenträgers (§ 6 Absatz 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 zugutekommt.

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 Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Das Änderungsgesetz des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Zudem 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 Richtlinie des Ministeriums für Ver-

kehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) vom 1. Juni 2012). Davon erfasst sind auch Vorhaben, deren tatbestandliche Grundlage durch dieses Änderungsgesetz entfällt.