

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Bewilligung der Fördermittel nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG)

Anfrage des Abgeordneten Detlev Schulz-Hendel (GRÜNE), eingegangen am 13.04.2021 - Drs. 18/9055

an die Staatskanzlei übersandt am 23.04.2021

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 26.05.2021

Vorbemerkung des Abgeordneten

Das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, kurz: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), gewährt den Ländern über den Bund Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Für das Jahr 2021 wurden die Mittel auf 1 Milliarde Euro angehoben. Nach der Novelle im Jahr 2020 wurden auch die förderungswürdigen Projekte ausgeweitet, sodass nun auch Sanierungsprojekte im schienenengebundenen Personennahverkehr gefördert werden können. Somit wurden die Weichen für eine weitergehende Förderung vom Bund gestellt.

In den niedersächsischen Haushaltsplänen für 2020 und 2021 sind unter Einzelplan 08 - Titelgruppe 62 „Förderung des kommunalen Straßenbaus“ in den Jahren 2020 und 2021 75 000 000 Euro aus dem NGVFG veranlagt. Der Ist-Zustand der Jahre 2018 und 2019 lag jedoch bei 13 250 000 Euro. In der Projektliste Jahresbauprogramm 2019 des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung sind 22 469 000 Euro für die Zuwendungen im Haushaltsjahr 2019 vorgesehen.

Trotz der hohen Summe an zur Verfügung stehenden Mitteln werden viele der Vorhaben nicht bewilligt. So wurden beispielsweise von der Bewilligungsstelle Hannover lediglich 16 Anträge im Jahr 2019 und nur sieben im Jahr 2020 in das NGVFG-Jahresbauprogramm aufgenommen. In der Region Hannover wurden zwei von zwölf der eingereichten Projekte im Zeitraum 2019 bis 2020 gefördert.

Vorbemerkung der Landesregierung

Der Fragesteller vermengt in seiner Vorbemerkung zur Anfrage und in den Einzelfragen das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) mit dem Gesetz über Zuwendungen des Landes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG). Dabei handelt es sich jedoch um unterschiedliche und voneinander unabhängige Gesetze mit grundsätzlich unterschiedlichen Regelungsinhalten und Haushaltsansätzen, die auch in keinem finanziellen Zusammenhang miteinander stehen und auch im Landeshaushalt in unterschiedlichen Haushaltstiteln abgebildet werden.

Das Bundes-GVFG regelt ausschließlich Finanzhilfen des Bundes an Länder, Kommunen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Investitionen in die Infrastruktur von ÖPNV-Großprojekten im Bereich des Schienenverkehrs sowie von U-Bahnen, Seilbahnen sowie Stadt- und Straßenbahnen.

Demgegenüber sind Inhalt des NGVFG Zuwendungen des Landes an Kommunen, Verkehrsunternehmen sowie nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowohl für Infrastrukturinvestitionen von kommunalen Straßen und Radwegen als auch für unterschiedliche Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wie z. B. Omnibusbahnhöfe, Haltestellen, Park- und Ride-Anlagen, Betriebshöfe und Beschleunigungsmaßnahmen, Verkehrswege der Stadtbahnen und nicht-bundeseigene Eisenbahnen, Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen sowie Fahrzeuge (Busse, Schienenfahrzeuge) für den ÖPNV. Nachfolgend erfolgen deshalb zunächst nähere Erläuterungen zu beiden Gesetzen und zu deren Abgrenzung voneinander:

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - Bundes-GVFG

Zum 01.01.2020 hat der Bund sein bisheriges GVFG-Bundesprogramm für ÖPNV-Großprojekte im Zuge einer Gesetzesnovellierung neu strukturiert. Der Bund stellt seit diesem Zeitpunkt Mittel für Projekte bereit, die vom Land oder der Deutschen Bahn (DB) AG für Vorhaben zur Verbesserung des ÖPNV angemeldet werden. Die Förderprogramme werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf der Basis von Vorschlägen der Länder bzw. der DB aufgestellt. Soweit Niedersachsen Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm - dem sogenannten GVFG-Bundesplanfond - erhält, sind diese bei Kapitel 50 88, Titelgruppe 84 veranschlagt.

Waren die Mittel des Bundesprogramms vorher nur für den Aus- und Neubau und nur für Projekte mit einem Investitionsvolumen von mindestens 50 Millionen Euro vorgesehen, können sie seit dem 01.01.2020 befristet bis 2030 u. a. auch für Grunderneuerungen von U-, Stadt- und Straßenbahnen eingesetzt werden. Seit diesem Zeitpunkt sind außerdem Streckenreaktivierungen, die Elektrifizierung von Strecken sowie die Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe förderfähig. Darüber hinaus sind bis zum Jahr 2030 auch Vorhaben zum Bau und Ausbau von Umsteigeanlagen zwischen ÖPNV und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zuwendungsfähig, soweit dabei Ladeinfrastrukturen für Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben geschaffen werden. Aufgrund der Ausweitung der Fördervoraussetzungen, der Absenkung der Mindestinvestitionsgröße auf 30 Millionen Euro bzw. für bestimmte Fördertatbestände sogar auf 10 Millionen Euro sowie der Erhöhung der Förderquoten hat der Bund die dafür zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aufgestockt. Seit dem 01.01.2021 stehen dafür bundesweit Finanzmittel in Höhe von 1 Milliarde Euro bereit.

Niedersächsisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - NGVFG

Mit der Novellierung des NGVFG vom 18.04.2018 (Nds. GVBl. S. 50) wurde im Vorgriff auf das Außerkrafttreten des Entflechtungsgesetzes zum 31.12.2019 die weitere Landesförderung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden über den 31.12.2019 hinaus gesichert. Die bisher nach dem Entflechtungsgesetz vom Bund zur Verfügung gestellten Mittel von 123,5 Millionen Euro, die bis dahin für Zuwendungen nach dem NGVFG im Sondervermögen des Kapitels 50 88, Titelgruppe 62 (kommunaler Straßenbau), Titelgruppen 85 und 89 (ÖPNV und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) sowie in Titelgruppe 90 (Radschnellwege) geführt wurden, wurden zum 01.01.2020 durch originäre Landesmittel ersetzt und gleichzeitig auf 150 Millionen Euro pro Jahr erhöht. Dieser Betrag in Höhe von 150 Millionen Euro steht auch nach 2020 jährlich für die Förderung von Vorhaben im ÖPNV und für den kommunalen Straßenbau aus originären Landesmitteln zur Verfügung. Eine Zuweisung von Bundesmitteln für diesen Zweck an die Länder erfolgt nicht mehr.

Zwischen den Bereichen Straßenbau und ÖPNV erfolgt eine hälftige Aufteilung der Mittel. In jedem Haushaltsjahr sind je 75 Millionen Euro für den ÖPNV (Kapitel 08 03, Titelgruppen 85 und 89) und für den kommunalen Straßenbau (Kapitel 08 20, Titelgruppe 62) vorgesehen. Auf diese Zusammenhänge weisen auch die Erläuterungen zu Kapitel 08 03, Titelgruppen 85 und 89 (für den ÖPNV) und zu Kapitel 08 20, Titelgruppe 62 (für den kommunalen Straßenbau) im Haushaltsplan hin.

Die bisherigen Bundesmittel nach dem Entflechtungsgesetz werden im Sondervermögen des Kapitels 50 88, Titelgruppe 62 (kommunaler Straßenbau), Titelgruppen 85 und 89 (ÖPNV und Nichtbundeseigene Eisenbahnen) sowie in Titelgruppe 90 (Radschnellwege) geführt und stehen für Ausgaben über den 31.12.2019 hinaus weiterhin zur Verfügung.

Speziell in Bezug auf die in der Vorbemerkung weiterhin ausdrücklich angesprochene Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem NGVFG aus Kapitel 08 20, Titelgruppe 62 ist darauf hinzuweisen, dass für die Förderung des kommunalen Straßenbaus mit Mitteln des NGVFG gemäß § 1 NGVFG in Verbindung mit § 6 jährlich mindestens 75 Millionen Euro zur Verausgabung bereitstehen. Das NGVFG sieht eine Projektförderung auf den Grundlagen der §§ 23 und 44 der Landeshaushaltsordnung (LHO) vor. Damit sind die Prozesse des Antragsverfahrens, der Bewilligung und der Auszahlung der Zuwendung beschrieben. Nähere Ausführungen sind den „Richtlinien zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ (R-GVFG) zu entnehmen.

Mit den Mitteln des NGVFGs werden ausschließlich kommunale Verkehrsvorhaben auf Antrag der Kommunen gefördert. Aufgrund der Ungewissheit der Förderung nach dem Auslaufen der Bundesmittel aus dem Entflechtungsgesetz Ende 2019 nahm die Anzahl der kommunalen Anträge in den Jahren 2017 und 2018 ab. Erst seit 2019 steigen die Antragszahlen wieder, da mit dem NGVFG ein verlässlicher Mindeststrahmen geschaffen wurde.

Während für die Bewilligung eine Haushaltsdeckung bestehen muss, erfolgt die Auszahlung erst, wenn der kommunale Vorhabenträger die Abrechnungsunterlagen bei der Bewilligungsbehörde einreicht. Dadurch decken sich die Haushaltsansätze nicht mit den Ausgaben im Haushaltsplan. Nicht verbrauchte Mittel werden bei Bedarf in das nächste Haushaltsjahr übertragen.

Mit dem Entfall der Entflechtungsmittelzahlung des Bundes zum Ablauf des Haushaltsjahres 2019 wurde bereits im Landeshaushalt 2018 im Kapitel 0820 die Titelgruppe 62 zum NGVFG eingerichtet. Auf die Vorbemerkung zum Sondervermögen in Kapitel 50 88, Titelgruppe 62 wird verwiesen.

In den Jahren 2018 bis 2020 wurden deshalb im Bereich des kommunalen Straßenbaus insgesamt folgende Ausgaben an kommunale Vorhabenträger aus den zur Verfügung stehenden Haushaltstiteln geleistet:

HH-Jahr	Kapitel	Ansatz [Millionen Euro]	Ist-Ausgaben [Millionen Euro]
2018	5088	49 403 000	34 712 083,93
2018	0820	13 250 000	13 250 000,00
2019	5088	61 753 000	51 547 000,00
2019	0820	13 250 000	13 250 000,00
2020	0820	75 000 000	65 690 000,00

Laut dem ausdrücklichen Titel der Kleinen Anfrage, den Ausführungen in der Vorbemerkung des Fragestellers sowie den aufeinander aufbauenden Einzelfragen betrifft die Anfrage ausschließlich die Fördermittel nach dem NGVFG. Die nachfolgenden Ausführungen zu den Einzelfragen beschränken sich deshalb weitgehend darauf.

Dieses vorausgeschickt, werden die Fragen wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Infrastrukturprojekte sind unter dem NGVFG gemäß Antrag 6.2 beantragt und wie viele von diesen bewilligt oder abgelehnt worden, aufgegliedert nach den Bewilligungsbehörden in den Jahren 2018, 2019 und 2020?

Für den NGVFG-Bereich kommunaler Straßenbau werden Mehrjahresprogramme (MJP) mit einer Laufzeit von fünf Jahren geführt. Mit der Aufnahme in ein MJP wird die grundsätzliche Förderfähigkeit anerkannt. Wird eine Maßnahme vom Vorhabenträger zurückgezogen oder in ein Jahresbauprogramm aufgenommen, wird es im folgenden MJP nicht mehr aufgeführt. Neue und bereits berücksichtigte Vorhaben werden auf Antrag des kommunalen Vorhabenträgers im MJP des Folgejahres fortgeschrieben. Mit der Aufnahme in ein MJP ist kein Rechtsanspruch auf eine Förderung verbunden. Damit weist das MJP eine unverbindliche Übersicht über kommunale Vorhaben der nächsten fünf Jahre aus.

Im Regelfall kontaktieren die Antragsteller die Bewilligungsbehörden und lassen die Förderfähigkeit im Vorfeld prüfen. Eine Ablehnung erfolgt, wenn das eingereichte Vorhaben nicht den gesetzlichen Anforderungen entspricht.

Die Angaben beziehen sich auf das jeweils letzte im Jahr fortgeschriebene MJP. Im laufenden MJP zurückgezogene Anträge wurden nicht berücksichtigt. Die nicht als förderfähig eingestuftten Vorhaben wurden entweder von den vier Bewilligungsbehörden oder bei der Überprüfung im Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung als nicht förderfähig bewertet.

Haushaltsjahr	NGFVG-Bewilligungsbehörde	neu beantragte und fortgeschriebene Vorhaben	nicht förderfähige Vorhaben	als grundsätzlich förderfähig anerkannte Vorhaben
2018	Hannover	109	9	100
2018	Oldenburg	134	0	134
2018	Lüneburg	105	19	86
2018	Wolfenbüttel	80	4	76
2019	Hannover	72	1	71
2019	Oldenburg	102	3	99
2019	Lüneburg	94	9	85
2019	Wolfenbüttel	69	3	66
2020	Hannover	58	1	57
2020	Oldenburg	115	5	110
2020	Lüneburg	96	10	86
2020	Wolfenbüttel	78	6	72

2. Wie viele Infrastrukturprojekte sind unter NGFVG gemäß Antrag 7.2 beantragt und wie viele von diesen bewilligt oder abgelehnt worden, aufgegliedert nach den Bewilligungsbehörden in den Jahren 2018, 2019 und 2020?

Mit dem Antrag zur Aufnahme in das Jahresbauprogramm (JBP) für den kommunalen Straßenbau erklärt der Vorhabenträger die Baureife. Um einen Zuwendungsbescheid zu erhalten, ist zunächst die erfolgreiche Aufnahme in das JBP notwendig. Mit dem Antrag zur Aufnahme werden teilweise technische Änderungen des Vorhabens gegenüber der Erstanmeldung für das MJP eingereicht. Sofern aufgrund dieser teils erheblichen Änderungen die gesetzliche Förderfähigkeit ausgehebelt wird, ist ein ablehnender Bescheid die notwendige Konsequenz. Die Zuwendung beginnt erst, wenn der Vorhabenträger einen Antrag auf Zuwendung stellt.

Die Angaben beziehen sich auf das jeweils letzte im Jahr fortgeschriebene JBP. Im laufenden JBP zurückgezogene Anträge wurden nicht berücksichtigt. Die abgelehnten Vorhaben wurden von den vier Bewilligungsbehörden als nicht förderfähig bewertet.

Haushaltsjahr	NGFVG-Bewilligungsbehörde	abgelehnte Vorhaben	fortgeschriebene und neu aufgenommene Vorhaben
2018	Hannover	0	39
2018	Oldenburg	0	70
2018	Lüneburg	1	35
2018	Wolfenbüttel	0	35
2019	Hannover	0	21
2019	Oldenburg	3	44
2019	Lüneburg	0	44
2019	Wolfenbüttel	0	23
2020	Hannover	0	8
2020	Oldenburg	0	51
2020	Lüneburg	0	30
2020	Wolfenbüttel	0	19

3. Welche Unterlagen müssen zur Antragsstellung vorgelegt werden?

Die vorzulegenden Unterlagen sind in den gültigen „Richtlinien zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes“ festgelegt. Darüber hinaus können weitere Unterlagen eingefordert werden, um die Förderfähigkeit zu prüfen. Dazu zählen z. B. gesonderte Erläuterungen zum Vorhaben, Sicherheitsaudits oder Vereinbarungen mit Dritten.

4. Welche Maßnahmen wurden ergriffen, um die Kommunen in der Antragstellung zu unterstützen?

Die Bewilligungsbehörden beraten auf Bitten im Vorfeld einer Antragstellung den kommunalen Vorhabenträger. Die Antragstellung erfolgt dann im eigenen Wirkungskreis durch die kommunalen Vorhabenträger bei den Bewilligungsbehörden. Sofern Anträge unvollständig sind, unterrichtet die Bewilligungsbehörde den Antragsteller i. d. R. und ermöglicht eine entsprechende Nachbesserung vor einer abschließenden Ablehnung.

5. Nach welchen Kriterien werden die Projekte bewilligt?

Im NGVFG und in den dazu erlassenen Richtlinien sind die förderfähigen Vorhaben und die zugehörigen Fördervoraussetzungen aufgeführt. Weitere Kriterien werden nicht angewandt.

6. Welche Kriterien führten zur mehrheitlichen Ablehnung der Anträge?

Sofern die gesetzliche Förderfähigkeit nicht gegeben ist, erfolgt keine Bewilligung.

Bei der Anmeldung zum Mehrjahresprogramm (MJP) für den kommunalen Straßenbau führen nachstehende Punkte zu einer Nichtaufnahme:

- fehlende beziehungsweise nicht nachvollziehbare Unterlagen,
- vom Antragsteller zurückgezogene oder nicht erneut angemeldete Maßnahmen,
- fehlende Nachweise (z. B. Generalverkehrsplan oder Vergleichbares, Erfordernis der Maßnahme etc.),
- Maßnahme fällt unter die Bagatellgrenze.

Bei der Aufnahme in das Jahresbauprogramm (JBP) für den kommunalen Straßenbau kommt es zu einer Ablehnung bzw. Nichtaufnahme, wenn der Antragsteller die Baureife nicht nachweisen kann.

7. In welchem Umfang wurden in den Jahren 2018, 2019 und 2020 Vorhaben gefördert, die

a) dem schienengebundenem Personennahverkehr,

Mit Mitteln des NGVFG wurde der schienengebundene Personennahverkehr in den jeweiligen Jahren in folgendem Umfang gefördert:

Haushaltsjahr	Ausgezahlte NGVFG-Mittel
2018	3,7 Millionen Euro
2019	19,3 Millionen Euro
2020	9,7 Millionen Euro

Eine Förderung von Vorhaben des schienengebundenen Personennahverkehrs erfolgte außerdem entsprechend der Ermächtigung in § 7 Abs. 8 Niedersächsisches Nahverkehrsgesetz (NNVG) aus den Finanzmitteln, die dem Land nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) zur Verfügung stehen.

b) anderen Formen des öffentlichen Personennahverkehr oder

Mit Mitteln des NGVFG wurden andere Formen des öffentlichen Personennahverkehrs in den jeweiligen Jahren in folgendem Umfang gefördert:

Haushaltsjahr	Ausgezahlte NGVFG-Mittel
2018	57,5 Millionen Euro
2019	38,4 Millionen Euro
2020	51,0 Millionen Euro

Die Förderung anderer Formen des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgte außerdem entsprechend der Ermächtigung in § 7 Abs. 8 NNVG aus den Finanzmitteln, die dem Land nach dem RegG zur Verfügung stehen.

c) dem Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur alternativer Antriebe dienen?

Eine ausschließliche Förderung des Ausbaus der Tank- und Ladeinfrastruktur ist nach dem NGVFG nicht förderfähig. Eine Förderung im ÖPNV-Bereich erfolgt allerdings teilweise in Verbindung mit anderen Förderungen nach dem NGVFG, z. B. im Rahmen der Betriebshof- oder Werkstattförderung. Über die dabei umfassten Kosten speziell der Tank- und Ladeinfrastruktur liegen allerdings keine Einzelauswertungen vor. Die entsprechenden Förderungen sind deshalb in den bei der Antwort zu Frage 7 b) angegebenen Mitteln mit enthalten. Auf die dortige Antwort wird verwiesen. Eine separate Darstellung ist nicht möglich.

8. In welchem Umfang wurden Anträge zur Förderung von Radschnellwegen in Niedersachsen bewilligt, abgelehnt oder befinden sich noch im Entscheidungsprozess?

In den Jahren 2017 und 2018 wurden für ein Sonderprogramm „Radschnellwege“ insgesamt 12,35 Millionen Euro als Vorwegabzug aus den Entflechtungsmitteln des Bundes bereitgestellt (Sondervermögen Kapitel 50 88, Titelgruppe 90). Der Radschnellweg Osnabrück–Belm wurde in das Jahresbauprogramm 2020 bereits aufgenommen. Wegen eines fehlenden Antrags der Stadt Osnabrück konnte bisher kein Zuwendungsbescheid ausgehändigt werden. Das Radschnellwegprojekt in Hannover ist derzeit nicht baureif, sodass auch hier kein Zuwendungsbescheid ergangen ist. Die o. g. Fördersumme steht im Sondervermögen weiterhin für die Kommunen bereit.

9. In welchem Umfang wurden im Jahr 2020 Sanierungsprojekte im schienengebundenen Personennahverkehr gefördert?

Im Jahr 2020 erfolgt keine Förderung von Sanierungsprojekten im SPNV aus Mitteln des NGVFG. Die Förderung entsprechender Maßnahmen an Strecken der DB Netz AG als bundeseigener Eisenbahn wäre nach dem NGVFG auch nicht förderfähig.

Eine Förderung entsprechender Vorhaben kann allerdings entsprechend der Ermächtigung in § 7 Abs. 8 NNVG aus den Finanzmitteln erfolgen, die dem Land nach dem RegG zur Verfügung stehen. In 2020 sind aus diesen Mitteln 19,3 Millionen Euro in die Erneuerung und den Ausbau von Bahnhofprojekten an Fördermitteln und 7,5 Millionen Euro in den Ausbau von SPNV-Strecken geflossen, wobei in den Förderprogrammen nicht zwischen Ausbau und Grunderneuerung (Sanierung) unterschieden wird, weil in der Regel in den Projekten beide Formen auftreten und eine Abgrenzung nicht möglich ist.

10. Wie viele der geförderten Vorhaben in den Jahren 2018, 2019 und 2020 bezogen sich auf eine Reaktivierung von Bahnstrecken, und welche sind das?

In den Jahren 2018, 2019 und 2020 wurden keine Reaktivierungen von Bahnstrecken aus Mitteln des NGVFG gefördert.

In den fraglichen Jahren sind vom Land Niedersachsen allerdings zwei Streckenreaktivierungen entsprechend der Ermächtigung in § 7 Abs. 8 NNVG aus den Finanzmitteln gefördert worden, die dem Land nach dem RegG zur Verfügung stehen. Dabei handelte es sich um die Strecke der Ilmebahn GmbH zwischen Einbeck-Mitte und Einbeck-Salzderhelden sowie um die Strecke der Bentheimer Eisenbahn Netz GmbH zwischen Bad Bentheim und Neuenhaus.

11. Wie viele der geförderten Vorhaben in den Jahren 2018, 2019 und 2020 bezogen sich auf eine Elektrifizierung von Bahnstrecken, und welche sind das?

Das Land Niedersachsen hat im fraglichen Zeitraum keine Elektrifizierung von Bahnstrecken aus Mitteln des NGVFG gefördert. Entsprechende Förderanträge lagen auch nicht vor.

12. Wie viele der bewilligten Vorhaben in den Jahren 2018, 2019 und 2020 haben Mobilitätseinschränkungen von Menschen mit Behinderung abgebaut, z. B. durch den barrierefreien Ausbau von Haltepunkten?

Für den kommunalen Straßenbau:

Das NGVFG schreibt im § 3 Abs. 1 Nr. 2 vor, dass die Barrierefreiheit nach § 7 des Niedersächsischen Behindertengleichstellungsgesetzes berücksichtigt wird. Für andere förderfähige Vorhaben wird im § 3 Abs. 2 darauf verwiesen, die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören. Der Antragsteller hat dieses gegenüber der Bewilligungsbehörde nachzuweisen. Im Bereich der NGVFG-Förderung des kommunalen Straßenbaus wird keine Statistik geführt, ob ein bewilligtes und durchgeführtes Vorhaben Mobilitätseinschränkungen von Menschen mit Behinderung abgebaut hat.

Für den ÖPNV:

Alle nach dem NGVFG geförderten Projekte im ÖPNV/SPNV mit Fahrgastbezug berücksichtigen die Notwendigkeit des Abbaus von Mobilitätseinschränkungen. Bei den aufgeführten Projekten handelt es sich in vielen Fällen auch um Bündelungen mehrerer Maßnahmen (z. B. den barrierefreien Ausbau mehrerer Bushaltestellen, die Beschaffung mehrerer barrierefreier Fahrzeuge). Die nachfolgend aufgeführten Projekte sind in den jeweiligen Jahren per Zuwendungsbescheid bewilligt worden.

Haushaltsjahr	Anzahl Projekte
2018	250
2019	269
2020	314

13. Wie viele der bewilligten Vorhaben in den Jahren 2018, 2019 und 2020 befinden sich im städtischen Raum?

Die nachfolgende Zuordnung der bewilligten Förderungen nach dem NGVFG basiert auf einer Einteilung des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Verdichtungsräumen, Stadtregionen und ländlichem Raum aus dem Jahr 2012. Dabei werden die Landkreise, die sich in einem Verdichtungsraum oder einer Stadtregion befinden, dem „städtischen Raum“ zugeordnet, die restlichen dem „ländlichen Raum“. Demnach unterfallen 22 Landkreise und kreisfreie Städte dem städtischen Raum.

Für den kommunalen Straßenbau:

Angegeben sind die Anzahl der Bewilligungsbescheide im jeweiligen Haushaltsjahr und aufgeteilt auf die vier Bewilligungsbehörden.

Haushaltsjahr	NGVFG-Bewilligungsbehörde	Anzahl der aus NGVFG-Mitteln bewilligten Vorhaben im städtischen Raum
2018	Hannover	29
2018	Oldenburg	13
2018	Lüneburg	15
2018	Wolfenbüttel	28
2019	Hannover	9
2019	Oldenburg	16
2019	Lüneburg	20
2019	Wolfenbüttel	18
2020	Hannover	3
2020	Oldenburg	11
2020	Lüneburg	13
2020	Wolfenbüttel	15

Für den ÖPNV:

In der von der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) als Bewilligungsbehörde für das Land abgewickelten ÖPNV-Förderung, die sich aus NGVFG-Mitteln speist, wird nicht systematisch nach städtischem oder ländlichem Raum unterschieden. Es erfolgt lediglich eine Zuordnung der Einzelprojekte zu Landkreisen oder kreisfreien Städten. Auch gibt es flächig wirkende Förderprojekte oder Sammelvorhaben, die aus mehreren Einzelkomponenten bestehen und sich über mehrere Landkreise erstrecken, wie z. B. Echtzeitinformationsprojekte, und somit nicht eindeutig einem Raum zuzuordnen sind.

Ferner wirken Infrastrukturvorhaben im SPNV, die in der Regel die ländlichen Räume mit den städtischen Räumen verbinden, in ländlichen und in städtischen Räumen gleichermaßen, sodass diese Vorhaben nicht im Sinne der Fragestellung zugeordnet werden können.

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Vorhaben erfasst, deren Bewilligung durch die LNVG aus NGVFG-Mitteln im jeweiligen Jahr erfolgte und die eindeutig einem einzelnen Landkreis zuzuordnen sind.

Haushaltsjahr	Anzahl der aus NGVFG-Mitteln bewilligten Vorhaben im städtischen Raum
2018	65
2019	89
2020	103

14. Wie viele der bewilligten Vorhaben in den Jahren 2018, 2019 und 2020 befinden sich im ländlichen Raum?

Die nachfolgende Zuordnung der bewilligten Förderungen nach dem NGVFG basiert auf einer Einteilung des Niedersächsischen Instituts für Wirtschaftsforschung in Verdichtungsräumen, Stadtregionen und ländlichem Raum aus dem Jahr 2012. Dabei werden die Landkreise, die sich in einem Verdichtungsraum oder einer Stadtregion befinden, dem „städtischen Raum“ zugeordnet, die restlichen dem „ländlichen Raum“. Demnach unterfallen 24 dem ländlichen Raum.

Für den kommunalen Straßenbau:

Angegeben sind die Anzahl der Bewilligungsbescheide im jeweiligen Haushaltsjahr und aufgeteilt auf die vier Bewilligungsbehörden.

Haushaltsjahr	NGVFG-Bewilligungsbehörde	Anzahl
2018	Hannover	10
2018	Oldenburg	57
2018	Lüneburg	20
2018	Wolfenbüttel	7
2019	Hannover	12
2019	Oldenburg	28
2019	Lüneburg	24
2019	Wolfenbüttel	5
2020	Hannover	5
2020	Oldenburg	40
2020	Lüneburg	17
2020	Wolfenbüttel	4

Für den ÖPNV:

In der von der LNVG als Bewilligungsbehörde für das Land abgewickelten ÖPNV-Förderung, die sich aus NGVFG-Mitteln speist, wird nicht systematisch nach städtischem oder ländlichem Raum unterschieden. Es erfolgt lediglich eine Zuordnung der Einzelprojekte zu Landkreisen oder kreisfreien Städten. Auch gibt es flächig wirkende Förderprojekte oder Sammelvorhaben, die aus mehreren Einzelkomponenten bestehen und sich über mehrere Landkreise erstrecken, wie z. B. Echtzeitinformationsprojekte, und somit nicht eindeutig einem Raum zuzuordnen sind.

Ferner wirken Infrastrukturvorhaben im SPNV, die in der Regel die ländlichen Räume mit den städtischen Räumen verbinden, in ländlichen und in städtischen Räumen gleichermaßen, sodass diese Vorhaben nicht im Sinne der Fragestellung zugeordnet werden können.

In der nachfolgenden Tabelle sind alle Vorhaben erfasst, deren Bewilligung durch die LNVG aus NGVFG-Mitteln im jeweiligen Jahr erfolgte und die eindeutig einem einzelnen Landkreis zuzuordnen sind.

Haushaltsjahr	Anzahl der aus NGVFG-Mitteln bewilligten Vorhaben im ländlichen Raum
2018	50
2019	73
2020	75

15. Welche Summe, der im Haushaltsplan veranlagten 75 000 000 Euro kamen im Jahr 2020 wirklich zur Zuwendung?

Für den kommunalen Straßenbau:

Im Haushaltsjahr 2020 wurden 65,69 Millionen Euro der 75 Millionen Euro (Kapitel 08 20, Titelgruppe 62) für die Förderung des kommunalen Straßenbaus an die Zuwendungsempfänger ausgezahlt. Die in 2020 nicht verausgabten Mittel in Höhe von 9,31 Millionen Euro wurden nach 2021 (Kapitel 08 20, Titelgruppe 62) übertragen und können weiterhin in 2021 für Förderprojekte eingesetzt werden.

Für den ÖPNV:

Von den nach dem NGVFG in 2020 für Maßnahmen des ÖPNV zur Verfügung gestellten Mitteln wurden 31,6 Millionen Euro ausgezahlt. Weitere 27,6 Millionen Euro wurden für Projekte eingeplant, die in 2020 noch nicht (vollständig) ausgezahlt werden konnten. Die verbleibenden 15,8 Millionen Euro wurden in das Haushaltsjahr 2021 übertragen und stehen für Förderprojekte in 2021 zusätzlich zur Verfügung.

16. Aus welchem Grund ist trotz der Erhöhung der Bundesmittel im Jahr 2021 die gleiche Summe im Haushaltsplan 2021 veranschlagt wie im Jahr 2020?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen. Das GVFG-Bundesprogramm steht in keinerlei Verbindung zum NGVFG bzw. dessen Dotierung. Insbesondere stehen die für das GVFG-Bundesprogramm vom Bund bereitgestellten Mitteln nicht für nach dem NGVFG förderfähige Vorhaben zur Verfügung und beeinflussen dessen finanzielle Ausstattung. Der Landesgesetzgeber hat mit der Verabschiedung des NGVFG festgelegt, dass jährlich 150 Millionen Euro an originären Haushaltsmitteln des Landes zur Verfügung gestellt werden. Diese teilen sich hälftig in Mittel für den Straßenbau und in Mittel für den ÖPNV (sowie Nichtbundeseigenen Eisenbahnen) auf. Dabei ist keine Dynamisierung vorgesehen. Insofern ist die Summe fixiert und wird sich in den jeweiligen Jahreshaushalten nicht verändern, es sei denn, es gäbe eine gesetzliche Änderung.

Davon vollkommen unabhängig legt der Bund fest, wie viele Mittel er im Rahmen des von ihm verantworteten GVFG-Bundesprogramms einsetzt und bewilligt.

17. Was passiert mit den restlichen Mitteln, wenn die Fördermittel von 75 000 000 Euro nicht abgerufen werden?

Da es sich bei den NGVFG-Mitteln um originäre Haushaltsmittel des Landes handelt, unterliegen diese den allgemeinen Haushaltsregeln. Demnach sind nicht verausgabte Mittel zur Übertragung beim Niedersächsischen Finanzministerium anzumelden und werden nach dessen Zustimmung in den Folgehaushalt übertragen.

18. Warum werden die 75 000 000 Euro nicht vollständig für die Zwecke des Förderprogramms ausgeschöpft?

Wie in den Vorbemerkungen bereits erläutert, stellt das Land die Fördergelder in seinem Haushalt bereit, die auf Antrag der kommunalen Vorhabenträger abgefordert werden können. Die Dotierung des Haushaltstitels des Landes steht nur in bedingtem Zusammenhang mit der tatsächlichen Antragstellung bzw. Bewilligung. Schließlich handelt es sich bei Förderprogrammen um Angebote des Landes. Die tatsächliche Nachfragesituation liegt aber in der Hand der überwiegend kommunalen Antragsteller außerhalb der Sphäre des Landes und wird zu einem guten Teil von den Finanzierungsmöglichkeiten des kommunalen Eigenanteils determiniert.

In Bezug auf die Förderung von ÖPNV-Vorhaben aus dem NGVFG ist außerdem darauf hinzuweisen, dass wegen der vom Gesetzgeber im NGVFG vorgegebenen Einschränkungen, wie z. B. des Ausschlusses der Deutschen Bahn AG als bundeseigenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen von der Förderung, und weiteren Restriktionen der Fördertatbestände derzeit nicht alle vom Land geförderten ÖPNV-Maßnahmen tatsächlich aus NGVFG-Mitteln finanziert werden können. Weiterhin können die NGVFG-Mittel für sehr lange laufende und damit finanziell umfangreiche Projekte wegen der haushaltsrechtlichen Restriktionen schwieriger eingesetzt werden. Infolgedessen wurde für die Finanzierung vieler Maßnahmen auf die gesichert mehrjährig verfügbaren Regionalisierungsmittel zurückgegriffen, sodass die NGVFG-Mittel nicht immer vollständig belegt werden konnten. Selbst wenn dies der Fall wäre, würde es niemals zu einem vollständigen Mittelabfluss kommen, weil sich immer Verzögerungen von Maßnahmen und damit auch des Mittelabflusses ergeben. Ferner werden Projekte, für die Mittel eingeplant sind, kurzfristig zurückgezogen. Um einen vollständigen Mittelabfluss

im jeweiligen Haushaltsjahr zu erreichen, müssten die Mittel analog zu einer „Überbuchung“ mehrfach belegt werden. Dies ist haushaltsrechtlich nicht zulässig. Die ÖPNV-Landesförderprogramme hatten in der laufenden Legislaturperiode allerdings immer Volumina größer als 75 Millionen Euro, und die Fördervolumina steigen aktuell regelmäßig an, sodass zukünftig von einem größeren Mittelabfluss auszugehen ist.