

Synopse | Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

GVFG in der derzeit geltenden Fassung vom 31. August 2015	GVFG in der Fassung der Gesetzesbeschlüsse vom 30. Januar 2020 und 14. Februar 2020
§ 1 Finanzhilfen des Bundes (unverändert)	
Der Bund gewährt den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.	
§ 2 Förderungsfähige Vorhaben	
<p>(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern:</p> <p>1. Bau oder Ausbau von</p> <ul style="list-style-type: none"> -a) verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen -b) besonderen Fahrspuren für Omnibusse, -c) verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz, -d) verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen in zurückgebliebenen Gebieten (§ 2 Absatz 2 Nummer 4 des Raumordnungsgesetzes), -e) Straßen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Eisenbahnstrecken -f) Verkehrsleitsystemen sowie von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs -g) öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 Baugesetzbuch <p>in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die an Stelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind.</p> <p>2. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen, <p>soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, und auf besonderem Bahnkörper geführt werden.</p> <p>3. Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen.</p> <p>4. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen.</p> <p>5. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nummer 1 als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. In Ausnahmefällen gilt das gleiche für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger des kreuzenden Schienenweges.</p> <p>6. die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkornibussen, soweit diese zum Erhalt und</p>	<p>(1) Die Länder können folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen und überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden:</p> <p>1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, b) nichtbundeseigenen Eisenbahnen, c) Seilbahnsysteme, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, <p>2. Reaktivierung oder Elektrifizierung von Schienenstrecken; Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, sofern die nach dem Beihilferecht der Europäischen Union zu beachtenden Voraussetzungen vorliegen, und</p> <p>3. Investitionen in Schienenstrecken zur Kapazitätserhöhung der Verkehrsinfrastruktur.</p>

zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und überwiegend für diese Verkehre eingesetzt werden, von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie in den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen in den Jahren 1992 bis 1995 auch die Modernisierung und Umrüstung vorhandener Straßenbahnfahrzeuge.

(2) Im Saarland gilt Absatz 1 Nummer 1 und 5 Satz 1 auch, soweit das Land auf Grund des § 46 des Saarländischen Straßengesetzes an Stelle von Landkreisen Träger der Bau- last ist.

(3) In den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen gilt Absatz 1 Nummer 1 bis 4 auch für die Grunderneuerung, soweit die Förderung des Vorhabens vor dem 1. Januar 1996 begonnen hat. Dabei gilt bei Verkehrswegen nach Nummer 2 nicht die Beschränkung auf Verdichtungsräume oder zugehörige Randgebiete sowie die Führung auf besonderem Bahnkörper. Abweichend von Satz 1 können in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen Maßnahmen der Grunderneuerung bis zum 31. Dezember 2003 gefördert werden, soweit sie Straßenbrücken über Schienenwege der ehemaligen Deutschen Reichsbahn betreffen.

(2) Die Länder können zum Erreichen von Klimazielen befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu § 2 Absatz 1 folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen:

1. Bau und Ausbau von Bahnhöfen und Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs,
2. Bau und Ausbau von Umsteiganlagen zum schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr in kommunaler Baulast (zum Beispiel Bau und Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen), sofern sie Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bereitstellen.

(3) Die Länder können befristet bis zum Jahr 2030 und nachrangig zu § 2 Absatz 1 folgende Vorhaben durch Zuwendungen aus den Finanzhilfen fördern, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen, überwiegend auf besonderem Bahnkörper oder auf Streckenabschnitten, die eine Bevorrechtigung der Bahnen durch geeignete Bauformen beziehungsweise Fahrleitsysteme sicherstellen, geführt werden und die Länder nachweisen, dass die notwendigen Instandhaltungsmaßnahmen vollumfänglich und ordnungsgemäß durchgeführt wurden:

1. Grunderneuerung von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart, und
2. Grunderneuerung von Verkehrswegen der nichtbundes-eigenen Eisenbahnen.

§ 3 Voraussetzungen der Förderung

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass 1. das Vorhaben

- a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- b) in einem **Generalverkehrsplan** oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
- c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist,

d) Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass 1. das Vorhaben

- a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich ist und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt,
- b) in einem **Nahverkehrsplan** oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan vorgesehen ist,
- c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist; **es kann in besonderem Bundesinteresse liegen, bestimmte Kriterien im Bewertungsverfahren vorhabenspezifisch stärker zu gewichten, zum Beispiel Klima- und Umweltschutz, Verkehrsverlagerung oder Aspekte der Daseinsvorsorge. Für Vorhaben nach § 2 Absatz 3 ist ein gesamtwirtschaftlicher Nachweis entbehrlich.**

d) Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitreichend entspricht. Bei der Vorhabenplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne des § 5 des Behindertengleichstellungsgesetzes anzuhören.

2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

§ 4 Höhe und Umfang der Förderung

(1) Aus den Finanzhilfen des Bundes ist die Förderung ~~von Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 bis zu 75 vom Hundert und von Vorhaben nach § 2 Absatz 3 Satz 3 im Rahmen der nach § 10 Absatz 2 Satz 2 zur Verfügung stehenden Mittel bis zu 90 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten zulässig. Soweit die Vorhaben Bestandteil der nach § 6 Absatz 1 erstellten Programme des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sind, beträgt die Förderung bis zu 60 vom Hundert.~~

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

(3) Nicht zuwendungsfähig sind

1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,
2. Verwaltungskosten,
3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
 - a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
 - b) vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.

(1) Aus den Finanzhilfen des Bundes ist die Förderung **zu-**lässig für

1. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 3 und nach § 11 Absatz 1 Satz 1 und § 11 Absatz 2 in Höhe von bis zu 75 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten,
 2. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und nach § 11 Absatz 1 Satz 2 in Höhe von bis zu 90 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten,
 3. Vorhaben nach § 2 Absatz 2 in Höhe von bis zu 60 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten und
 4. Vorhaben nach § 2 Absatz 3 in Höhe von bis zu 50 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten.
- In Fällen des § 3 Nummer 1 Buchstabe c) zweiter Halbsatz ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11 Absatz 1 in Höhe von bis zu 60 Prozent der jeweils zuwendungsfähigen Kosten zulässig.

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

(3) Nicht zuwendungsfähig sind

1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens zu tragen verpflichtet ist,
2. Verwaltungskosten,
3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
 - a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
 - b) vor dem 1. Januar 1961 erworben worden sind.

(4) **Abweichend von Absatz 3 Nummer 2 sind bei Vorhaben nach § 2 Absatz 1 und nach § 11 Planungskosten zuwendungsfähig in Höhe von 10 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten nach Absatz 2. Diese Planungskosten sind mit dem Vorhaben zusammen zu beantragen und können nur einmalig mit dem Vorhaben zusammen gefördert werden.**

§ 5 Programme (unverändert)

(1) Für Vorhaben, die aus den Finanzhilfen gefördert werden sollen, sind Programme für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung aufzustellen sowie jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen.

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

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

§ 6 Aufstellung der Programme

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen ~~besondere ergänzende~~ Programme auf für Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2, ~~die in Verdichtungsräumen oder den zugehörigen Randgebieten liegen und~~ zuwendungsfähige Kosten ~~von~~ 50 Millionen Euro überschreiten.

~~(2) Jedes Land stellt Programme für Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 bis 6 auf, wobei das Ziel einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auch außerhalb der Verdichtungsräume besonders zu berücksichtigen ist. Der finanzielle Rahmen für die Programme ergibt sich aus dem auf jedes Land entfallenden prozentualen Anteil an den nach § 10 Absatz 2 Satz 3 zur Verfügung stehenden Mittel, abzüglich der nach § 10 Absatz 2 Satz 4 vorbehaltenen Mittel. Dieser Anteil bemisst sich nach dem Verhältnis der Zahl der im einzelnen Land am 1. Juli des vorvergangenen Jahres zugelassenen Kraftfahrzeuge (ohne landwirtschaftliche Zugmaschinen) zum gesamten Kraftfahrzeugbestand aller Länder. Hierbei werden die Kraftfahrzeuge wie folgt bewertet:~~

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur stellt auf Grund von Vorschlägen der Länder und im Benehmen mit ihnen Programme auf für

1. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 1, deren zuwendungsfähige Kosten 30 Millionen Euro überschreiten, die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände ist möglich,
2. Vorhaben nach § 2 Absatz 1 Nummer 2 und Nummer 3 sowie nach § 2 Absatz 2 und Absatz 3, deren zuwendungsfähige Kosten 10 Millionen Euro überschreiten, die Zusammenfassung gleichartiger Fördertatbestände ist möglich.

<p>Krafträder — 0,5 fach Personen- und Kombinationskraftwagen sowie Sonderfahrzeuge — 1,0 fach Omnibusse und Zugmaschinen — 2,0 fach Lastkraftwagen — 2,5 fach. Die in den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen zugelassenen Kraftfahrzeuge werden 1,25mal, in den Ländern Berlin, Bremen und Hamburg 1,35mal so hoch bewertet wie die übrigen Kraftfahrzeuge.</p> <p>(3) Vorhaben, die in die Programme aufgenommen werden sollen, sind zuvor mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit ihnen zusammenhängen, abzustimmen.</p> <p>(4) Die Länder übermitteln dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Planungsunterlagen, soweit dies für die Entscheidung über die Aufnahme der Vorhaben in die Programme erforderlich ist.</p> <p>(5) Die Absätze 1 bis 4 gelten auch für die Anpassung und Fortführung der Programme.</p> <p>(6) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur teilt auf der Grundlage der Programme den Ländern die Finanzhilfen zu.</p> <p>(7) Für Maßnahmen nach § 2 Absatz 3 Satz 3 stellen die dort genannten Länder ein gemeinsames Programm auf.</p>	<p>(2) Vorhaben, die in die Programme aufgenommen werden sollen, sind zuvor mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit ihnen zusammenhängen, abzustimmen.</p> <p>(3) Die Länder übermitteln dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Planungsunterlagen, soweit dies für die Entscheidung über die Aufnahme der Vorhaben in die Programme erforderlich ist.</p> <p>(4) Die Absätze 1 bis 3 gelten auch für die Anpassung und Fortführung der Programme.</p> <p>(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur teilt auf der Grundlage der Programme den Ländern die Finanzhilfen zu.</p>
<p style="text-align: center;">§ 7 Wirkung der Programme (unverändert)</p> <p>Die Finanzhilfen dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme aufgenommen sind.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 8 Mitteilung über die Durchführung der Programme (aufgehoben)</p> <p>Über die Durchführung der Programme übermitteln die Länder dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jährlich eine Übersicht, die die Zahl der geförderten Vorhaben und die Summe der aus den Finanzhilfen in dem betreffenden Jahr gezahlten Zuwendungen enthält. Die Berichterstattung der Länder erstreckt sich außerdem auf den Nachweis, inwieweit die geförderten Vorhaben dem Ziel der Barrierefreiheit nach § 3 Nummer 1 Buchstabe d entsprechen.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 9 Vereinfachter Verwendungsnachweis</p> <p>(1) Die Länder weisen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jeweils für ein Haushaltsjahr die zweckentsprechende Verwendung der Finanzhilfen nach durch Mitteilung der Zahl der geförderten Vorhaben, der Summe der für diese Vorhaben angefallenen zuwendungsfähigen Kosten sowie der Summe der aus den Finanzhilfen ausgezahlten Zuwendungen.</p> <p>(2) Ein weitergehender Verwendungsnachweis der Länder entfällt.</p> <p>(1) Die Länder weisen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur jeweils für ein Haushaltsjahr die zweckentsprechende Verwendung der Finanzhilfen nach durch Mitteilung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der geförderten Vorhaben, 2. der Summe der für die geförderten Vorhaben jeweils angefallenen zuwendungsfähigen Kosten sowie 3. der Summe der aus den Finanzhilfen jeweils ausgezahlten Zuwendungen, und 4. der zweckentsprechende Verwendung der ausgezahlten Zuwendungen und das Ergebnis des jeweiligen Schlussverwendungsnachweises. <p>(2) Ein weitergehender Verwendungsnachweis der Länder entfällt.</p>	
<p style="text-align: center;">§ 10 Zweckbindung und Verteilung der Mittel</p> <p>(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes sind bis zu einem Betrag von 1 677 Millionen Euro jährlich, im Jahr 2004 und in den Folgejahren jeweils bis zu einem Betrag von 1 667 Millionen Euro zu verwenden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 90 Prozent des Mehraufkommens an Mineralölsteuer, das sich auf Grund des Artikels 8 § 1 des Steueränderungsgesetzes 1966 vom 23. Dezember 1966 (BGBl. I S. 702) ergibt, 2. 90 Prozent des Mehraufkommens an Mineralölsteuer, das sich auf Grund des Artikels 1 § 1 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 vom 28. Februar 1972 (BGBl. I S. 201) ergibt, soweit es nach Artikel 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 <p>(1) Für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach Maßgabe dieses Gesetzes stehen folgende Beträge zur Verfügung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. im Jahr 2020 insgesamt 665,134 Millionen Euro, 2. in den Jahren 2021 bis 2024 jährlich 1 000 Millionen Euro und 3. im Jahr 2025 jährlich 2 000 Millionen Euro. <p>Der Betrag nach Nummer 3 steigt ab dem Jahr 2026 um jährlich 1,8 Prozent.</p>	

für Zwecke dieses Gesetzes zur Verfügung steht.

(2) Von den Mitteln nach Absatz 1 kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur einen Betrag von 0,25 vom Hundert, im Benehmen mit den Ländern bis zu 0,50 vom Hundert, für Forschungszwecke in Anspruch nehmen. Von den Mitteln nach Absatz 1 werden in den Jahren 1999 bis 2003 für die in § 2 Absatz 3 Satz 3 genannten Maßnahmen jährlich 10 Millionen Deutsche Mark zur Verfügung gestellt. 20 vom Hundert der Mittel nach Absatz 1, abzüglich der Mittel nach Absatz 2 Satz 1, bleiben den Vorhaben nach § 6 Absatz 1 vorbehalten. Mit Ausnahme der Beträge nach den Sätzen 1 und 2 sind die Mittel nach den Absätzen 1 und 2 zu verwenden

1. zu 75,8 vom Hundert für die Länder Baden-Württemberg, Bayern, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland und Schleswig-Holstein,

2. zu 24,2 vom Hundert für die Länder Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen.

(2) Für Forschungszwecke steht dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur neben den Mitteln nach Absatz 1 ein Betrag von jährlich 4,167 Millionen Euro zur Verfügung. Dieser Betrag kann, zu Lasten der Mittel nach Absatz 1, auf bis zu 8,334 Millionen Euro jährlich erhöht werden.

§ 11 Vorhaben der Eisenbahnen des Bundes

(1) Führen die Eisenbahnen des Bundes oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie aus den nach § 10 Absatz 1 zur Verfügung stehenden Mitteln Investitionszuschüsse erhalten. § 2 ~~Absatz 1 und 2~~, die §§ 3, 4, 9, 10 Absatz 2 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß. Für Anlagen vorhandener S-Bahnen gilt auch § 2 Absatz 3.

(2) Die Förderung von Vorhaben nach ~~Absatz 1~~ bedarf der Zustimmung des beteiligten Landes.

(1) Führen die Eisenbahnen des Bundes oder andere Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden, Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden durch, so können auch sie aus den nach § 10 Absatz 1 zur Verfügung stehenden Mitteln Investitionszuschüsse erhalten. Dies gilt auch für Investitionen in die Elektrifizierung und Reaktivierung von Schienestrecken des Schienenpersonennahverkehrs. Vorhaben der Grunderneuerung sind ausgeschlossen. Die §§ 2, 3, 4, 9, 10 Absatz 1 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß. Für Anlagen vorhandener S-Bahnen gilt auch § 2 Absatz 3.

(2) Bei Investitionen in Nahverkehrsvorhaben, die Bestandteil des Ausbauumfangs von Großknotenprojekten oder Maßnahmen für den Deutschlandtakt gemäß der Anlage zu § 1 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes sind und im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans positiv bewertet worden sind, ist die Förderung von bis zu 75 Prozent der zwendungsfähigen Kosten zulässig. Die §§ 3 und 4 Absatz 2 bis 4, die §§ 9 und 10 Absatz 1 sowie die §§ 12 und 14 gelten sinngemäß. Die Voraussetzungen gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe b) und gemäß § 3 Nummer 1 Buchstabe c) bezüglich der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sowie die Voraussetzung gemäß § 3 Nummer 2 gelten als erfüllt.

(3) Die Förderung von Vorhaben nach den Absätzen 1 und 2 bedarf der Zustimmung des beteiligten Landes.

§ 12 Öffentliche Schutzräume (unverändert)

(1) Das Bundesministerium des Innern kann den Träger einer unterirdischen Verkehrsanlage, die in das Programm nach § 6 Absatz 1 aufgenommen ist, auffordern, in der Verkehrsanlage öffentliche Schutzräume einzurichten, wenn der Bund die entstehenden Mehrkosten trägt.

(2) Die Aufforderung nach Absatz 1 muss innerhalb eines Jahres nach Mitteilung des Programms ausgesprochen werden, in dem das Vorhaben erstmals ausgewiesen ist. Die Frist verkürzt sich auf ein halbes Jahr, wenn mit dem Vorhaben innerhalb der nächsten zwei Jahre begonnen werden soll.

(3) Falls die Aufforderung rechtzeitig ergeht, darf das Vorhaben mit Zuwendungen oder Investitionszuschüssen nach diesem Gesetz nur gefördert werden, wenn der Träger des Vorhabens der Aufforderung nachkommt.

(4) In den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen finden die Absätze 1 bis 3 keine Anwendung.

§ 13 (weggefallen)

§ 14 Übergangsvorschrift

(1) Nach diesem Gesetz werden Vorhaben nicht gefördert, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres, in dem die Förderung beginnen soll, erfüllt hat.

(2) Werden begonnene Vorhaben in die Förderung nach diesem Gesetz übernommen, so sind davon die Bauleistungen ausgeschlossen, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres erfüllt hat, in dem die Förderung beginnen soll. Sind ~~solche~~ Vorhaben bereits nach ~~Artikel 8 § 4 des Steueränderungsgesetzes 1966~~ gefördert worden, ~~so ist das Gesetz auch auf diejenigen Verpflichtungen anzuwenden, die der Träger des Vorhabens erfüllt, für die er aber noch keine Zuwendungen erhalten hat.~~

(3) ~~Die Absätze 1 und 2 gelten entsprechend, soweit Vorhaben nach dem 1. März 1972 mit einem höheren Anteil als bis zum 29. Februar 1972 aus den Finanzhilfen gefördert werden.~~

~~(4) Vor dem 1. Januar 1992 begonnene Vorhaben im Zonenrandgebiet können mit den erhöhten Fördersätzen nach § 4 Absatz 1 Satz 1 und 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S. 100), geändert durch Anlage I Kapitel XI Sachgebiet G Abschnitt II Nummer 1 des Einigungsvertrages vom 31. August 1990 in Verbindung mit Artikel 1 des Gesetzes vom 23. September 1990 (BGBl. 1990 II S. 885, 1112), fortgeführt werden; bei der Feststellung des finanziellen Rahmens für Programme nach § 6 Absatz 2 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes für 1992 gilt die Bewertung mit dem 1,25fachen Satz auch für die Kraftfahrzeuge im ehemaligen Zonenrandgebiet.~~

~~(5) Vorhaben nach § 11, die vor dem 1. Januar 1992 begonnen wurden, werden als Teil der Programme nach § 6 Absatz 1 abgewickelt.~~

(1) Nach diesem Gesetz werden Vorhaben nicht gefördert, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres, in dem die Förderung beginnen soll, erfüllt hat.

(2) Werden begonnene Vorhaben in die Förderung nach diesem Gesetz übernommen, so sind davon die Bauleistungen ausgeschlossen, für die der Träger des Vorhabens seine Verpflichtungen vor dem 1. Januar des Jahres erfüllt hat, in dem die Förderung beginnen soll. Sind Vorhaben bereits nach ~~der bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten dieses Gesetzes]~~ geltenden Fassung dieses Gesetzes gefördert worden, ist eine ~~übergangslose Förderung möglich~~; Satz 1 ist insoweit nicht anzuwenden.

(3) Für Vorhaben oder Teilvorhaben, die vor dem 1. Januar 2020 endgültig in die Programme aufgenommen wurden, sind die zum Zeitpunkt der jeweiligen Aufnahme in die Programme geltenden Regelungen anzuwenden. Diese Regelungen sind auch für zukünftige Änderungsanträge bezogen auf die vor dem 1. Januar 2020 endgültig in die Programme aufgenommenen Vorhaben und Teilvorhaben anzuwenden. Für Vorhaben oder Teilvorhaben, die ab dem 1. Januar 2020 erstmals endgültig in die Programme aufgenommen werden, gelten die ab dem 1. Januar 2020 geltenden Regelungen anzuwenden.

§ 15 Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (aufgehoben)

Legende: **Neuer Gesetzestext (Ein- oder Anfügung, Textänderung)**
 ~~Entfallender Gesetzestext~~

Quellen: - Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Bundestags-Drucksache 19/15621 vom 2. Dezember 2019)
 - Bericht und Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Gesetzesentwurf der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 19/16908 vom 29. Januar 2020)