

Teil 1

Ausschussvorlage WVA 19/41

eingegangene Stellungnahmen zu der öffentlichen Anhörung

zu dem

**Gesetzentwurf
der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz
– Drucks. [19/6071](#) –**

1.	Prof. Dr. Sommer, Universität Kassel	S. 1
2.	Verkehrsclub Deutschland e. V., Landesverband Hessen, Heiko Nickel	S. 4
3.	Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA), Berlin	S. 6
4.	Hessischer Landkreistag Wiesbaden	S. 7
5.	Prof. Dr.- Ing. Helmut Holzapfel, Zentrum für Mobilitätskultur Kassel	S. 14
6.	LAG ÖPNV Hessen, Frankfurt	S. 19



Universität Kassel · FG Verkehrsplanung u. -systeme · D-34109 Kassel

Hessischer Landtag

Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr

Postfach 3240

65022 Wiesbaden

Besucheradresse:

Universität Kassel

FB 14, Bauingenieur- und

Umweltingenieurwesen

Mönchebergstraße 7

D-34125 Kassel

c.sommer@uni-kassel.de

www.uni-kassel.de/go/vpvs

+49 561 804-3382 fon

+49 561 804-7382 fax

CS/

13.03.2018

Stellungnahme zum Gesetzentwurf für ein Mobilitätsfördergesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie meine Stellungnahme zum Gesetzentwurf für ein Mobilitätsfördergesetz.

Mit freundlichen Grüßen

Anlage



Stellungnahme zum Gesetzentwurf für ein Mobilitätsförderungsgesetz

A. Allgemeines

Die Einführung des o. g. Gesetzes ist dringend erforderlich, damit auch nach dem Jahr 2020 finanzielle Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung stehen. Die Zuwendungsempfänger erhalten durch das Gesetz Planungs- und Finanzierungssicherheit für erforderliche Infrastrukturprojekte.

Im Gesetzentwurf werden keine Aussagen zu den Voraussetzungen der Förderung sowie zu Höhe und Umfang der Förderung getroffen. Hier scheint mir eine Ergänzung erforderlich. Ich empfehle eine Förderung mit bis zu 75% der zuwendungsfähigen Kosten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

§1, Absatz (2)

Vor dem Hintergrund der CO₂-Ziele der Bundesregierung und der Einhaltung der Grenzwerte im Bereich der Luftschadstoffe sind insbesondere Vorhaben im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) von hoher Bedeutung. Die unter §3 Punkt 1 genannten förderfähigen Vorhaben sind i. d. R. effektiver hinsichtlich der Erreichung klima- und umweltpolitischer Ziele als die unter §3 Punkt 2 genannten förderfähigen Vorhaben. Daher empfehle ich für die Vorhaben im ÖPNV 60% und für die Vorhaben im kommunalen Straßenbau 40% der Fördermittel zu verwenden (statt einer gleichgewichtigen Verteilung).

§3, Punkt 2 b

Streichen

In §3, Punkt 2 a werden der Bau oder Ausbau von „verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen“ als Fördertatbestand genannt. Da auch Kreisstraßen zu (innerörtlichen und zwischenörtlichen) Straßen zählen, ist die Nennung an dieser Stelle überflüssig. Kreisstraßen, die „nicht verkehrswichtig“ sind, sollten auch nicht zu den förderfähigen Vorhaben zählen.



§3, Punkt 2 c

Neu: „Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen“

Da auch verkehrsberuhigte Bereiche nach StVO, Zeichen 325.1, positive Wirkungen verursachen (u. a. Lärminderung, Erhöhung der Verkehrssicherheit), sollte diese ebenfalls förderfähig sein. Die positiven Wirkungen verkehrsberuhigter Bereiche sind häufig höher als die von Tempo-30-Zonen.

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Eisert, Martina (HLT)

Betreff:

WG: Anhörung im Hess. Landtag zum Mobilitätsfördergesetz am 12. April 2018

Von: Heiko Nickel [<mailto:landespolitik@vcd-hessen.de>]**Gesendet:** Freitag, 16. März 2018 15:21**An:** Lingelbach, Claudia (HLT)**Cc:** Eisert, Martina (HLT)**Betreff:** Re: Anhörung im Hess. Landtag zum Mobilitätsfördergesetz am 12. April 2018

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

unten unsere Stellungnahme vom am 18. Januar (an Frau Schweder-Berger) zum Mobilitätsfördergesetz.

Möglicherweise hat die bereits schon Eingang in die aktualisierte Fassung erhalten.

Liebe Grüße

Heiko Nickel

Stellungnahme Mobilitätsfördergesetz

§3 Nr. 1 Buchstabe a):

Beim Bau oder Ausbau der Verkehrswege sollten auch parallel geführte Rad- und Fußwege gefordert und gefördert werden.

Mindestens sollte die Förderung die Sicherung der Wegeföhrung bereits bei der Trassen- und Bauwerksplanung umfassen, damit die Wege jederzeit nachgeföhrt werden können. Sollte eine Planung dies nicht berücksichtigen, ist zu begründen warum.

§3 Nr. 1 Buchstabe c):

Die Funktion der dort aufgeföhrteten Mobilitätsstationen ist Bürger*innen oder politischen Entscheider*innen häufig noch unbekannt oder wird mit den Mobilitätszentralen im ÖPNV verwechselt.

Da wir die Mobilitätsstationen für einen wichtigen Bestandteil nachhaltiger, multimodaler Mobilität halten, sollte der Begriff in der Begründung kurz erklärt werden.

Unser Vorschlag:

Mobilitätsstationen verknüpfen Fahrradverleih, Carsharing und ÖPNV-Anschluss an einem Standort. Sie ermöglichen einen bequemen Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln und schaffen so ein attraktives Angebot, das die Unabhängigkeit vom eigenen Kraftfahrzeug fördert.

§3 Nr. 1 Buchstabe e):

Die in der Begründung benutzten Begriffe „Elektromobilität“ oder „Elektrobusse“ suggerieren, dass sich die Förderung nur auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb in Verbindung mit Batterien als Energiespeicher bezieht.

Wir gehen davon aus, dass die Förderung aber auch für elektrisch betriebene Fahrzeuge mit Wasserstoff als Treibstoff gewährt werden soll. Die Begründung sollte hierauf deutlicher hinweisen.

§3 Nr. 2 Buchstaben a und b):

Beim Bau oder Ausbau der Straßen sollten auch parallel geföhrtete Rad- und Fußwege gefordert und gefördert werden.

Mindestens sollte die Förderung die Sicherung der Wegeföhrung bereits bei der Straßen- und Bauwerksplanung umfassen, damit die Wege jederzeit nachgeföhrt werden können.

Sollte eine Planung dies nicht berücksichtigen, ist zu begründen warum.

§3 Nr. 2 Buchstabe d):

Die Förderung sollte explizit auch die Planung und Einführung einer kostenpflichtigen Parkraumbewirtschaftung umfassen. Bezahltes Parken ist die Grundlage für ein erfolgreiches Parkraummanagement. Nur wenn das Parken im öffentlichen Raum eingeschränkt wird und Geld kostet, werden auch Quartiersgaragen oder Umsteigeangebote auf den ÖPNV angemessen genutzt. Das zeigen die Erfahrungen aus europäischen Kommunen, die bezahltes Parken im gesamten Stadtgebiet bereits eingeführt haben.

§3 Nr. 2 Buchstabe h):

Wir bedauern, dass Quartiersgaragen gefördert werden sollen. Sie sind sehr kostenintensiv und dienen weder der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse noch der nachhaltigen Mobilität. Die Praxis in den Städten zeigt, dass Sie von der überwiegenden Zahl der Autofahrer*innen gemieden werden, solange die Hoffnung auf einen kostenlosen Parkplatz im öffentlichen Raum besteht. Sie werden meist nur als letzte Möglichkeit, nach einem langen Suchvorgang, angefahren. Sie führen aber nur dann zu einer Minderung des Suchverkehrs und der hieraus resultierenden Belastung von Anwohner*innen und Umwelt, wenn sie direkt angefahren werden.

Der Bau einer Quartiersgarage sollte nur dann gefördert werden, wenn eine kostenpflichtige Parkraumbewirtschaftung im Umfeld eingeführt wird. Geschieht das nicht, ist der Nutzen der Garage fragwürdig.

§3 Nr. 2 Buchstabe f):

Die Förderung sollte auch den gezielten Umbau oder Neubau der Stadtmöblierung umfassen. Beispielsweise sind Sitzmöbel entlang wichtiger Fußwege besonders für ältere Menschen ein wichtiger Bestandteil der Fußverkehrsanlagen.

Die Förderung der Beschilderung sollte nicht nur für Radrouten sondern auch für Fußverkehrsrouten gewährt werden.

§3 Nr. 2 Buchstabe j):

Die Anbindung von Güterverkehrszentren sollte nur gefördert werden soweit ihnen ein nachvollziehbares Konzept zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel oder zur Verringerung des Schwerlastverkehrs zugrunde liegt.

Um auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagern zu können, sollte auch der Bau von Schienenanbindungen förderfähig sein.

Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) | Postfach 8 04 62 | 10004 Berlin

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr, Energie und
Landesentwicklung
Herrn Clemens Reif, MdL
Vorsitzender
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Verband der
Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstraße 35
10117 Berlin
T +49 30 897 842 - 360

niedenthal@vda.de
www.vda.de
Twitter @VDA_online

Stellungnahme zum Entwurf für ein Mobilitätsfördergesetz

Datum
23.03.2018

Sehr geehrter Herr Reif,

Seite
1/1

haben Sie vielen Dank für die Gelegenheit, zum Entwurf für ein
Mobilitätsfördergesetz Stellung zu nehmen.

Der Verband der Automobilindustrie begrüßt, dass mit dem Gesetz auch nach
Auslaufen der Entflechtungsmittel des Bundes die Fördermittel zur Verbesserung
der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in Hessen abgesichert werden.
Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs bei der kommunalen
Verkehrsinfrastruktur wird hier das richtige Signal gesetzt. Mit dem
Gesetzesentwurf wird auch rechtzeitig Planungssicherheit für die Kommunen in
Hessen geschaffen.

Wir begrüßen ferner die vorgeschlagene gleichgewichtige Verteilung der
Fördermittel auf ÖPNV und kommunalen Straßenbau. Gerade auch beim
kommunalen Straßenbau besteht erheblicher Nachholbedarf für Erhaltung und
Sanierung, so dass auf Straßenbaumaßnahmen ein angemessener Anteil der
bereit stehenden Mittel entfallen sollte.

Auch der Verzicht auf eine Befristung des Gesetzes ist aus unserer Sicht richtig,
da sonst das Anliegen, Planungssicherheit für die Kommunen zu schaffen, nicht
erreicht werden könnte.

Mit Blick auf den Gesetzesentwurf würden wir allerdings noch anregen, die
Möglichkeit einer jährlichen Dynamisierung der Fördermittel zu prüfen, um ihren
Realwert über die Zeit zu erhalten.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Kurt-Christian Scheel
Geschäftsführer



Dr. Michael Niedenthal
Leiter Abteilung Verkehrspolitik

Commerzbank AG
IBAN DE69 5008 0000 0097 1893 00
BIC DRESDEFFXXX

Deutsche Bank AG
IBAN DE33 5007 0010 0096 5335 00
BIC DEUTDEFFXXX

Bankhaus Löbbecke
IBAN DE29 1003 0500 1000 6100 66
BIC LOEBDEBBXXX

USt-IdNr. DE114108668
Steuer-Nr. 27/622/51460 FA Berlin



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Frau Ausschussgeschäftsführerin
Claudia Lingelbach
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 15

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-99

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: wobbe@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 23.03.2018

Az. : Wo/650.08; 797.30

Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz

Ihr Schreiben vom 07.03.2018, Az. I A 2.2
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Lingelbach,

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz, LT-Drs. 19/6071 zur Stellungnahme zugeleitet haben. Auf der Grundlage der Beratungen der Verbandsgremien zu dem inhaltlich gleichlautenden Referentenentwurf des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung erklärt sich der Hessische Landkreistag nochmals wie folgt:

I. Allgemein

Das Ziel des Mobilitätsfördergesetzes, die Verkehrsverhältnisse durch die Förderung von Investitionen in den Bereichen ÖPNV und kommunalen Straßenbau zu verbessern und somit eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu fördern, ist richtig und wird ausdrücklich unterstützt. Das Land Hessen stellt damit die Fortführung der Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastrukturförderung für eine Vielzahl unterschiedlicher Vorhaben im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Straßenbaus (KSB) über das Jahr 2019 hinaus sicher. Dies bedeutet für die Kommunen und sonstigen Vorhabenträger Planungs- und Finanzierungssicherheit für künftige Projekte.

Gerade in ländlich strukturierten Gebieten ist ein flächendeckender und effizienter öffentlicher Personennahverkehr sowie der Bau, Ausbau und auch die Grunderneuerung von verkehrswichtigen kommunalen Straßen, insbesondere Kreisstraßen, besonders wichtig. Bei solchen Vorhaben besteht landesweit weiterhin ein großer Bedarf.

Daher wäre es wünschenswert, wenn die jährlichen Fördermittel deutlich über 100 Millionen Euro liegen und jährlich dynamisiert würden, zumal diese Mittel, wie gemäß § 1 Abs. 2 des Gesetzentwurfes vorgesehen, „gleichgewichtig“ zwischen ÖPNV und dem kommunalen Straßenbau zu verwenden sind. Die Formulierung in § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfes „mindestens 100 Mio. Euro jährlich“ zur Verfügung stellen zu wollen, signalisiert den politischen Willen hierfür.

Wünschenswert wäre zudem den Entwurf weiter zu konkretisieren, da der vorliegende Entwurf lediglich einen groben Rahmen umreißt und die förderfähigen Vorhaben nicht detailliert beschrieben werden. Insbesondere die Förderbedingungen werden in dem Entwurf nicht genannt. Es ist jedoch zu erwarten, dass eine Reihe der bisherigen Fördertatbestände, die durch das Mobilitätsfördergesetz neu ausgeführt werden sollen, mangels hinreichender Flexibilität nicht auf die Bedürfnisse des ländlichen Raumes angepasst sind. In der derzeitigen Praxis werden diese vielmehr von Hessen Mobil in einem internen Handbuch zusammengefasst und fortgeschrieben. Änderungen werden den Zuwendungsempfängern nicht mitgeteilt. Diese sind somit gezwungen, sich eigenverantwortlich über etwaige Änderungen der Förderbedingungen zu informieren. Hierzu ist es erforderlich, über die Internetpräsenz von Hessen Mobil rd. 70 Seiten nach Änderungen (Roteintragungen) zu durchsuchen. Aus Sicht der hessischen Landkreise wäre es daher sinnvoll, aus Anlass der Diskussion um das Mobilitätsfördergesetz zugleich auch die zukünftige Förderpraxis zu vereinfachen und zu entbürokratisieren, z.B. eine einheitliche Richtlinie zum Mobilitätsfördergesetz zu schaffen, welche das bisherige historisch gewachsene Förderhandbuch ablöst, an den erforderlichen Stellen nachsteuert und mehr Flexibilität auch für den ländlichen Raum schafft.

Denkbar wäre insbesondere:

- Anstelle der bisherigen Projektförderung eine **Pauschalförderung** ähnlich der bis 2015 geltenden Schulbaupauschale einzuführen, denn die bisherige Praxis der projektbezogenen Förderung von Einzelmaßnahmen der Landkreise in Hessen ist nicht mehr zeitgemäß. Alle Landkreise in Hessen sind zurzeit damit beschäftigt, Investitionen in die Straßeninfrastruktur für die Haushaltsjahre 2018 bis 2022 zu planen und zu finanzieren. Eine Entscheidung, welche Straßenbaumaßnahmen in den Landkreisen gefördert werden, erhalten die Landkreise jedoch erst im nächsten Jahr. Dies führt zu aufgeblähten Haushalten der einzelnen Landkreise und langen Wartezeiten auf die Förderzusagen. Investitionen für andere Infrastrukturmaßnahmen sind aufgrund der angespannten Finanzlage der Landkreise nicht möglich. Favorisiert wird deshalb eine Pauschalförderung, die es jedem Landkreis ermöglicht selbst zu entscheiden, welche Straßenbaumaßnahme wann realisiert werden kann.

Vorgeschlagen wird, die in Aussicht gestellte Förderung analog des § 43 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) zu berechnen und zu verteilen. Diese Regelung, abhängig von der Kreisstraßenlänge im Verhältnis zur Einwohnerzahl der Land-

kreise wird seit Jahren genutzt, um die Unterhaltung der Kreisstraßen zu gewährleisten. Diese Regelung hat sich bewährt und führt auch zu keinen Diskussionen innerhalb der Kreisstraßenbaulastträger. Ausschreibungen für die einzelnen Straßenbaumaßnahmen könnten über den Winter vorbereitet werden, so dass im zeitigen Frühjahr mit den eigentlichen Bauarbeiten begonnen werden kann. Sogenannte Winterbaustellen könnten somit reduziert werden, was den einzelnen Landkreisen erhebliche Kosten einsparen hilft. Bereits frühere Förderprogramme wie z.B. die Schulbaumaßnahmen wurden pauschalisiert und damit in die Eigenverantwortlichkeit der Landkreise übergeben.

Um die verkehrspolitischen Ziele sicherzustellen, könnte dabei je eine Pauschale hinsichtlich der Förderung des ÖPNV und eine Pauschale für die Förderung von kommunalen Straßenbauprojekten eingeführt werden. Den kommunalen Baulastträgern könnte darüber hinaus die Möglichkeit eingeräumt werden, das jährliche Förderkontingent über mehrere Jahre z.B. für Großprojekte anzusparen.

Bei einer pauschalisierten Förderung könnte auch der Verwendungsnachweis entfallen. Die Zweckbindung der Fördermittel für die Mobilitätsinfrastruktur sollte jedoch weiterhin zwingend festgelegt sein und durch eine Eigenerklärung der Zuwendungsempfänger jährlich nachgewiesen werden.

Ein zusätzlicher Vorteil einer Pauschalierung wäre, dass damit die derzeitigen Probleme bei der Abrechnung des Grunderwerbs einschließlich Schlussvermessung beim derzeitigen Verfahren gelöst werden könnten. Grund dafür ist, dass der Grunderwerb nicht in der für Fördermaßnahmen vorgegebenen Zeit abgewickelt werden kann. Dieses Problem besteht –so die Rückmeldung aus der Praxis– seit vielen Jahren. Eine Lösung konnte bisher zwischen dem HMWVEL, Hessen Mobil und der HLG nicht gefunden werden. Durch eine Pauschalierung mit Wegfall der Schlussverwendungsnachweise wäre dieses Problem gelöst. Auch die Festschreibung eines Eigenanteils der Zuwendungsempfänger an der Finanzierung der kommunalen Mobilitätsinfrastruktur wird als sinnvoll erachtet.

Durch eine Pauschalförderung würden sowohl auf Seiten des Landes als auch der Kommunen nicht unerhebliche personelle Kapazitäten verfügbar, die derzeit für die Beantragung, Bewilligung und Prüfung der Projektfördermaßnahmen benötigt werden. Angesichts des Fachkräftemangels insbesondere in den technischen Berufen könnte hierdurch eine Entlastung der Verwaltungen erfolgen.

Eine Pauschalförderung wirft allerdings auch folgende Fragen auf, die allerdings in Verhandlungen zwischen Land und Kommunen lösbar erscheinen:

- Welche Kriterien für eine Pauschalierung der ÖPNV-Mittel sind sinnvoll und gerecht?
- Eine Verteilung der Fördermittel nach dem Gießkannenprinzip führt zu teils sehr geringen Förderquoten insbesondere für kleinere Kommunen.
- Es wird Kommunen geben, die nicht in jedem Jahr in ihre Mobilitätsinfrastruktur investieren wollen, müssen oder können.

Eine Möglichkeit wäre beispielsweise, dass das Land für die Kommunen über mehrere Jahre die Förderpauschale auf einem Förderkonto anspart und im Jahr der Investition auszahlt.

- Die Förderbedingungen sollten in einer **Verordnung** zusammengefasst werden, die dann einschließlich der Änderungen im Gesetz- und Verordnungsblatt bekanntgegeben werden muss.

Zusätzlich werden folgende Anpassungen vorgeschlagen:

- Es sollte jeweils eine aktuelle Bedarfsermittlung mit Einbindung der lokalen Aufgabenträgerorganisationen zur Berücksichtigung der lokalen Verkehre und unter Würdigung der gesetzlichen Rahmenseetzungen (z.B. zur Barrierefreiheit im PBefG), technischen Möglichkeiten (incl. Nachrüstvarianten für Omnibusse) und ökologischen Erfordernisse (drohende Fahrverbote durch NOx-Immissionen und CO₂- Minderungsvorgaben), in Hessen erfolgen, um die erforderliche Höhe über die genannten 100 Mio. Euro hinaus festzulegen. Neben dem Schienenpersonennahverkehr sind insbesondere auch die lokalen Verkehre und deren Ertüchtigung und Nachrüstung in die Förderung mit einzubeziehen.
- Die Fördertatbestände sollten insbesondere um Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen, Umbau und auch Nachrüstungen ergänzt werden. Weitere Fördertatbestände, z.B. Planungsbeschleunigungsmaßnahmen oder Steuerungstechniken sollten, ggf. durch Förderrichtlinien, hinzugefügt werden.

II. Zu den Regelungen im Einzelnen

1. Zu § 1 Abs. 1 Satz 3 (neu einfügen):

„Die Mittel zur Mobilitätsförderung werden am regionalen und lokalen Bedarf orientiert festgesetzt und jährlich (entsprechend der Entwicklung des Aufkommens der Umsatzsteuer in Hessen, mindestens jedoch in Höhe der Regionalisierungsmittel mit 1,8 % p.a.) dynamisiert.“

2. Zu § 1 Abs. 2:

Der Entwurf zum Mobilitätsfördergesetz enthält in § 1 Abs. 2 die Fortschreibung einer gleichgewichtigen Verteilung der Fördermittel auf öffentlichen Verkehr und Individualverkehr, wobei der mehrjährige Durchschnitt über alle Vorhaben die notwendigen Freiheitsgrade schafft, um durch Förderrichtlinien das Erforderliche zu regeln und mit dem Mitteleinsatz steuernd einzugreifen. Die enormen Investitionsstaus für Instandhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen insbesondere bei Tunnelbauwerken und Schieneninfrastruktur sowie die Anforderungen zur Schaffung barrierefreier Zuwegungen, Haltestelleninfrastruktur und Verkehrsmitteln spricht hier für einen überproportionalen Bedarf im ÖV-Bereich in den kommenden Jahren.

3. Zu § 2:

Es wird angeregt § 2 wie folgt zu fassen:

"Antragsberechtigt sind die Gemeinden, Landkreise und kommunalen Zusammenschlüsse sowie die Verkehrsverbände, lokale Aufgabenträgerorganisationen und sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus."

Unter „sonstige Vorhabenträger“ könnten auch kommunale oder regionale Infrastrukturgesellschaften gezählt werden, was im Begründungstext ergänzt werden kann. Hierdurch würden beihilferechtlich und steuerlich sowie vergaberechtlich mögliche Optimierungen der gesellschaftsrechtlichen Ausgestaltung bei der Förderung ermöglicht.

Anerkannt wird, dass der Katalog förderfähiger Vorhaben im Gesetzentwurf konsequent erweitert wurde. Ziel ist, den Umweltaforderungen gerecht zu werden, die Sicherheit zu erhöhen, Verkehrsträger besser zu vernetzen und die neuen Medien für einen verbesserten Zugang zum ÖPNV und verbesserte Informationen für die Fahrgäste zu nutzen.

Die wichtige Priorisierung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Neubaumaßnahmen wird zwar in der Begründung zum Gesetz angedeutet und als Förderung von Grunderneuerungen in § 3 Satz 2 genannt, allerdings sehr stark eingeschränkt auf Verkehrssicherheit, Verkehrsbeschleunigung und Energieeffizienz durch Elektromobilität. Im Gesetz sollte offenbleiben, welche Technik zur Erreichung der genannten Ziele führt, eingesetzt wird.

4. Zu § 3 Nr. 1 e:

Der Katalog der förderfähigen Vorhaben nach dem Mobilitätsförderungsgesetzes wurde insbesondere um den kostenintensiven Bereich der elektrischen Antriebstechnik erweitert (vgl. u. a. § 3 Nr. 1 Buchst. e, g). Dieser Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung, insbesondere mit dem Schwerpunkt emissionsarmer Antriebstechniken, wird unterstützt. Berücksichtigung finden sollte auch die Anschaffung bzw. Nachrüstung von Straßenbahnfahrzeugen sowie die Anschaffung und Nachrüstungen von Omnibussen zur Einhaltung von Schadstoffklasse Euro 5 oder höher. Die Technologie sollte nicht auf Elektroantriebe beschränkt werden, um auch mögliche alternative technische Entwicklungen zur Schadstoffreduzierung gleichgerichtet fördern zu können.

§ 3 Nr. 1 e sollte deshalb wie folgt gefasst werden: *„Beschaffungen bzw. Nachrüstungen von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, die geeignet sind, deutlich zur Schadstoffreduktion beizutragen;*

5. Zu § 3 Nr. 1 f:

§ 3 Nr. 1 f sollte wie folgt gefasst werden: *„Anschaffungen von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs und Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge mit effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Komponenten bzw. deren Nachrüstungen;*

6. Zu § 3 Nr. 1 g:

§ 3 Abs. 1 g sollte wie folgt gefasst werden: *„Ertüchtigung, Umbau oder Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung und der erforderlichen Technik zur Umsetzung und Wartung innovativer, ressourcenschonender und schadstoffreduzierender Antriebstechniken sowie die Errichtung und Erhaltung von erforderlicher Ladeinfrastruktur, wie z.B. Ladestationen (auf der Strecke) für Omnibusse, Unterwerke und Oberleitungen etc..*

Vorgeschlagen wird somit eine noch konsequentere Aufnahme der Förderung von Erhaltungs- und Instandsetzungsinvestitionen sowie von technischen Nachrüstungen.

7. **Zu § 3 Nr. 1 h:**

Als § 3 Abs. 1 h sollte eingefügt werden: "Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, Umbauten, Nachrüstungen sowie Ersatzinvestitionen, soweit sie durch Modernisierungen zur Erreichung der durch dieses Gesetz verfolgten Ziele beitragen." (§ 3 Nr. 1 Nr. h alt wird dann zu § 3 Nr. 1 Nr. i)

Wünschenswert ist im Zuge steigender Anforderungen an Fahrgastinformationssysteme und Digitalisierung darüber hinaus die Förderfähigkeit von Hintergrundsystemen zur Planung des Fahrplans, aus denen u.a. die Echtzeitdaten zugeliefert werden. Durch elektronische Verfahren zur Verkehrssimulation, Umlaufoptimierung, Fahrzeugdisposition und Betriebsüberwachung lassen sich ebenfalls Verkehrssicherheit, Verkehrsbeschleunigung, Energieeffizienz sowie Umwelt- und Lebensqualität in Städten erhöhen. Diese lassen sich wohlwollend unter den § 3 Abs. 1 Ziff. d fassen und sollten deshalb in den Förderkatalog der Förderrichtlinien explizit aufgenommen werden.

Begrüßt würde darüber hinaus die finanzielle Unterstützung von Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, z.B. durch gutachterliche Unterstützung oder der Begleitung von Bürgerbeteiligungsverfahren, und die Übernahme von Projektierungs- und Planungskosten durch das Land Hessen.

8. **Zu § 3 Nr. 2**

Die Unterhaltung und Instandsetzung von Kreisstraßen ist Aufgabe des Baulastenträgers Landkreis. In diesem Zusammenhang wird es begrüßt, wenn nach § 3 Nr. 2 Satz 2 die Grunderneuerung von Verkehrswegen analog der bisherigen Definition des Förderhandbuchs (vgl. Nr. 4.9.5.2) auch als Ausbau gelten soll, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dienen. Wir gehen davon aus, dass damit auch die grundhaften Erneuerungen von sogenannten schmalen Kreisstraßen (Fahrbahnbreite zwischen 4,50 - 5,50 m) dem Grunde nach als förderfähige Maßnahmen in Frage kommen könnten.

Unter Beachtung der Verkehrssicherheit kommt für weitestgehend ländlich geprägte Regionen, insbesondere aus ökonomischen und umweltrechtlichen Gründen, in vielen Fällen nur eine grundhafte Erneuerung in Betracht. Diese grundhafte Erneuerung des Kreisstraßennetzes wird im Wesentlichen unter dem Aspekt des Bauens im Bestand vorgenommen, d.h. unter Beibehaltung der vorhandenen Trassen ohne bzw. ohne wesentliche flächenmäßige Ausweitung (Vermeidung der Versiegelung von zusätzlichen Flächen, Beachtung von Restriktionen bei geschützten Gebieten usw.). Dabei erfolgt in der Regel lediglich eine bedarfsgerechte Erhöhung der Tragfähigkeit, die Herstellung eines frostsicheren Aufbaus, die Realisierung möglicher Querschnittsverbreiterungen in Kurven sowie eine abschnittsweise Befestigung der Bankette. Ein Neubau oder ein Ausbau gemäß der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen mit einem RQ9 ist untergeordnet.

Ansonsten wird in § 3 Nr. 2 die Priorisierung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitionen vor Neubaumaßnahmen zwar in der Begründung zum Gesetz angedeutet

und auch als Förderung von Grunderneuerungen in § 3 Nr. 2 genannt, allerdings lediglich sehr stark eingeschränkt auf die Bereiche Verkehrssicherheit, Verkehrsbeschleunigung und Energieeffizienz durch Elektromobilität. Im Gesetz sollte dagegen -wie bereits mehrfach erwähnt- die Technik, die zur Erreichung der genannten Ziele führt, offen bleiben um eine Berücksichtigung von technischen Weiterentwicklungen zu gewährleisten.

9. Zu § 3 Satz 2:

§ 3 Satz 2 sollte wie folgt gefasst werden: "Förderfähig sind alle projektbezogenen Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und im kommunalen Straßenbau, die geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen. Das Nähere hierzu wird in Förderrichtlinien festgelegt."

10. Zu § 4:

Positiv hervorzuheben ist, dass der Landesgesetzgeber auf die grundsätzliche Befristung des Gesetzes verzichtet und stattdessen in § 4 eine Evaluation mit Revisionsmöglichkeit nach fünf Jahren eingefügt hat. Dadurch wird die Planungssicherheit erhöht und der langlebigen Verkehrsinfrastruktur sowie den mehrjährigen Planungszeiträumen im Vorlauf Rechnung getragen.

Da unsere Anregungen im Rahmen der Anhörung zu dem Referentenentwurf nicht berücksichtigt wurden, wir wären Ihnen verbunden, wenn die Vorschläge nun im parlamentarischen Verfahren aufgegriffen würden.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Drexelius
Geschäftsführender Direktor



Zentrum für Mobilitätskultur Kassel

An

**Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Landesentwicklung des Hessischen Landtags**

Zentrum für Mobilitätskultur Kassel

Prof. Dr.-Ing. Helmut Holzapfel

Dörnbergstr. 12, 34119 Kassel
holz@hrz.uni-kassel.de
Tel. 49 (0) 561 807 5859

www.mobilitaetskultur.eu

**Schriftliche Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf
der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz - Drucks. 19/6071 –**

1. Einordnung, Randbedingungen

Die in der unter „A. Problem“ geschilderte Beschreibung der Sachlage für den öffentlichen Verkehr greift deutlich zu kurz und müsste sehr viel besser und umfassender ausfallen, um im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik tatsächlich zu einer angemessenen Strategie beizutragen.

Hierzu zählt – neben einer Beschreibung der raumordnerischen und städtebaulichen Entwicklung (Pendlerproblem, Nachverdichtung in urbanen Räumen, Wohnungsbau) - auch die Entwicklung der Preisverhältnisse in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr.

Der Autor dieser Stellungnahme hat gemeinsam dem Verkehrswissenschaftler Achim Vorreiter eine umfassendere Einordnung der Problematik, insbesondere im Bereich der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs publiziert, die im Folgenden als Anregung zitiert wird:

Zitat aus „Verkehr+Technik“, Heft 3, 2018, Öffentlicher Verkehr: Mit einer besseren Finanzierung in eine neue Mobilitätskultur“:

„Die Quellen der Finanzen im Mobilitätsbereich und insbesondere der Anteil der von den Nutzern getragenen Kosten haben sich in den letzten Jahren bei verschiedenen Verkehrsarten deutlich verändert. Vor allem die Eigenbeiträge der Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs werden immer höher, die Kosten für sie steigen stärker als die für das Automobil.

Seit dem Jahr 2000 (bis 2016) erhöhten sich die Preise für Kauf und Unterhalt von privaten Kraftfahrzeugen um 27%. In der gleichen Periode stiegen die durchschnittlichen Verbraucherpreise um 25%. Das Parken von Autos wurde in derselben Zeitspanne preisbereinigt sogar billiger.

Die Preise im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dagegen legten im selben Zeitraum (von 2000 - 2016) um fast 73% zu, die Preise für Bahntickets stiegen um 50%. Es erstaunt fast, dass Busse und Bahnen in derselben Zeit einen starken Zuwachs an Kunden verzeichneten, auch im letzten Jahr stiegen – trotz der Fahrpreisentwicklung – die Fahrgastzahlen der im VDV organisierten Nahverkehrsunternehmen erneut um 0,6%.

Die Steigerung der Preise droht sich fortzusetzen: In Düsseldorf und dem Ruhrgebiet stiegen die Preise ab Januar 2018 um 2,3%, in den Großräumen Stuttgart und Frankfurt um 1,9%, in Hamburg und Köln um 1,4%.

Das ist ganz das Gegenteil von dem, was aus Umweltsicht erforderlich wäre. Neben den Umweltbelastungen, die bei den Automobilen wesentlich höher sind, wäre es insbesondere nötig, günstigen öffentlichen Verkehr gerade dort anzubieten, wo die Schadstoffbelastungen in den Innenstädten aktuell hoch sind, um Gesundheitsbelastungen zu minimieren. Aber: Genau in den Ballungsräumen, wo Grenzwerte stark überschritten werden, steigt der Preis des öffentlichen Verkehrs mit am meisten. Die diskutierten „Nachbesserungen“ bei Diesel-Pkw werden, das ist ebenfalls schon deutlich, diese Belastungen erst mittelfristig senken. Jede Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr dagegen brächte also genau dort schneller und deutlicher Einsparungen als das Nachbessern eines Dieselmotors oder ein

Umstieg auf einen Benzinantrieb. Ja, da ein Großteil der Feinstaubemissionen gar nicht auf der Antriebsart der Automobile beruht, ist selbst der Umstieg auf ein Elektroauto für die Schadstoffbelastung mit Partikeln ungünstiger als eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr.

Eher als Subventionen für Elektroautos bräuchten wir also Unterstützungen des öffentlichen Verkehrs und niedrigere Preise für die Nutzer – also einen klaren Gegenentwurf zu dem bestehenden Trend.“

(Zitat Ende)

Eine Änderung der Problembeschreibung beim Gesetzentwurf wird also angeregt. Insbesondere auch als Anregung für die Kommunen in Hessen, wo oft noch Preissenkungen des Parkierens von Automobilen gefordert werden, scheint dies wesentlich. Grundsätzlich sollte klar sein, dass eine wirklich nachhaltige Veränderung der Luftqualität und der Lebensqualität in den Kommunen in Hessen nur durch eine umfassende **Verkehrswende** zu erreichen ist.

2. Lösung

Die Formulierung unter „B. Lösung“ im Gesetzentwurf sollte geändert werden: Statt „... ist die Regelung von Bedeutung, dass auch für den Zeitraum nach Ende des Anspruchs aus dem Entflechtungsgesetz weiterhin Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.“ sollte es heißen: „... ist die Regelung von Bedeutung, dass auch für den Zeitraum nach Ende des Anspruchs aus dem Entflechtungsgesetz weiterhin **jederzeit für einen nachhaltigen ÖV ausreichende** Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.“

Das müsste sich dann im Einzelnen auch in den weiteren Formulierungen des Gesetzesvorschlags wiederfinden.

2.1. Eine Dynamisierung der Mittel, um nicht durch die jährliche Inflationsrate am Ende zu einer effektiven Verringerung der Mittel zu kommen.

Wir empfehlen, den in § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs genannten Mindestbetrag ab 2020 jährlich mindestens um weitere 10 Mio. € aufzustocken und dann ab 2025- analog zur Fortschreibung der Regionalisierungsmittel des Bundes - zumindest mit 1,8% jährlich zu dynamisieren.

2.2. Eine deutliche Erweiterung des Spielraumes der förderfähigen Maßnahmen

Nicht nur Neubau, sondern auch Ersatzinvestitionen müssen im ÖV möglich sein, bei der Digitalisierung wäre generell ein deutlich breiterer Förderansatz (durchgehende Tarifierung, Umlafoptimierung etc.) wünschenswert.

Die Beschränkung unter „3. 1.e)“ auf die Förderung der Beschaffung elektrisch betriebener Personenkraftwagen und Kraftomnibusse ist nicht sinnvoll. Damit werden Nachrüstungen bestehender Busse oder andere, zukunftsfähige Antriebsformen ausgeschlossen. Nachrüstungen und selbst die Beschaffung von neuester Diesel-Technologie können nach vorliegenden Berechnungen günstiger und schneller Verbesserungen der urbanen Luftqualität bringen als eine Verengung der Perspektive auf Elektromobilität.

2.3. Planung, Planungsbeschleunigung, Modellprojekte mit Bürgerbeteiligung

Ein eindeutiger Engpass stellt im ÖV oft genug die Planung dar. Sowohl Planungs- als auch Personalkosten für Planungsbeschleunigung, etwa durch parallele Bearbeitung von Planungsphasen, sollten förderfähig sein, das kann im Einzelfall eine große Hilfe zur zeitgerechten Realisierung von Maßnahmen sein. Modellprojekte, etwa mit einer frühzeitigen und effektiven Bürgerbeteiligung sollten – evtl. aus anderen Mitteln – gefördert werden, um sowohl entsprechende Projekte zu unterstützen als auch langfristige Erkenntnisse für bessere Planungsprozesse zu gewinnen.

2.4. Zweckbindung

Im Gesetzentwurf scheint es angedeutet, aber es wäre sicher nützlich, noch in klarer Formulierung eine Zweckbindung der nach §1 gewährten Fördermittel über das Auslaufen des Entflechtungsgesetzes im Jahr 2019 hinaus für die in §1, Abs. 1 genannten Zwecke festzulegen.

2.5. Daseinsvorsorge

Im Gesetzestext findet sich das Wort „Daseinsvorsorge“ für den öffentlichen Verkehr nicht, was in anderen Bundesländern bei einschlägigen, den ÖV wesentlich betreffenden Gesetzen die Norm ist (vgl. etwa Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen, - ÖPNVG NRW -).

Der Satz „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge“ würde das Gesetz sicher gut ergänzen und auch die umfassende soziale Relevanz der Ausgaben und Finanzierung noch besser begründen.



Frau Geschäftsführerin
 Claudia Lingelbach
 Hessischer Landtag
 Schlossplatz 1 - 3
 65183 Wiesbaden

Stiftstraße 9-17
 60313 Frankfurt am Main
 Telefon: 069 212 26 903
 Telefax: 069 212 23 573

**Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag
 zu dem Gesetzentwurf für ein Mobilitätsförderungsgesetz
 Ihr Schreiben vom 07. März 2018**

Datum
 16.03.2018
 Ihr Zeichen

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

Ihr Datum

vielen Dank für die Einladung zur mündlichen Anhörung im Hessischen Landtag am 12. April 2018, die ich hiermit gerne annehme.

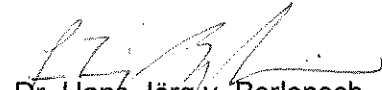
Unser Zeichen

Die schriftliche Stellungnahme zum Gesetzentwurf in der mit den Mitgliedern der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen abgestimmten Fassung füge ich als Anlage zur weiteren Verwendung bei. Wir bedanken uns an dieser Stelle noch einmal ausdrücklich für das konstruktive Miteinander im Entstehungsprozess des Gesetzentwurfes und bieten auch unsere Unterstützung in der Konkretisierung und Entwicklung von Förderrichtlinien an.

Geschäftsstelle
 Dr. Dorothea Kalleicher

☎ 069 212 266 42
 d.kalleicher@traffiQ.de

Mit den besten Grüßen


 Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch
 Vorsitzender des Vorstandes
 LAG/ÖPNV Hessen

Anlage

traffiQ
 Lokale Nahverkehrsgesellschaft
 Frankfurt am Main mbH

Geschäftsführer:
 Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Aufsichtsratsvorsitzender:
 Stadtrat Klaus Oesterling

Amtsgericht Frankfurt am Main
 HRB 42452

Steuernummer 047 246 65110
 UST-IdNr.: DE187077253

Bankverbindung
 Frankfurter Sparkasse
 Konto-Nr.: 200 202 430
 BLZ 500 502 01



**Stellungnahme der LAG ÖPNV Hessen
Anhörung zum Mobilitätsfördergesetz (MobiföG)**

Stiftstraße 9-17
60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212 26 903
Telefax: 069 212 23 573

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Möglichkeit der Anhörung zum vom Land Hessen vorgelegten Mobilitätsfördergesetzes bedankt sich die LAG ÖPNV Hessen sehr. Viele der bereits im Vorfeld von uns eingebrachten Anregungen sind bereits aufgenommen, wie exemplarisch zu nennen die Wiederaufnahme der Fahrzeugförderung, Maßnahmen der Grunderneuerung und die Erhöhung der Fördermittel allgemein und für den ÖPNV im Besonderen. Wir sagen auch jetzt bereits gerne unsere Mitarbeit bei der Erstellung der Förderrichtlinien zur Konkretisierung des Gesetzes zu.

Die Initiative des Landes Hessen, durch das Mobilitätsfördergesetz die bisherigen Entflechtungsmittel für den ÖPNV zu sichern, ist zu begrüßen und wird von uns unterstützt. Der Betrag für die Infrastrukturmaßnahmen unter 50 Mio. Euro pro Projekt sollte **deutlich aufgestockt und jährlich dynamisiert** werden. Die höheren Umsatzsteueranteile des Landes Hessen sowie die hierin enthaltene variable Komponente bieten u.E. hierfür den erforderlichen Spielraum. Die Formulierung im Gesetzesvorschlag, mindestens 100 Mio. Euro p.a. zur Verfügung zu stellen, signalisiert hierfür den politischen Willen. Es sollte u.E. eine aktuelle **Bedarfsermittlung mit Einbindung der lokalen Aufgabenträgerorganisationen zur Berücksichtigung der lokalen Verkehre** und unter Würdigung der gesetzlichen Rahmenseetzungen (z.B. zur Barrierefreiheit im PBefG), technischen Möglichkeiten (incl. Nachrüstvarianten für Omnibusse) und ökologischen Erfordernisse (drohende Fahrverbote durch NOx-Immissionen und CO₂-Minderungsvorgaben), in Hessen erfolgen, um die erforderliche Höhe über die genannten 100 Mio. Euro hinaus festzulegen. Neben dem Schienenpersonennahverkehr sind **insbesondere auch die lokalen Verkehre und deren Ertüchtigung und Nachrüstung in die Förderung mit einzubeziehen**.

Die Fördertatbestände (Beispiele s.u.) sollten insbesondere um Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen, Umbau und auch Nachrüstungen ergänzt werden. Weitere Fördertatbestände, z.B. Planungsbeschleunigungsmaßnahmen oder Steuerungstechniken sollten, ggf. durch Förderrichtlinien, hinzugefügt werden.

Als Antragsberechtigte sollten auch explizit die Lokalen Nahverkehrsorganisationen aufgeführt werden. Die Einrichtung einer Lan-

Datum
07.12.2017
Ihr Zeichen

Ihr Datum

Unser Zeichen

Geschäftsstelle
Dr. Dorothea Kalleicher

☎ 069 212 266 42
d.kalleicher@traffiQ.de

traffiQ
Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH

Geschäftsführer:
Dr. Hans-Jörg v. Berlepsch

Aufsichtsratsvorsitzender:
Stadtrat Klaus Oesterling

Amtsgericht Frankfurt am Main
HRB 42452

Steuernummer 047 246 65110
UST-IdNr.: DE187077253

Bankverbindung
Frankfurter Sparkasse
Konto-Nr.: 200 202 430
BLZ 500 502 01

desstelle ÖPNV, in der alle Antragsberechtigten mit Hessen Mobil und Landesministerien gemeinsam einen Katalog und die Prioritäten der Maßnahmen erarbeiten, die Förderrichtlinien anpassen sowie die Verwendungsnachweisführung und Evaluation unterstützen, wird angeregt.

Die Vertreterinnen und Vertreter des Landes Hessen werden gebeten, sich weiterhin auch auf Bundesebene für eine Dynamisierung der ÖPNV-Fördermittel für Infrastruktur, z.B. im Bundes-GVFG sowie der Erweiterung der genannten Fördertatbestände einzusetzen. Eine Absenkung der Projektmindestgröße von 50 auf 20 Mio. Euro pro Projekt sowie die Aufnahme von Sanierungsmaßnahmen auch in die Bundes-GVFG-Förderung ist für die lokale Ebene zielführend.

Der von der Bundesregierung aufgelegte und von der Verkehrsministerkonferenz u.a. am 9./10. November 2017 geforderte Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“ kann hierzu einen einmaligen Beitrag leisten und sollte unterstützt werden. Auch hierzu sind ergänzend Förderrichtlinien zu erarbeiten und der gesetzliche Ordnungsrahmen anzupassen, um eine diskriminierungsfreie Bereitstellung der Infrastruktur zu gewährleisten, die Umwelt zu entlasten und Innovationen zu fördern.

Erläuterung:

1. Bundesförderung

Die Fortführung der **GVFG-Bundesförderung** ist im Juli 2017 gesetzlich fixiert worden. Es erfolgte eine Festschreibung der Fördersumme auf ca. 333 Mio. Euro bis 2025 und ist damit seit 1997 unverändert. Aus diesem Haushaltstitel können Bauvorhaben im öffentlichen Nah- und Regionalverkehr ab einer Summe von 50 Mio. Euro gefördert werden. **Eine Aufstockung oder Dynamisierung des Betrages ist bisher nicht vorgesehen („Versteinerungsklausel“), wäre jedoch im Hinblick auf den Bedarf angezeigt.** Die Bedarfe sind durch 13 Bundesländer gutachterlich ermittelt worden. So hat der Deutsche Städtetag bereits 2016 eine **Erhöhung auf 500 Mio. Euro p.a. und eine Absenkung der Projektsumme auf 20 Mio. Euro sowie die Aufnahme von Sanierungsmaßnahmen in den Förderkatalog** vorgeschlagen.

Im **Nationalen Forum Diesel** sind an einem runden Tisch die Bundesregierung und die Länderministerien übereingekommen, insgesamt mindestens 1 Mrd. Euro zusätzlich in einem **Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“** zur Förderung von ressourcenschonenden und umweltentlastenden Maßnahmen im Verkehrsbereich bereit zu stellen. Dieser Betrag steht nur einmalig zur Verfügung. Vorrangiges Ziel dieses Fonds ist es, möglichst kurzfristig die NOx-Immissionen in den Ballungsräumen zu senken, um die gesetzlichen Anforderungen an die Luftreinhaltung zu erfüllen. Die Förderrichtlinien hierzu sind noch zu erarbeiten. **Eine Öffnung in Richtung Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Nachrüstungen zur kurzfristigen Emissionssenkung ist wünschenswert.**

2. Landesförderung

Die Förderung von Infrastrukturprojekten zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit Volumina unter 50 Mio. Euro erfolgt seit 2007 bis 2019 durch **Entflechtungsmittel**. Derzeit sind bundesweit ca. **1,33 Mrd. Euro p.a.** als Förderung vorgesehen, die seit 01.01.2014 nur noch an investive Zwecke gebunden sind, während sie vorher für den Verkehrsbereich zweckgebunden waren. Der Deutsche Städtetag hat unter Würdigung der Bedarfe aus den Landesgutachten, die von der Bodewig-Kommission des Bundes bestätigt worden sind, bereits 2016 eine **Aufstockung auf jährlich 1,96 Mrd. Euro** für den Verkehrsbereich gefordert.

Mit der **Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen** im Rahmen des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab 2020 ist die **Beendigung der Entflechtungsmittelförderung** besiegelt und betragsmäßig durch einen **höheren Anteil an der Umsatzsteuer für die Länder** kompensiert worden. Der gefundene Kompromiss entspricht den Vorschlägen der Bundesländer, die dadurch **ab 2020 Mittel in Höhe von ca. 4,3 Mrd. Euro p.a. mehr zur Wahrnehmung ihrer Landesaufgaben zur Verfügung haben** werden. **Potential für eine Erhöhung der Infrastrukturförderung ist somit vorhanden und sollte politisch für den Verkehrsbereich gesichert werden.**

Es ist nun Angelegenheit der einzelnen Bundesländer, die erforderlichen finanziellen Mittel durch landesgesetzliche Regelungen betragsmäßig zu fixieren und die Zweckbindung für den Bereich Verkehr in ihren Landeshaushalten sicherzustellen. Das Land Hessen setzt dies konsequent durch das vorliegende **Mobilitätsfördergesetz** um und hat den Katalog der förderfähigen Maßnahmen erweitert.

Seit 2014 bis 2018 hat das **Land Hessen** Entflechtungsmittel in Höhe von unverändert **96,5 Mio. Euro p.a.** zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse eingesetzt bzw. etatisiert und wird diesen Betrag **ab 2019 auf „mindestens 100 Mio. Euro“ p.a.** aufstocken. Damit wird die **Forderung des Hessischen Städtetages aus 2016 von 142 Mio. Euro p.a.** entsprechend der Bedarfsermittlung durch die Bodewig-Kommission (Anteil Hessen 7,2 % unterstellt) zwar noch nicht erfüllt, doch **die Gesetzesinitiative zielt in die richtige Richtung und ist ein politisches Bekenntnis zur hohen Bedeutung einer guten verkehrlichen Ausstattung und Anbindung in Stadt und Region. Dabei ist ausdrücklich auch die Geltungsdauer bereits ab 2019 lobend hervorzuheben, da dies die Planungssicherheit für die Maßnahmenträger erhöht.**

Für eine **Aufstockung und Dynamisierung der Mittel ab 2020** ist **finanzieller Spielraum gegeben**, da die Umsatzsteueranhebung der Länder **neben einem Festbetrag auch eine dynamische Komponente** enthält. Die lokalen Bedarfe sind ergänzend zu berücksichtigen.

Die LAG ÖPNV schlägt vor:

§ 1 Abs. 1 Satz 3 neu:

„Die Mittel zur Mobilitätsförderung werden am regionalen und lokalen Bedarf orientiert festgesetzt und jährlich (entsprechend der Entwicklung des Aufkommens der Umsatzsteuer in Hessen, mindestens jedoch in Höhe der Regionalisierungsmittel mit 1,8 % p.a.) dynamisiert.“

Der Entwurf zum Mobilitätsförderungsgesetz enthält in § 1 Abs. 2 die **Fort-schreibung einer gleichgewichtigen Verteilung der Fördermittel auf öffentlichen Verkehr und Individualverkehr**, wobei der mehr-jährige Durchschnitt über alle Vorhaben die notwendigen Freiheitgra-de schafft, um durch **Förderrichtlinien** das Erforderliche zu regeln und mit dem Mitteleinsatz steuernd einzugreifen. Die **enormen Investitionsstaus für Instandhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen insbesondere bei Tunnelbauwerken und Schieneninfrastruktur** sowie die **Anforderungen zur Schaffung barrierefreier Zuwegun-gen, Haltestelleninfrastruktur und Verkehrsmitteln** spricht hier für einen **überproportionalen Bedarf im ÖV-Bereich in den kommen-den Jahren**.

Die im Hessischen ÖPNV Gesetz verankerte **Rollenverteilung zwi-schen Verkehrsverbänden** für den Regionalverkehr einerseits und **Lokalen Aufgabenträgerorganisationen** in ihrer Verantwortung für den lokalen Verkehr (Schiene und Bus) andererseits sollte sich auch im Mobilitätsförderungsgesetz wiederfinden.

Die LAG ÖPNV schlägt vor:

§ 2 neu sollte lauten:

Antragsberechtigt sind die Gemeinden, Landkreise und kommunalen Zusammenschlüsse sowie die Verkehrsverbände. **lokale Aufgabenträgerorganisationen** und sonstige Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus.

Unter **sonstige Vorhabenträger** können auch kommunale oder regi-onale Infrastrukturgesellschaften gezählt werden, was im Begrün-dungstext ergänzt werden kann. Hierdurch werden beihilferechtlich und steuerlich sowie vergaberechtlich mögliche Optimierungen der gesellschaftsrechtlichen Ausgestaltung bei der Förderung ermöglicht, was sehr zu begrüßen ist.

Des Weiteren wird bereits jetzt im Gesetzentwurf der **Katalog förder-fähiger Vorhaben konsequent erweitert**. Ziele sind, den Umweltan-forderungen gerecht zu werden, Sicherheit zu erhöhen, Verkehrsträ-ger besser zu vernetzen und die neuen Medien für einen verbesserten Zugang zum ÖPNV und verbesserte Informationen für die Fahrgäste zu nutzen. Die **Priorisierung von Erhaltungs- und Ersatzinvestitio-nen vor Neubaumaßnahmen** wird zwar in der Begründung zum Ge-setz angedeutet und als **Förderung von Grunderneuerungen in § 3 Satz 2** genannt, allerdings sehr stark eingeschränkt auf Verkehrssi-cherheit, Verkehrsbeschleunigung und Energieeffizienz durch Elekt-romobilität. **Im Gesetz sollte die Technik, die zur Erreichung der genannten Ziele führt, offen bleiben.**

Der **Wiedereinstieg in die Fahrzeugförderung**, insbesondere mit dem Schwerpunkt emissionsarmer Antriebstechniken, wird unterstützt. Berücksichtigung finden sollte, entsprechend der im Mobilitätsbericht 2016 des Landes Hessen angekündigten **Unterstützung von Stadtverkehren**, auch die **Anschaffung bzw. Nachrüstung von Stadt- und Straßenbahnfahrzeugen sowie die Anschaffung und Nachrüstungen von Omnibussen** zur Einhaltung von Schadstoffklasse Euro 5 oder höher. **Die Technologie sollte nicht auf Elektroantriebe beschränkt werden, um technische Fortschritte zur Schadstoffreduzierung gleichgerichtet zu unterstützen und zu fördern.**

Die LAG ÖPNV schlägt vor:

§ 3 Abs. 1 e neu sollte lauten:

„Beschaffungen **bzw. Nachrüstungen** von Personenkraftwagen und Kraftomnibussen, **die geeignet sind, deutlich zur Schadstoffreduktion beizutragen;**

§ 3 Abs. 1 f neu sollte lauten:

„Anschaffungen von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs und **Stadt- und Straßenbahnfahrzeuge mit effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Komponenten bzw. deren Nachrüstungen;**

§ 3 Abs. 1 g neu sollte lauten:

„**Ertüchtigung, Umbau oder Nachrüstung** von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung und **der erforderlichen Technik zur Umsetzung und Wartung innovativer, ressourcenschonender und schadstoffreduzierender Antriebstechniken sowie die Anschaffung von erforderlicher Ladeinfrastruktur, wie z.B. Ladestationen (auf der Strecke) für Omnibusse, Unterwerke und Oberleitungen etc.;**

Vorgeschlagen wird eine **noch konsequentere Aufnahme der Förderung von Erhaltungs- und Instandsetzungsinvestitionen sowie von technischen Nachrüstungen in das Gesetz:**

§ 3 Abs. 1 Ziff. h neu sollte lauten:

Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, Umbauten, Nachrüstungen sowie Ersatzinvestitionen, soweit sie durch Modernisierungen zur Erreichung der durch dieses Gesetz verfolgten Ziele beitragen,

§ 3 Abs. 1 Ziff. h alt wird zu Ziff. i)

Wünschenswert ist im Zuge steigender Anforderungen an Fahrgastinformationssysteme und Digitalisierung darüber hinaus die **Förderfähigkeit von Hintergrundsystemen zur Planung des Fahrplans**, aus denen u.a. die Echtzeitdaten zugeliefert werden. Durch **elektronische Verfahren zur Verkehrssimulation, Umlafoptimierung, Fahrzeugdisposition und Betriebsüberwachung** lassen sich ebenfalls **Verkehrssicherheit, Verkehrsbeschleunigung, Energieeffizienz sowie Umwelt- und Lebensqualität in Städten erhöhen**. Diese lassen sich wohlwollend unter den § 3 Abs. 1 Ziff. d fassen und sollten deshalb in den Förderkatalog der Förderrichtlinien explizit aufgenommen werden.

Wünschenswert ist die **finanzielle Unterstützung von Planungsbeschleunigungsmaßnahmen**, z.B. durch gutachterliche Unterstützung oder der Begleitung von Bürgerbeteiligungsverfahren, und die Übernahme von **Projektierungs- und Planungskosten** durch das Land Hessen.

Die LAG ÖPNV schlägt vor:

§ 3 Abs. 3 sollte lauten:

Förderfähig sind alle projektbezogenen Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und im kommunalen Straßenbau, die geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen.

Das Nähere hierzu wird in Förderrichtlinien festgelegt.

Positiv hervorzuheben ist, dass der Landesgesetzgeber auf die grundsätzliche **Befristung des Gesetzes verzichtet** und stattdessen in § 4 eine **Evaluation mit Revisionsmöglichkeit nach fünf Jahren** eingefügt hat. Dadurch wird die Planungssicherheit erhöht und der langlebigen Verkehrsinfrastruktur sowie den mehrjährigen Planungszeiträumen im Vorlauf Rechnung getragen.

Wegen der steigenden Komplexität des Rechtsrahmens, der unterschiedlichen technischen Gegebenheiten und schnellen Fortschritte ist eine **gutachterliche Unterstützung der Aufgabenträger** geboten. Neben der **finanziellen Unterstützung** einzelner Antragsteller kann hier auch die **Einbindung einer zentralen Landesstelle, angebunden z.B. an den Mobilitäts- und Koordinierungsrat im HOLM und unter Koordination von Hessen Mobil, zur Unterstützung von Planung, Durchführung und Verwendungsnachweisführung** sinnvoll sein. Bestehende Netzwerke und Kooperationen sollen gestärkt und genutzt werden.

Eine diskriminierungsfreie Zurverfügungstellung von Anlagen, beihilferechtlich neutrale Formulierung von Verkehrsverträgen, wettbewerbsneutrale Ausgestaltung der Förderwege und steuerrechtlich und wirtschaftlich optimierte Beschaffung von Infrastruktur und -betrieb sind Themen, die alle Aufgabenträger mehr oder weniger betreffen. Eine koordinierende Anlaufstelle dient der effizienteren und effektiveren Bearbeitung und Erreichung der durch das Mobilitätsförderungsgesetz angestrebten Ziele.

Die LAG ÖPNV schlägt vor:

Einrichtung einer Landesstelle ÖPNV (ggf. mit Anbindung an den MKR im HOLM), zur Unterstützung bei:

- der Eruierung von Fördermitteln und Fördervoraussetzungen,
- der Vorbereitung der Antragsstellung,
- der vertraglichen Ausgestaltung und gesellschaftsrechtlichen Optimierung einer diskriminierungsfreien Bereitstellung von Infrastruktur,
- der Bündelung von Einzelanträgen und Beschaffungsmaßnahmen zur Erreichung ökonomischer (Größen-)Vorteile,
- der Nachweisführung der Verwendung der Mittel und
- zur Vorbereitung der Evaluation und dafür erforderlicher Datensammlung;

- der Erarbeitung des Berichtes an die Landesregierung zur Revision in fünf Jahren.

Die bestehende sehr gute Zusammenarbeit und der Austausch zwischen Landesvertretung, Spitzenverbänden, Hessen Mobil, Verkehrsverbänden, kommunalen Aufgabenträgerorganisationen, Infrastrukturdienstleistern und Verkehrsunternehmen kann hierdurch konsequent genutzt und gesteigert werden.