

Teil 2

Ausschussvorlage WVA 19/41

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

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

- | | | |
|-----|--|-------|
| 7. | Gemeinsame Stellungnahme
IHK Frankfurt am Main und Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V. | S. 27 |
| 8. | Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer LHO e. V. | S. 30 |
| 9. | Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) | S. 34 |
| 10. | Hessischer Städtetag | S. 42 |
| 11. | Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V. | S. 47 |
| 12. | Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) | S. 49 |
| 13. | Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. | S. 53 |
| 14. | BUND Hessen e. V. | S. 57 |
| 15. | ACE Auto Club Europa | S. 61 |
| 16. | Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG | S. 63 |
| 17. | Hessischer Städte- und Gemeindebund e. V. | S. 66 |



Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V. |
c/o IHK Lahn-Dill | Am Nebelsberg 1 | 35685 Dillenburg

per E-Mail an c.lingelbach@ltg.hessen.de
und m.eisert@ltg.hessen.de
Hessischer Landtag
Frau Claudia Lingelbach
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
I A 2.2

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom
SP/AT/Rü/20-200

Telefon
069 2197-1332

Frankfurt am Main
05.04.2018

Anhörung zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

vielen Dank für Ihre Einladung zur Anhörung zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes. Beigefügt senden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme der IHK Frankfurt am Main und des Hessischen Industrie- und Handelskammertages e. V. (HIHK).

Wir möchten die jetzige Anhörung zum Anlass nehmen, Ihnen die Auffassung der hessischen Wirtschaft zum Hessischen Mobilitätsfördergesetz mitzuteilen. Leider mussten wir feststellen, dass das Gesetz in nahezu unveränderter Form im Landtag diskutiert werden wird und keine der Anmerkungen aus der Stellungnahme des HIHK zum Gesetzesentwurf, die wir im Rahmen der Gremienanhörung gegenüber dem HMWEVL abgegeben haben, aufgenommen wurde.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag e. V.

Industrie- und Handelskammer
Frankfurt am Main

Geschäftsfeld Standortpolitik

Andreas Tielmann
Geschäftsführer

Matthias Gräßle
Hauptgeschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Geschäftsführer

Anlage

Stellungnahme zum Entwurf des Hessischen Mobilitätsförderungsgesetzes

Die Schaffung eines Mobilitätsförderungsgesetzes durch die hessische Landesregierung wird grundsätzlich begrüßt. Die Mittelgewährung des Landes Hessen für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ab dem 01. Januar 2019 wird sehr positiv gesehen, insbesondere aufgrund der Unterbrechungsfreiheit bezüglich der bisherigen Finanzmittel auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes. Ferner wird begrüßt, dass das Mobilitätsförderungsgesetz als unbefristetes Gesetz vorgesehen ist, um längerfristige Planungssicherheit zu gewährleisten.

Insbesondere in der wachsenden Metropolregion FrankfurtRheinMain sind erhebliche Anstrengungen nötig, um die Schieneninfrastruktur auszubauen, den ÖPNV zu ertüchtigen und insgesamt eine Verkehrswende herbeizuführen. Insofern sehen wir die in § 1 Abs. 2 geforderte gleichgewichtige Verteilung der Mittel zwischen Vorhaben im ÖPNV und Vorhaben im kommunalen Straßenbau dahingehend kritisch, sofern sie die lokalen Verhältnisse und Bedürfnisse nicht ausreichend berücksichtigt. In der jetzigen Formulierung von § 1 Abs. 2 wird nicht deutlich, ob die gleichgewichtige Verteilung landesweit oder auf kommunaler oder Kreisebene erreicht werden soll. Daher schlagen wir eine dahin gehende Präzisierung in der Formulierung des § 1 Abs. 2 vor, aus der eine gleichgewichtige Verteilung auf Landesebene hervorgeht. Eine gleichgewichtige Verteilung auf Kreis- oder kommunaler Ebene halten wir nicht für sinnvoll, da so bestehende Unterschiede bei den Anforderungen an den Transport in städtischen bzw. ländlichen Verkehren nur unzureichend berücksichtigt werden könnten. So muss im Ballungsraum die Förderung von ÖPNV- und Schieneninfrastruktur im Vordergrund stehen, im ländlichen Raum der kommunale Straßenbau.

Die enormen Herausforderungen für Instandhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen bei Schieneninfrastruktur und Tunnelbauwerken sowie die Anforderungen zur Schaffung barrierefreier Zuwegungen, Stellwerken, Haltestelleninfrastruktur und Verkehrsmitteln erzeugen einen hohen Bedarf im städtischen ÖPNV in den kommenden Jahren. Der Erhalt der Infrastruktur ist Voraussetzung für zusätzliche Angebote und zusätzliche Qualität. Um den oben genannten Herausforderungen – zumindest für den ÖPNV – gerecht werden zu können, wird in § 3 der Katalog förderfähiger Vorhaben stark ausgeweitet. Grundsätzlich ist dies zu begrüßen. Entsprechend sind aber deutlich höhere öffentliche Mittel nötig als bisher. Insofern ist das vorgesehene Förderbudget für den ÖPNV von durchschnittlich 50 Mio. Euro zu begrüßen, jedoch nicht ausreichend. Das Budget sollte bedarfsgerecht aufgestockt und Kaufkraft erhaltend dynamisiert werden. Um den genauen Betrag zu ermitteln, ist ggf. ein entsprechender Prüfauftrag sinnvoll.

Es besteht zudem ein immenser Bedarf für Infrastrukturneu- und Ersatzinvestitionen sowie Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen – sowohl bei der Straße als auch beim ÖPNV. Die Mittelhöhe für förderfähige Vorhaben in Höhe von gesamt 100 Mio. Euro jährlich sollte auch deshalb vor dem Hintergrund des bestehenden Finanzbedarfs im Absolutbetrag aufgestockt und mit einer jährlichen Dynamisierungsklausel versehen werden, weil derzeit sehr viele Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Verkehrswende zu bewältigen, nicht nur, aber insbesondere zur Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität. Diese Anstrengungen beinhalten Projekte u. a. zum emissionsfreien ÖPNV, zur Implementierung von Fahrradvermietungssystemen, zur Ausweitung des (stationären) Car-Sharings, Schaffung von Mobilitätsstationen, Umsetzung von Angebotsausweitungen einschließlich flexibler Bedienungsformen, Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung sowie Elemente der Digitalisierung und Aspekte der

Nahmobilität. Als erforderlich wird auch eine Regelung zur finanziellen Kompensation von Einnahmeausfällen durch Fahrpreisreduzierungen zur Umsetzung der Verkehrswende gesehen.

Zu § 3 Nr. 1. e), g) und h) sowie 2. c) im Besonderen haben wir folgende Anmerkungen:

Hier ist ein technologieoffener Ansatz notwendig. Falsch ist aus unserer Sicht die alleinige Festlegung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Wir sprechen uns für eine technologieoffene Förderung aus, die auch andere Antriebsarten neben der E-Mobilität einbezieht – zumal sich die Potenziale der unterschiedlichen Konzepte heute noch nicht sicher abschätzen lassen. Zusätzlich zum oben bereits genannten Punkt ist mit Blick auf die für den Antrieb benötigte Elektrizität zum jetzigen Zeitpunkt fraglich, ob eine reine Fokussierung auf E-Busse sinnvoll ist, solange ein rein regenerativer Strombezug noch nicht gewährleistet ist (derzeitiger Strommix). Ferner muss in die Bewertung auch einbezogen werden, unter welchen Bedingungen und unter welchem Aufwand die Ressourcen für die nötigen Batterien gewonnen werden. Eventuell gibt es bereits jetzt oder künftig andere Technologieformen, die hierbei besser abschneiden.

Dies sollte sich auch in der Formulierung von g) widerspiegeln. Die Entwicklung im Bereich alternativer Antriebe ist rasant, der Markt entwickelt sich fortwährend weiter. Auch aus diesem Grund ist eine technologieoffene Formulierung essenziell.

h) Investition in Hafenanlagen aus dem Budget für ÖPNV zu fördern, ist sachfremd und belastet zudem das ÖPNV-Förderbudget zusätzlich – dies vor dem Hintergrund eines ohnehin bereits ausgeweiteten Förderkatalogs. Es ist zu prüfen, in welches Förderbudget Hafenanlagen stattdessen integriert werden können. Grundsätzlich ist die Förderung aber zu begrüßen.

Hinsichtlich 2. c) geben wir folgende Hinweise: Tempo-30-Zonen an geeigneter Stelle tragen zweifelsohne zu mehr Verkehrssicherheit bei. Allerdings ist damit keineswegs auch immer eine Lärm- oder Emissionsreduzierung verbunden. So sind LKW bei Tempo-30 nicht zwangsläufig leiser, als bei Tempo-50 und Tempo-30 führt nicht automatisch zu einer Reduzierung der NOx-Emissionen. Aufgrund des durch die niedrigere Geschwindigkeit ungünstigeren Leistungsbereiches der Motoren kann es sogar zu einer Zunahme kommen – auf jeden Fall verlängert sich die Expositionszeit. In Hinblick auf die derzeit diskutierten Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen leitet die Begründung zu c) im Gesetzesentwurf daher fehl und setzt falsche Anreize.



Landesverband Hessischer
Omnibusunternehmer LHO e.V.

Marburger Straße 44, 35390 Gießen

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Vorsitzenden Clemens Reif, MdL
Schlossplatz 1-3
65022 Wiesbaden

Telefon: 0641-93293-0
Fax: 0641-93293-33
E-Mail: info@lho-online.com
Internet: www.lho-online.com

5. April 2018

Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Entwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz, Ds. 19/6071; Stellungnahme LHO e.V.

Sehr geehrter Herr Reif,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf eines Mobilitätsfördergesetzes Stellung nehmen zu dürfen.

Die privaten Verkehrsunternehmen in Hessen sind sich Ihrer Verantwortung für einen umweltfreundlichen Nahverkehr bewusst. Schon jetzt ist der ÖPNV ein wichtiger Baustein bei der Vermeidung von Schadstoffen im Bereich des Personenverkehrs. Daher sind Maßnahmen zu begrüßen, die zu einer weiteren Verbesserung der schon jetzt guten Umweltbilanz des Busverkehrs führen können.

Zu den konkreten Regelungen im Gesetz möchten wir zu folgenden Punkte nähere Ausführungen machen.

I. Zu § 1: Förderung des Landes

Wir begrüßen, dass das Land Hessen mit dem Gesetz die Förderung von Vorhaben zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung der Gemeinden auch über das Jahr 2019 hinaus sicherstellt, und damit Rechtssicherheit nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes schafft. Auch die festgeschriebene gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel auf öffentlichen Personennahverkehr und für Vorhaben im kommunalen Straßenbau halten wir für richtig, trägt sie doch der hohen Bedeutung des Personenverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln Rechnung.

Wir bewerten es darüber hinaus positiv, dass seitens des Landes Hessen eine – wenngleich geringe – finanzielle Aufstockung des Betrags von 96,5 Mio € auf 100,- Mio. € erfolgt. Nach § 1 Satz 2 des Gesetzes wird dieser Betrag als Mindestbetrag genannt. Angesichts der zahlreichen notwendigen Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse sollte das

Gesetz zumindest eine Dynamisierung vorsehen, um diesen Betrag fortzuschreiben. Dies erscheint schon vor dem Hintergrund sinnvoll, dass es keine zeitliche Begrenzung des Gesetzes gibt, wie sich indirekt aus § 4 und auch aus dessen Erläuterung ergibt.

II. Zu § 3: Fördertatbestände

1.) **§ 3, Ziff. 1 Buchst. e):** Beschaffung elektrisch betriebener Personenkraftwagen und Kraftomnibusse

a) Technologieoffener Ansatz wünschenswert

Positiv zu bewerten ist zunächst die ausdrückliche Förderung von PKW und Kraftomnibussen. Zu hinterfragen ist aus unserer Sicht allerdings die alleinige Festlegung auf elektrisch betriebene Fahrzeuge. Wir sprechen uns für eine technologieoffene Förderung aus, die auch andere Antriebsarten neben der E-Mobilität einbezieht. Daher sollte die Regelung eine Formulierung aufnehmen, die auch weitere umweltfreundliche Antriebe einbezieht.

Denn zum einen ist zum jetzigen Zeitpunkt fraglich, ob eine alleinige Fokussierung auf E-Busse sinnvoll ist, solange ein rein regenerativer Strombezug noch nicht gewährleistet ist (wie im derzeitigen Strommix). Ferner muss in die Bewertung auch einbezogen werden, unter welchen Bedingungen und unter welchem Aufwand die Ressourcen für die nötigen Batterien gewonnen werden. Es ist nicht auszuschließen, dass es andere Technologieformen gibt, die hierbei besser abschneiden.

Dies berücksichtigt, halten wir die Förderung von Elektrobussen durchaus für wünschenswert, kritisch sehen wir nur die ausschließliche Förderung dieser Fahrzeugarten.

b) Unterschiede in Stadt- und Überlandverkehr sollten berücksichtigt werden

Für einen breiteren Ansatz bei der Förderung spricht auch, dass bestehende Unterschiede bei den Anforderungen an den Transport in städtischen/ländlichen Verkehren bei der Förderung generell berücksichtigt werden sollten. Derzeit ist nur eine sehr begrenzte Zahl von anschaffungsfähigen Elektrobussen überhaupt auf dem Markt. Für die Fläche, mit ihren größeren Reichweiten und auch topographisch meist anspruchsvolleren Strecken, fehlen derzeit ausreichenden E-Mobilitäts-Angebote; es fehlt außerdem an der nötigen Infrastruktur. Auf Grund der meist langen Fahrstrecken sind auch Zwischenladungen in Depots betrieblich meist nicht möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt sind in diesen Gebieten seitens der Verkehrsunternehmen ggfs. noch andere Wege als der Umstieg auf E-Mobilität, – etwa vom Diesel zum (Methan-)Gas – rascher oder leichter zu bewerkstelligen.

c) Übergangsweise Förderung konventioneller Antriebe

Nimmt man das Ziel des Gesetzes zur Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität in Hessen als Maßstab und hält man eine möglichst kurzfristige Umsetzung für nötig, sollte überlegt werden, ob nicht für einen begrenzten Zeitraum auch konventionelle EURO-6-Diesel-Fahrzeuge gefördert werden, um Busse mit älteren EURO-Motoren zu ersetzen. So werden bspw. mit Euro-6-Motoren die Grenzwerte bei Stickstoffoxiden um 80 Prozent gegenüber der Euro-5-Norm gesenkt.

Denkbar ist weiter – in Anlehnung an die Förderung nach Buchstabe f) für den Schienenverkehr –, dass auch Abgangsnachbehandlungssysteme in den Förderkatalog einbezogen werden. So könnte beispielsweise die Nachrüstung von Dieselmotoren im öffentlichen Personennahverkehr mit Systemen zur Abgasnachbehandlung, etwa SCR-Katalysatoren, gefördert werden.

Beide Maßnahmen wären der aktuell wohl schnellste und günstigste Weg, um zu spürbaren Verringerungen des Schadstoffausstoßes zu kommen. Beispiele wie etwa die Nachrüstung von Euro-5-Bussen in Paderborn haben gezeigt, dass hierdurch der Stickoxidausstoß mit einem Bruchteil der Kosten für die Anschaffung von Neufahrzeugen auf ein Minimum reduziert werden kann.

2.) **§ 3 Ziff. 1 Buchst. g):** Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen

a) Ausweitung auf Ausstattung für weitere alternative Antriebe

Die Möglichkeit der geförderten Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten halten wir für wichtig und sinnvoll. In Anlehnung an unseren Wunsch nach einer technologieoffenen Förderung von emissionsarmen bzw. -freien Antrieben sollte jedoch auch die Ausstattung der für andere Technologien erforderlichen Einrichtung gefördert werden, nicht nur für die Einführung elektrisch betriebener Busse.

b) Förderung energieeffizienter Umrüstung bestehender Betriebshöfe

Weiter regen wir an, den Förderkatalog grundsätzlich auf die energieeffiziente Umrüstung bestehender Betriebshöfe zu erweitern. In Hessen bestehen immer noch zahlreiche, bis Ende 2003 durch das Land geförderte Betriebshöfe. Um diese – auch in Bezug auf Umweltschutz und nachhaltiges Wirtschaften – noch eine längere Zeit in Betrieb zu halten, halten wir es für zweckmäßig, die hierfür entsprechenden Nachrüstmaßnahmen zu fördern.

3.) **§ 3, Ziff. 2 Buchst. i):** besonderen Fahrstreifen für Busse und eigenständigen Busstraßen,

Die Förderung von besonderen Fahrstreifen für Busse und eigenständigen Busstraßen ist sinnvoll. Gewährleistet werden muss dabei, dass diese Fahrstreifen ausschließlich von Bussen befahren werden dürfen. Eine Ausweitung auf andere Fahrzeugkategorien, etwa E-PKW, muss vermieden werden. Das Ziel, den umweltfreundlichen Nahverkehr mit Bussen zu fördern, würde nicht erreicht, wenn sich Busse mit weiteren Fahrzeugen die Beschleunigungstreifen teilen müssten.

III. Sonstiges: Noch zu beschließende Förderregularien

Keine Aussagen macht der Entwurf zur vorgesehenen prozentualen Höhe einer Förderung bzw. zur Durchführung der Förderung. Derzeit werden über das landeseigene

Förderprogramm für die Anschaffung von E-Bussen lediglich 40 % der Differenzmehrkosten zu einem herkömmlich betriebenen Fahrzeug sowie 40 % der Investitionskosten für die nötige Infrastruktur gefördert. Wir halten diese Anteile jedoch für zu niedrig, um eine rasche Ausweitung im Bestand von E-Bussen zu erreichen. So verbleibt den Unternehmen beim derzeitigen Preisniveau von E-Bussen, das etwa das Doppelte eines Standardfahrzeuges beträgt, noch ein Eigenteil bis zu 200.000,- €. Hier sollten, auch mit Blick auf andere Bundesländer und Förderprogramme des Bundes, höhere Förderquoten angestrebt werden.

Ferner halten wir es für wichtig, dass bei Anträgen auf Fördermittel auch für kleinere Betriebe die realistische Möglichkeit gegeben sein muss, diese Mittel zu erhalten. Es sollte vermieden werden, dass nur wenige Betriebe mit hoher Nachfrage und damit auch hohen Fördersummen bedacht werden und dann mangels zu verteilender Mittel kleinere Unternehmen mit geringerem Bedarf ggfs. leer ausgehen. Auch ein reines „Windhund“-Verfahren, nach dem der schnellste Antragsteller einen möglicherweise hohen Anteil der gesamten Fördersummen erhält, sollte vermieden werden. Dies könnte etwa durch Quotenregelungen abgesichert werden.

Für weitere Fragen hierzu stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Karl Reinhard Wissmüller
1. Vorsitzender



Volker Tuchan
Geschäftsführer

Nordhessischer VerkehrsVerbund Rainer-Dierichs-Platz 1 34117 Kassel

Nordhessischer VerkehrsVerbund

NVV

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Vorsitzenden Clemen Reif, MdL
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Verkehrsverbund und
Fördergesellschaft
Nordhessen mbH

Rainer-Dierichs-Platz 1
34117 Kassel

Telefon 0561 70949-0
Telefax 0561 70949-40

E-Mail info@nvv.de
Internet www.nvv.de

Sie erreichen uns mit



Station

Kassel Hauptbahnhof

Unser Zeichen	Tel.	Fax	E-Mail	Datum
Rau/UB	-30	-40	wolfgang.rausch@nvv.de	06.04.2018

**Hessischer Landtag - Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr: Anhörung zu dem
Gesetzentwurf der Landesregierung für eines Mobilitätsfördergesetze;
hier: Stellungnahme des Nordhessischen VerkehrsVerbundes (NVV)**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Reif,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zu einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf
eines Mobilitätsfördergesetzes (MobiföG) für Hessen.

Die vorliegende Gesetzesinitiative begrüßen wir ausdrücklich.

Positiv möchten wir hervorheben, dass das MobiföG einen Mindestbetrag für Maßnah-
men zur Mobilitätsförderung sicherstellt. Allerdings sollte aus unserer Sicht die Förder-
mittelhöhe auf mindestens 150 Millionen Euro jährlich, entsprechend der Bedarfsermitt-
lung der Bodewig-Kommission (Annahme: Anteil Hessen 7,2%), aufgestockt werden.

Für die von der Landesregierung verfolgte und von uns unterstützte Strategie einer
Verkehrswende ist es nicht ausreichend nur die bisherigen Mittel in ihrer Höhe festzu-
schreiben.

Beigefügt haben wir unsere Stellungnahme zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes
vom 18.01.2018, von deren Inhalten leider nichts übernommen wurde und die wir auch
weiterhin aufrechterhalten.

Dabei haben wir den Fördertatbestand zur Daseinsvorsorge für den ländlichen Raum §3
Nr.1 i) unter dem Aspekt der Ausgewogenheit zwischen Ballungsraum und ländlichem
Raum ergänzt.

Mit freundlichen Grüßen

Verkehrsverbund und
Fördergesellschaft Nordhessen mbH

Wolfgang Rausch
- Geschäftsführer -

Geschäftsführer

Wolfgang Rausch

Dirk Stochla

Vorsitzender des

Aufsichtsrates

Landrat Uwe Schmidt

Bankverbindung

Kasseler Sparkasse

IBAN: DE38 5205 0353

0002 0612 83

BIC: HELADEF 1KAS

Anlagen

Handelsregister

HRB 5592

Amtsgericht Kassel

Mobilitätsförderungsgesetz

Vom

§1

Förderung des Landes

(1) Das Land gewährt Fördermittel für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden. Ab dem 1. Januar 2019 gewährt das Land für die Zwecke nach Satz 1 Fördermittel in Höhe von mindestens 100 Millionen Euro jährlich. Ab 1. Januar 2020 beträgt die Fördermittelhöhe mindestens 150 Millionen Euro jährlich.

(2) Die gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel ist im mehrjährigen Durchschnitt für Vorhaben im öffentlichen Personennahverkehr und für Vorhaben im kommunalen Straßenbau nach § 3 sicherzustellen und zu verwenden. Das für Verkehr zuständige Ministerium überwacht die Verteilung nach Satz 1 und führt zu diesem Zweck ein Kontrollkonto.

§2

Antragsberechtigte

Antragsberechtigt sind die Gemeinden, Landkreise und kommunalen Zusammenschlüsse sowie die Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und die sonstigen Vorhabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus.

§3

Förderfähige Vorhaben

Förderfähige Vorhaben sind im

1. öffentlichen Personennahverkehr

a) Bau oder Ausbau, Modernisierung und Erhalt von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen,

Bahnen besonderer Bauart und nichtbundeseigenen Eisenbahnen, sowie die Elektrifizierung bereits vorhandener, noch nicht elektrifizierter Schienenstrecken

b) Reaktivierung von Schienenstrecken,

c) Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen,

d) Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen und deren Zuliefersystemen,

e) Beschaffung elektrisch betriebener Personenkraftwagen und Kraftomnibusse,

f) Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs, sowie Maßnahmen, die geeignet sind, die Lebensdauer der Schienenfahrzeuge zu verlängern und die Ausstattung an die Anforderungen des Fahrgastbetriebs anzupassen

g) Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen und Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs, die mit emissionsmindernden Antrieben ausgestattet sind, sowie die Anschaffung erforderlicher Ladeinfrastruktur

h) Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Nachrüstungen und Ersatzinvestitionen in Verkehrswege, wenn sie dadurch zur Erreichung der durch dieses Gesetz verfolgten Ziele beitragen

i) Daseinsvorsorge für den ländlichen Raum sichern, um Mobilität des motorisierten Individualverkehrs zu gewährleisten

h) Nachrüstung von Häfen und Hafenanlagen mit notwendiger Ausstattung für Landstromanschlüsse.

2. kommunalen Straßenbau der Bau oder Ausbau von

a) verkehrswichtigen innerörtlichen und zwischenörtlichen Straßen,

- b) Kreisstraßen,
 - c) Tempo-30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche
 - d) Verkehrsbeeinflussungssystemen, Lichtsignalanlagen, Parkleitsysteme und digitale Parkraumbewirtschaftung,
 - e) Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit kommunale Baulastträger als Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben,
 - f) Rad- und Fußverkehrsanlagen (incl. Abstellanlagen) einschließlich der Wegweisung und Beschilderung von Radrouten,
 - g) Carsharing- und Fahrradverleihstationen und deren digitale Bewirtschaftung
 - h) Umsteigeparkplätzen und Quartiersgaragen
 - i) besonderen Fahrstreifen für Busse und eigenständige Busstraßen,
 - j) Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren.
3. Förderfähig sind auch alle projektbezogenen Maßnahmen im ÖPNV und im kommunalen Straßenbau, die geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen
- Als Ausbau gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen.

§4 Evaluierung

Das für Verkehr zuständige Ministerium berichtet dem Landtag alle fünf Jahre über die geförderten Vorhaben nach § 3. Sofern sich aus dem Bericht die Notwendigkeit gesetzlichen Anpassungs- oder Ergänzungsbedarfs ergibt, soll das für Verkehr zuständige Ministerium diesen vorschlagen.

§5 Zweckbindung

Das Land Hessen setzt die ihm nach § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755), zustehenden Mittel nach der für die Mittelverwendung bestehenden Zweckbindung ein.

§6 Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:

A Allgemeines

Anlass und Ziel des Gesetzes ist es die Entflechtungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den kommunalen Straßenbau (KSB) zu binden und eine gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel festzuschreiben. Mit dem Gesetz wird auch die Förderung von Vorhaben zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung der Gemeinden über das Jahr 2019 hinaus sichergestellt, denn insbesondere die Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität ist für ganz Deutschland und gerade in Hessen mit stark belasteten Städten wie z.B. Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden, Gießen, Limburg und Kassel von zentraler Bedeutung.

Hintergrund des Gesetzes ist, dass den Ländern Finanzmittel aus dem Haushalt des Bundes auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes lediglich noch bis zum 31. Dezember 2019 zustehen.

Seit der Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ entfallen im Rahmen des Entflechtungsgesetzes auf das Land Hessen jährlich rund 96,5 Millionen Euro, die einer investiven Zweckbindung unterliegen.

Für die Zeit ab 2020 ist eine Neuregelung zur Bereitstellung von Mitteln für eine anschließende Förderung erforderlich. Die Regierungschefinnen und Regierungschefs von Bund und Ländern haben hierzu nach umfangreichen Verhandlungen mit Beschluss vom 14. Oktober 2016 und Beschluss der Ministerpräsidentenkonferenz vom 8. Dezember 2016 eine grundsätzliche

Einigung erzielt. Danach sollen die Finanzbeziehungen zwischen Bund und Ländern auf eine neue Grundlage gestellt werden, insbesondere durch die Integration des bisherigen Länderfinanzausgleichs in die Umsatzsteuerverteilung.

Um den Zuwendungsempfängern im Bereich des ÖPNV und des KSB alsbald Planungs- und Finanzierungssicherheit für die oft langwierigen Projekte zu schaffen, ist das Gesetz die Grundlage dafür, dass auch für den Zeitraum nach Ende des Anspruchs aus dem Entflechtungsgesetz weiterhin Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

B Zu den einzelnen Vorschriften

1. Zu § 1 Abs. 1

Mit Beendigung der Finanzhilfen des Bundes für „Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“ steht dem Land ab dem 1. Januar 2014 bis zum 31. Dezember 2019 nach § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755), jährlich ein Betrag von rund 96,5 Millionen Euro zu. Für das Jahr 2019 gewährt das Land ergänzend zu diesem Betrag eigene Mittel in Höhe von 3,5 Millionen Euro für die Förderung von Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der kommunalen Mobilität, die entgegen den Vorgaben nach dem Entflechtungsgesetz auch konsumtiv eingesetzt werden können. Darüber hinaus können weitere Fördermittel auf der Grundlage des Haushaltsplans gewährt werden. Ab dem 1. Januar 2020 wird das Land die Förderung mit eigenen Mitteln aus dem Landeshaushalt in Höhe von mindestens 100 Millionen Euro jährlich fortführen. Durch dieses Gesetz wird die erforderliche Planungssicherheit insbesondere für den Bau und Ausbau von Infrastrukturvorhaben erreicht. Hierbei handelt es sich um Vorhaben mit einem Investitionsvolumen kleiner als 50 Millionen Euro. Für Vorhaben mit einem Investitionsvolumen größer als 50 Millionen gilt das GFVG-Programm des Bundes, das dauerhaft fortgeführt wird.

2. Zu § 1 Abs. 2

Die zur Verfügung stehenden Mittel sind hälftig zwischen ÖPNV und KSB zu verwenden. Diese Festschreibung ist für den ÖPNV von hoher Bedeutung, da durch den ÖPNV ressourceneffizient, sicher und emissionsarm hohe Transportkapazitäten bereitgestellt werden können. Insbesondere in Ballungsräumen wie dem Rhein-Main-Gebiet ist der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Schaffung weiterer Kapazitäten ein zentraler Baustein für die Zukunftsfähigkeit der Region aber auch die parallele Stärkung der ländlichen Räume durch gute Infrastruktur, prioritär dem ÖPNV, um einen weiteren nicht mehr zu bewältigten Zuzug in die Metropolen zu verhindern/abzumindern um so die und die Erreichung der Klimaschutzziele zu erreichen.

Die gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel soll im mehrjährigen Durchschnitt erreicht werden.

Die Kontrolle erfolgt über die Einrichtung eines Kontrollkontos, in dem die Aufteilung der Fördermittel dokumentiert wird.

3. Zu§2

§ 2 benennt die Antragsberechtigten. Unter sonstige Vorhabenträger fallen u.a. die lokalen Nahverkehrsorganisationen.

4. Zu§3Nr.1

a) Zu Buchst. a

Da der Bund nur bundeseigene Eisenbahnen fördert wurde durch das Land ein ergänzender Fördertatbestand für nichtbundeseigene Eisenbahnen geschaffen.

b) Zu Buchst. b

Durch das Gesetz wird klargestellt, dass auch die Reaktivierung von Schienenstrecken förderfähig ist.

c) Zu Buchst. c

Beim Bau und Ausbau von Stationen soll eine dem Stand der Technik entsprechende Ausstattung einschließlich Barrierefreiheit erreicht werden. Auch der Umbau und die Nachrüstung bestehender

Anlagen sind förderfähig. Unter den Begriff der Umsteigeanlagen fallen u.a. die Kiss+Ride-, Bike+Ride- und Park+Ride-Anlagen.

d) Zu Buchst. d

Gefördert werden Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV, die zu einem Nutzen in unmittelbarer

verkehrlicher Hinsicht führen. Dieses sind z.B. Vorrangschaltungen in Lichtsignalanlagen zur Beschleunigung für Busse, Stadt- u. Straßenbahnen. Kommunikationssysteme zwischen Betriebs-

leitzentrale und Fahrzeug, sofern sie der Beschleunigung und Anschlusssicherung dienen.

Als Informationssysteme können Vorhaben gefördert werden, die die Nutzung des ÖPNV erleichtern – Stichwort „Digitalisierung“. (z.B. Fahrgastinformationssysteme, deren Zulieferersysteme wie z.B. Zentrale Datendrehscheiben und deren Vernetzung, zentrale Planungsprogramme usw.).

e) Zu Buchst. e

Im Energie- und Verkehrsbereich findet ein Umbruch statt. Ziel ist es Mobilität zukünftig umwelt- und klimafreundlich zu gestalten: Hessen hat sich zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2050 in allen Sektoren klimaneutral zu werden. Außerdem sehen sich die Verantwortlichen in vielen hessischen

Kommunen mit häufigen Überschreitungen der EU-Luftschadstoffgrenzwerte konfrontiert. Die Schadstoffemissionen müssen kurzfristig und nachhaltig reduziert werden. Eine Möglichkeit für umwelt- und klimafreundliche Mobilität ist die Elektromobilität. Sie ist lokal emissionsfrei und außerdem sehr leise. Damit bietet sie viele Vorteile, die gerade in den Innenstädten positive Wirkung entfalten können. Dabei spielt die besonders positive Umweltwirkung der E-Busse im innerstädtischen Bereich eine maßgebliche Rolle. Denn Busse fahren im Vergleich zu privaten Personenkraftwagen weitaus länger pro Tag, so dass hier mit großem Einsparpotential bei den Schadstoff-, Treibhausgas- und Lärmemissionen zu rechnen ist. Die Förderung soll daher für die ÖPNV-Betreiber einen Anreiz bieten, die Busflotte auf umweltfreundliche Elektrobusse umzustellen.

Dieser finanzielle Anreiz ist für die Beschleunigung der Markteinführung notwendig, da für überwiegend elektrisch betriebene Busse deutlich höhere Anschaffungskosten anfallen. Gefördert werden soll der Kostenanteil, der über die Anschaffungskosten konventioneller Personenkraftwagen

und Kraftomnibusse hinausgeht. Dies betrifft sowohl elektrisch betriebene Kraftomnibusse und Personenkraftwagen im Linienverkehr als auch im Gelegenheitsverkehr

sowie die flexiblen Bedienformen Anrufsammeltaxi, Anruflinientaxi, Ruftaxi und Anruf-bzw. Rufbus.

Die Beschaffung im Sinne dieser Regelung umfasst auch die Schulung des Personals für den Umgang mit Elektrobussen.

f) Zu Buchst. f

Durch die Förderung von emissionsmindernden oder effizienzsteigernden Antrieben wie z.B. dem Einbau von Rußfiltern oder Motoren mit höherem Wirkungsgrad soll erreicht werden, dass der Energieverbrauch oder die Emissionen der Antriebe nachweislich sinken und ein Beitrag zu den Zielsetzungen des Klimaschutzes und der Luftreinhaltplanung erbracht wird.

g) Zu Buchst. g

Für den sicheren Einsatz und Betrieb von überwiegend elektrisch betriebenen Bussen sind z.T. umfangreiche Anpassungen der Betriebshöfe und Werkstätten notwendig. Diese werden explizit als Fördertatbestand benannt, weil sie in unmittelbarem Zusammenhang mit der Einführung der E-Busse stehen und umfangreiche Investitionen erforderlich machen. Dabei handelt es sich zum einen um die Anschaffung und Installation der für den Betrieb der E-Busse notwendigen Infrastruktur. Zum anderen ist eine Anpassung der Werkstätten, in denen die E-Busse gewartet werden, mit den für den elektrischen Antrieb notwendigen Ausrüstungsgegenständen und Werkzeugen erforderlich.

h) Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie Nachrüstungen und Ersatzinvestitionen in Verkehrswege sind grundsätzlich förderfähig, wenn sie durch Modernisierungs- und Instandhaltungsmaßnahmen zur Aufrechterhaltung des ÖPNV beitragen

i) Zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen, unabhängig des motorisierten Individualverkehrs, ist ein stündliches ÖPNV-Angebot von Ortsteil zu Ortsteil vorzuhalten. Zubringerverkehre (flexible und alternative Bedienungsformen) zu den Hauptachsen des ÖPNV binden kleine Ortsteile an Zentren an. Diese Zubringerverkehre können unterschiedlich konzipiert sein, z.B. als herkömmlicher Linienverkehr oder als Bedarfsverkehr (on demand). Welches Konzept zu welchem Raum passt, muss in Rahmen von Planungsleistungen (Potentialabschätzung) ermittelt und anschließend in einem Betriebskonzept erarbeitet werden. Diese Leistungen müssen förderfähig sein. Sowie die eigentliche Verkehrsleistung, wozu auch anfallende Call-Center-Leistungen (für telefonische Bestellung) und Software-Produkte zählen

h) Zu Buchst. h-j

Die elektrische Energie für den Bordbetrieb auf Schiffen in Häfen und Hafenanlagen wird durch bordeigene Generatoren erzeugt. Um die Abgas- und die Abwärmelast durch die zu diesem

Zweck laufenden Dieselmotoren zu reduzieren, sollen Schiffe, insbesondere Passagierschiffe, im Hafen oder in Hafenanlagen über einen Landanschluss aus dem Landstromnetz versorgt werden. Damit soll eine Einsparung von Brennstoff für die meist mit Diesel betriebenen Generatoren und die Verringerung der Emissionsbelastung der Umwelt durch Abgase, Lärm und Abwärme erreicht werden.

5. Zu§3Nr.2

a) Zu Buchst. a

Der Bau und Ausbau von „verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen“ dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Der Begriff „verkehrswichtige innerörtliche Straßen“

ist grundsätzlich nicht definiert. Er basiert auf den Ausführungen der VwV-StVO zu § 8 StVO für "Vorfahrtsstraßen". In der Regel werden hierunter Straßen, die innerhalb der geschlossenen

Ortslage die Grundstruktur des Straßennetzes bilden, verstanden. Es muss sich um Straßen mit maßgebender Verbindungsfunktion handeln. Die Anforderungen, die für die Anerkennung als verkehrswichtige innerörtliche Straße zu stellen sind, können jedoch von Fall zu Fall verschieden sein. Zu diesen Straßen gehören nicht Anlieger- und Erschließungsstraßen. Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen sind Straßen mit überörtlicher Verbindungsfunktion zu zentralen Orten und Einrichtungen.

b) Zu Buchst. b

Die Förderung von Kreisstraßen dient dem schnellen und sicheren Zuführen der Verkehre zum

überörtlichen Straßennetz und trägt somit zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse

bei. Als Teil des kommunalen Straßennetzes nimmt insbesondere im ländlichen Raum das Kreisstraßennetz als Bindeglied zwischen den Gemeindestraßen und dem überörtlichen Netz von Bundes- und Landesstraßen eine besondere Stellung ein.

c) Zu Buchst. c

Tempo-30-Zonen tragen wesentlich dazu bei, Lärm und Abgase zu verringern, das Wohnumfeld zu verbessern und die Sicherheit auf Straßen zu erhöhen. Charakteristisch ist eine behutsame und kostengünstige städtebaulich verträgliche Umgestaltung der Wohnstraßen und umweltschonende

Abwicklung des motorisierten Verkehrs. Gefördert werden bei der Neueinrichtung oder in bestehenden Tempo-30-Zonen punktuelle bauliche und organisatorische Vorhaben zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Lärminderung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

d) Zu Buchst. d

Verkehrsbeeinflussungssysteme und Parkleitsysteme tragen zur Verbesserung des Verkehrsflusses,

der Verkehrssicherheit und zur Minderung des Parksuchverkehrs bei und sind daher förderfähig. Zum Bau und Ausbau von Verkehrsbeeinflussungssystemen zählen insbesondere dynamische Verkehrsleitsysteme als Steuerungs- und Informationssysteme zur umweltverträglichen Verkehrsführung und zur Vernetzung der Verkehrsträger. Eingeschlossen sind Vorhaben zur Schaffung der Barrierefreiheit für Fußgänger und Rollstuhlfahrer sowie bauliche Anlagen zur Vermeidung oder Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger- und Radfahrer und die digitale Parkraumbewirtschaftung auch für Fahrradabstellanlagen.

Gerade bei Erreichen von bestimmten Schadstoffgrenzwerten ist es notwendig verkehrlenkende Maßnahmen zu fördern, welche den Individualverkehr auch auf Alternativrouten verteilt

e) Zu Buchst. e

Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz verbessern die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss, mindert die Abgasbelastung und trägt somit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei. Gefördert werden Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit Gemeinden oder Landkreise als Baulastträger der kreuzenden Straße Ausgabenanteile zu tragen haben. Förderfähig sind nur die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgabenanteile

der Gemeinden oder Landkreise an der Kreuzungsmaßnahme.

f) Zu Buchst. f

Der Fördereinstellungsbereich umfasst den Rad- und Fußverkehr. Neben der Förderung von Rad- und Fußverkehrswegen sind auch weitere Elemente der kommunalen Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur

besonders für den Alltagsverkehr wie Fahrradparkhäuser bzw. -stationen, qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen und deren digitale Bewirtschaftung oder Serviceeinrichtungen sowie die Wegweisung bzw. die

Beschilderung förderfähig. Weiterhin soll eine umfassende Barrierefreiheit erreicht werden, weshalb generell auch der Umbau bestehender Gehwege förderfähig ist.

g) Zu Buchst. g

Mit der Förderung von Verleihsystemen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder wird die Unabhängigkeit

vom Besitz eines eigenen Kraftfahrzeuges unterstützt und dient damit der Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

h) Zu Buchst. h

Soweit der Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs

in den Gemeinden und Städten beiträgt, sind Umsteigeparkplätze förderfähig. In citynahen Stadtquartieren ist ein erheblicher Parkraumdruck vorhanden. Als Bestandteil eines städtebaulichen und verkehrsplanerischen Konzeptes auch für die umliegenden Straßen wird daher die Förderung der Sanierung, Erweiterung bzw. Errichtung von Quartiersgaragen ermöglicht.

Sie können den Parkplatzsuchverkehr verringern und tragen – bei entsprechender Lage und Gestaltung – zur Minderung von Quell- und Zielverkehren bei.

i) Zu Buchst. i

Zur Beschleunigung der Fahrzeiten öffentlicher Verkehrsmittel kann die zusätzliche Errichtung von besonderen Fahrstreifen für Omnibusse gefördert werden. Eine Kombination mit dem Radverkehr

ist in der Regel möglich.

j) Zu Buchst. j

Damit der Lastkraftwagenverkehr vermindert wird, sind Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren

förderfähig. Leistungsfähige Güterverkehrszentren tragen in hohem Maße dazu

bei, den Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern und den Schwerlastverkehr

nicht nur auf den überörtlichen Straßennetzen sondern auch auf dem örtlichen Straßennetz zu verringern. Es dient insoweit auch der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

6. Zu§3Satz2

Die Regelung stellt sowohl für den öffentlichen Personennahverkehr als auch für den kommunalen

Straßenbau und dessen Infrastrukturbestandteile klar, dass auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen ~~unter den aufgeführten Voraussetzungen~~ als Ausbau gelten.

7. Zu§3Satz3

Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, z. B. gutachterliche Unterstützung oder Begleitung von Bürgerbeteiligungsverfahren sowie die die Übernahme von Projektierungs- und Planungskosten

78. Zu§4

Das Gesetz ist nicht befristet. Nach Teil I Abschnitt A Unterabschnitt II Nr. 1 Buchst. d Doppelbuchst. aa des Leitfadens für das Vorschriften-Controlling vom 8. März 2012 (StAnz. S. 354) unterliegen neue Rechtsvorschriften einer Befristung von fünf Jahren. Eine Befristung würde jedoch dem Sinn und Zweck des Gesetzes zuwiderläuft, die nachhaltige Mobilitätsentwicklung

in den Gemeinden zu fördern. Vorhaben im ÖPNV und KSB sind oft über fünf Jahre in Planung und Realisierung. Eine Befristung des Gesetzes würde den Kommunen Planungssicherheit entziehen,

welche gerade mit dem vorliegenden Gesetz gewährleistet werden soll. Unter Beachtung des Leitfadens für das Vorschriften-Controlling des Landes Hessen wird daher eine Evaluierung des Gesetzes regelmäßig im Zeitabstand von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes durchgeführt und hierüber dem Landtag berichtet.

8. Zu§5

Mittel aus dem Haushalt des Bundes, die auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes bis zum

31. Dezember 2019 zur Verfügung gestellt werden, können aufgrund der bestehenden Zweckbindung

ausschließlich für investive Vorhaben eingesetzt werden. Für zur Verfügung stehende Landesmittel gilt diese Einschränkung nicht.

9. Zu§6

§ 6 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.



Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Herrn Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung Clemens Reif
Schlossplatz 1–3
65183 Wiesbaden

Anhörung zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Reif,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum
bezeichneten Gesetzentwurf.

Mit dem Gesetz entspricht das Land der Forderung des
Hessischen Städtetages nach einer gesetzlichen Bindung
bisheriger Entflechtungsmittel des Bundes für den ÖPNV
und den kommunalen Straßenbau.

Die kommunalen Akteure erhalten somit die dringend
benötigte Planungssicherheit. Das sieht der Hessische
Städtetag positiv.

Gleichzeitig fordert der Hessische Städtetag, dass der
Gesetzgeber die Landesregierung ermächtigt, neben dem Bau
und Ausbau im Öffentlichen Personennahverkehr auch
Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sowie
Nachrüstungen und Ersatzinvestitionen zu bezuschussen.

Ihre Nachricht vom:
07.03.2018

Ihr Zeichen:
1 A 2.2

Unser Zeichen:
797.0 Sw/Hö

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
06.04.2018

Stellungnahme-Nr.:
035-2018

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSDE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

Zudem sollte die Landesregierung den Finanzbedarf für Mobilität unter Berücksichtigung auch der lokalen Verkehre ermitteln und die Mittel entsprechend anpassen.

Denn trotz der gesetzlichen Fixierung der Bundesmittel und der Aufstockung durch das Land in 2019 um 3,5 Millionen Euro auf insgesamt 100 Millionen Euro werden die Mittel leider nicht ausreichen.

Es ist lange bekannt und durch die Verkehrsminister der Länder bestätigt, dass die bisherigen Bundesentflechtungsmittel nicht auskömmlich sind und dem tatsächlichen Bedarf entsprechend auf mindestens 1,96 Mrd. Euro jährlich aufzustocken wären. Unter Anwendung des bisherigen Verteilungsschlüssels unter den Ländern ist dabei für Hessen von einem Mindestbedarf in Höhe von 141,6 Millionen Euro auszugehen.

Zu den einzelnen Regelungen

Zu § 1 Abs. 1 – Förderung des Landes

Nach dieser Bestimmung gewährt das Land die Fördermittel für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden. Wir erwarten, dass der Gesetzgeber diese Einschränkung bis 31.12.2019 befristen wird, weil sie allenfalls den Vorgaben des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geschuldet ist.

Mit Blick auf den bestehenden Investitionsstau auf den daraus folgenden enormen Bedarf an Mitteln fordern wir, dass der Gesetzgeber die Mittel dynamisch an die Erhöhung des Umsatzsteueraufkommens anpasst.

Zu § 1 Abs. 2 – Förderung des Landes

Nach diesem Vorschlag soll der Landtag die gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel einerseits für Vorhaben im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und andererseits für Vorhaben im kommunalen Straßenbau (KSB) beibehalten. Dabei soll die gleichgewichtige Verteilung im mehrjährigen Durchschnitt erreicht werden, was einen gewissen Spielraum verschafft. Immerhin bemerken einzelne unserer Mitglieder, dass jegliche Festschreibung

einer gleichgewichtigen Aufteilung der Fördermittel den politischen Gestaltungsspielraum erschwert.

Der Gesetzesbegründung ist zu entnehmen, dass die für 2019 zusätzlich gewährten Landesmittel in Höhe von 3,5 Millionen Euro auch konsumtiv eingesetzt werden können. Wir erwarten, dass die Zuwendungsempfänger den Begriff „konsumtiv“ weit auslegen dürfen und sind für eine Bestätigung dieser Position dankbar.

Zu § 3 S. 1 – Förderfähige Vorhaben im Bereich des ÖPNV

§ 3 S. 1 Buchst. d):

Mit Blick auf steigende Anforderungen an Fahrgastinformationssysteme und Digitalisierung ist es aus Sicht einzelner Mitglieder wünschenswert, Hintergrundsysteme zur Fahrplanung zu fördern, 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 bei wohlwollender Auslegung unter diese Vorschrift (§ 3 S. 1d) fassen, sollten aber zur Klarstellung explizit in den Katalog der förderfähigen Vorhaben aufgenommen werden.

§ 3 S. 1 Buchst. e) bis h):

Aus kommunaler Sicht ist die Aufnahme der Fahrzeugförderung im Bereich des ÖPNV erfreulich. Das Land sollte hier auch die Anschaffung und die Nachrüstung von Stadt- und Straßenbahnfahrzeugen sowie die Anschaffung und Nachrüstung von Omnibussen zur Einhaltung von Schadstoffklasse 5 oder höher fördern.

Zudem darf die Technologie nicht auf Elektroantriebe beschränkt werden, um technische Fortschritte zur Schadstoffreduzierung gleichgerichtet zu unterstützen und zu fördern. So hat sich auch der zuständige Ausschuss unseres Verbandes¹ dafür ausgesprochen, vor allem bei der Energiewende neben dem Prinzip der Dezentralität auf die Technologieoffenheit zu achten.

¹ Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Hessischen Städtetages in seiner Sitzung vom 27.09.2017

Schließlich ist aus kommunaler Sicht eine konsequente Förderung von Erhaltungs- und Instandsetzungsinitiativen sowie von technischen Nachrüstungen in das Gesetz aufzunehmen.

Aus unserer Mitgliedschaft wird daher vorgeschlagen, die Bestimmung (§ 3 S. 1 e bis h) wie folgt zu formulieren:

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

f) Anschaffungen von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs und Stadt- und Straßenbahnfahrzeugen mit effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Komponenten bzw. deren Nachrüstungen;

g) Ertüchtigung 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 der erforderlichen Infrastruktur zur Energieübertragung.

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

i) Nachrüstung von Häfen und Hafenanlagen ... (§ 3 S. 1 Buchst. h) alt wird zu Buchst. i)

Zu § 3 S. 1 – Förderfähige Vorhaben im Bereich des kommunalen Straßenbaus

Positiv hervorzuheben ist, dass das Land die Förderung von Tempo-30-Zonen beibehält. Die Förderung von Tempo-30-Zonen ermöglicht das Land seit 2015 und entspricht damit der Forderung des Hessischen Städtetages.

Zu § 3 S. 2 – Förderfähige Vorhaben

Nach dieser Bestimmung des Gesetzentwurfs gilt auch die grundhafte Erneuerung sowohl im Bereich des ÖPNVs als auch im Bereich des Straßenbaus als Ausbau und ist damit förderfähig.

Dies soll jedoch nur dann gelten, soweit die grundhafte Erneuerung die Verkehrssicherheit verbessert oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Hier ist zu hoffen, dass der aus kommunaler Sicht in sinnvoller Weise erweiterte Handlungsspielraum nicht durch die enge Begriffsauslegung wieder zurückgenommen wird.

Zudem wird angeregt, eine Konkretisierung des Begriffs „Verkehrsbeschleunigung“ vorzunehmen. Sicher kann damit nicht gemeint sein, einer höheren Geschwindigkeit im Bereich des motorisierten Individualverkehrs Vorschub zu leisten.

Zu § 3 S. 3 (Neu)

Aus unserer Mitgliedschaft wird angeregt, § 3 des Gesetzentwurfs um einen neuen Satz 3 wie folgt zu ergänzen:

„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.“

Zum Förderverfahren

Um den Verwaltungsaufwand möglichst gering zu halten, wäre es aus kommunaler Sicht wünschenswert, dass die Förderregelungen entgegen denen des Entflechtungsgesetzes wesentlich vereinfacht werden.

Mit freundlichen Grüßen
Ihr



Jürgen Dieter
Direktor

An den

Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung
des Hessischen Landtages

Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung
für ein Mobilitätsförderungsgesetz - 19/6071

Per E-Mail an c.lingelbach@ltg.hessen.de und m.eisert@ltg.hessen.de

6. April 2018

Sehr geehrte Damen und Herren!

Eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur ist Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg in allen Regionen. Die Mobilität ist für die Unternehmen, Wirtschaft, Bewohner und Gäste einer Region ein entscheidender Standortfaktor. Wo Lieferverkehre und Entsorgungstransporte sowie Geschäfts- und Servicefahrten fließen können, entwickelt sich die regionale Wirtschaft sehr positiv. In Spitzenzeiten reichen die Kapazitäten im Straßenverkehr meist nicht mehr aus. In die Erhaltung, Erneuerung und Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur muss mehr investiert werden. Staus, Verspätungen und Umwege führen zu hohen Belastungen für Wirtschaft und Gesellschaft.

Der Zustand der Straßen in vielen Kommunen ist verbesserungswürdig. Die Kommunen müssen mehr in ihre Verkehrsinfrastruktur investieren, benötigen dazu aber auch die Mittel für den Erhalt und Ausbau ihrer Straßen.

Mit dem Mobilitätsförderungsgesetz sollen mindestens 100 Mio. Euro jährlich im Landeshaushalt gebunden werden und den Kommunen ab dem Jahr 2020 aus Landesmitteln für förderfähige Vorhaben zufließen. Eine deutliche Erhöhung geht damit nicht einher, da bis Ende 2019 jährlich zweckgebunden 96,5 Mio. Euro aus Finanzmitteln des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zustanden. Das Mobilitätsförderungsgesetz schafft damit Planung- und Finanzierungssicherheit.

Der im Gesetz vorgesehene Mindestbetrag von 100 Mio. Euro sollte jährlich gestaffelt einer Erhöhung unterliegen, damit dieser Betrag im Zeitablauf wertmäßig erhalten bleibt. Die „Straße“ übernimmt einen deutlich höheren Anteil an dem Mobilitätsbedürfnis der Menschen in den Regionen als andere Verkehrsträger. Die vorgesehene hälftige Mittelaufteilung erscheint ideologisch / politisch motiviert. Aus Sicht der Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. wird 70 bis 80 Prozent der Mobilität über die Straße abgewickelt. Eine Veränderung der Mittelaufteilung zu Gunsten des kommunalen Straßenbaus wäre wünschenswert. Die Mittel für den kommunalen Straßenbau sollten sich am Bedarf orientieren. Wie hoch dieser ist, geht aus dem Gesetz nicht hervor.

Der Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen regt an, in die förderfähigen Vorhaben des kommunalen Straßenbaus den Bau und Ausbau von folgenden Projekten mit aufzunehmen:

1. Stellflächen für Nutzfahrzeuge im Güterverteilverkehr sowie der Kurier- und Lieferdienste im Bereich von verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen.

Begründung: Fahrzeuge des Güterverteilverkehrs sollten die Möglichkeit haben außerhalb des Verkehrsflusses anzuhalten, um auf innerörtlichen wichtigen Straßen auszuliefern. Diese Stellflächen tragen zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei und können mit einer Ladestation für E-Nutzfahrzeuge eingerichtet werden.

2. Geeignete Stellflächen für große Nutzfahrzeuge im Bereich der Anbindung von Güterverkehrszentren, Industrie- und Gewerbegebieten, Hafenanlagen und Terminals für den kombinierten Verkehr auf inner- und zwischenörtlichen Straßen sowie Kreisstraßen.

Begründung: Die Einrichtung von geeigneten Stellflächen für Nutzfahrzeuge ist ein Beitrag zur Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Das Fahrpersonal im gewerblichen Güterkraftverkehr, das im Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs tätig ist, ist auf das Vorhandensein von geeigneten Stellflächen angewiesen, um die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten und sozialen Bedürfnissen nachzukommen. Gefordert sind sichere, bedarfsgerechte und polizeikontrollierte Stellflächen. Die Menschen mit dem Arbeitsplatz in einem Nutzfahrzeug übernehmen eine wichtige Versorgungsfunktion von Kommunen und Städten mit Waren und Gütern aller Art. Geeignete Parkflächen für große Nutzfahrzeuge (Lastkraftwagen) bieten dem Menschen die Gelegenheit anzuhalten, die gesetzlichen vorgeschriebenen Pausen einzuhalten und echte Erholung zu finden. Geeignete Stellflächen für Nutzfahrzeuge sind Ausdruck der Prosperität unserer Gesellschaft und verbessern die Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten Straßennetz.

Mit freundlichem Gruß

Ihr
Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V.
Waldschulstraße 128, 65933 Frankfurt am Main
Telefon: 069 39 52 32
Telefax: 069 38 75 79
Internet: www.gueterkraft.de
E-Mail: info@gueterkraft.de



Geschäftsführung

RMV | Postfach 14 27 | 65704 Hofheim a. Ts.

Hessischer Landtag
 Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft und
 Verkehr
 Herrn Clemens Reif
 Postfach 3240
 65022 Wiesbaden

19. Januar 2018

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Telefon	Telefax	E-Mail
IA 2.2	18-04-06 MobiFöG	06192/294600	06192/294910	daubertshaeuser@rmv.de

Stellungnahme zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes

Sehr geehrter Herr Reif,

herzlichen Dank für die Einladung zur mündlichen Anhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz (MobiFöG). Gerne lassen wir Ihnen vorab unsere schriftliche Stellungnahme zukommen.

Die geplante Verabschiedung eines MobiFöG, das bereits ab 2019 Fördermittel von (zunächst) mindestens 100 Mio. € für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden zur Verfügung stellt, begrüßen wir ausdrücklich.

Die Bewertung des Gesetzentwurfs fällt überwiegend positiv aus. Hervorzuheben ist insbesondere die gesetzlich verankerte, gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel auf die Vorhaben im ÖPNV und die des kommunalen Straßenbaus.

Gemessen an den Herausforderungen der Zukunft und der vielfach schwierigen Finanzsituation auf kommunaler Ebene ist es besonders wichtig, hier möglichst zeitnah Planungs- und überjährige Finanzierungssicherheit zu schaffen. Durch die bereits für 2019 geplante Geltung des Gesetzes sowie die bereits für das erste Jahr seiner Geltung vorgesehene Aufstockung um 3,5 Mio. € auf 100 Mio. € setzt das Gesetz ein erstes Zeichen. Dies bestätigt, dass es dem Gesetzgeber ernst ist mit einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung und der Entwicklung eines modernen, integrierten und auch mit den umwelt- und energiepolitischen Zielen kompatiblen Verkehrssystems.

Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH

Alte Bleiche 5
 65719 Hofheim a. Ts.
 T 0 61 92/2 94-0
 F 0 61 92/2 94-9 00
 www.rmv.de

Aufsichtsratsvorsitzender
 Oberbürgermeister
 Peter Feldmann

Geschäftsführer und
 Sprecher der Geschäftsführung
 Prof. Knut Ringat
 Geschäftsführer
 Dr. André Kaval

Sitz Hofheim am Taunus
 Registergericht
 Amtsgericht Frankfurt a.M.
 HRB 34128
 USt-IdNr. DE 11 384 7810

Bankverbindung
 Taunus-Sparkasse
 DE81 5125 0000 0025 0962 66
 SWIFT-BIC: HELADEF1TSK

ÖPNV-Anschluss
 Schiene S2, Linie 20 bis
 Bahnhof Hofheim a. Ts.

Der vorgelegte Entwurf setzt bereits wichtige Akzente. Für eine auf zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität ausgerichtete Förderpraxis ist die Aufstockung der Fördermittel im ersten Jahr des MobiFöG aber noch nicht ausreichend.

Neben gezieltem Systemausbau sind massive Ersatzinvestitionen zur Sicherung der kapazitiven und qualitativen Leistungsfähigkeit der vorhandenen Systeme und Infrastrukturen erforderlich. Dies und die barrierefreie und emissionsreduzierende Modernisierung des ÖPNV sowie die den Zugang erleichternde Digitalisierung sind jeweils mit hohen Investitionen verbunden.

Wir empfehlen daher, auch wenn einzelne der obigen Herausforderungen durch spezifische Förderprogramme zusätzlich dotiert werden sollten, den in § 1 Abs. 1 des Gesetzentwurfs genannten Mindestbetrag um 50 Mio. € zu erhöhen und geeignet zu dynamisieren.

Die bisherige Formulierung hindert das Land zwar nicht daran, in den Folgejahren über den genannten Mindestbetrag hinaus weitere Fördermittel bereitzustellen. Es fehlt aber die Verbindlichkeit einer beständigen Mittelbereitstellung, die in angemessenem Verhältnis zum erforderlichen Investitionsbedarf steht und sich nicht wie im Fall des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) infolge jährlicher Kostensteigerungen entwertet und immer mehr vom eigentlichen Bedarf entfernt.

Darüber hinaus gibt es noch Regelungen im Gesetzentwurf, die für sich betrachtet und in Tradition der überkommenen GVFG-Förderung nachvollziehbar scheinen, aber hinsichtlich der Zielsetzung des Gesetzes und der erklärten Zielsetzungen der Landesregierung aus unserer Sicht angepasst werden sollten:

- **§ 3 Satz 2** des Entwurfs stellt klar, dass auch die Grunderneuerung von Verkehrswegen als Ausbau im Sinne förderfähiger Vorhaben gelten soll. Angesichts der Erkenntnis, dass vielerorts häufig die Mittel fehlen, neben den Kosten des laufenden Betriebs auch noch die Kosten der Grunderneuerung zu schultern, ist dies eine ausgesprochen wichtige und ausdrücklich zu begrüßende Klarstellung. Laut Gesetztext soll dies aber nur gelten, wenn die Grunderneuerung die Verkehrssicherheit verbessert, der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dient. Ersatzinvestitionen, die derartige Effekte nicht oder nicht zweifelsfrei generieren, deren Umfang und Effekte aber für die Kapazitätserhaltung und Qualitätssicherung des Systems dennoch von hoher Bedeutung sind und die auch nach dem erklärten Willen der Landesregierung Vorrang vor Neu- und Ausbau erhalten sollen, laufen Gefahr, damit nicht gefördert werden zu können. Dies liegt unseres Erachtens nicht im Interesse des Gesetzgebers. Daher sollte eine geeignete Klarstellung erfolgen, um auch Sanierungs- und Ersatzmaßnahmen zweifelsfrei zu inkludieren.
- **§ 3 Nr. 1 Buchstabe d)** beschränkt sich aktuell auf die „*Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen*“. Hinsichtlich der Digitalisierung sollten Fördermöglichkeiten offener formuliert werden, um die technologischen Potenziale im Gesamtsystem ausschöpfen zu können. Aufgrund steigender Anforderungen an

Fahrgastinformations-, Verkehrssimulations- und -steuerungs- sowie Ticketing- und Vertriebssysteme ist darüber hinaus die Förderfähigkeit der Systemumsetzung und -anpassung, insbesondere auch von Hintergrundsystemen sowie zur übergreifenden digitalen Vernetzung (siehe Brancheninitiative „Mobility Inside“) zu schaffen. Hier kann auch ein bundesmittelegänzender Sondertopf des Landes sachgerecht sein.

- **§ 3 Nr. 1 Buchstabe e)** zählt die *Beschaffung elektrisch betriebener Personenkraftwagen und Kraftomnibusse* als förderfähiges Vorhaben. Demgegenüber stellt **§ 3 Nr. 1 Buchstabe f)** bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs nicht auf die Beschaffung von Fahrzeugen, sondern auf „*die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben*“ ab. Auch wenn wir es für wichtig halten, im SPNV nicht allein auf den elektrischen Betrieb abzustellen, um so auch alternative Antriebstechnologien fördern zu können, wirkt die Beschränkung auf die Anschaffung von Antrieben zumindest unglücklich. Nach der Begründung soll offenbar im SPNV lediglich die Um- oder Nachrüstung von Fahrzeugen, beispielsweise durch den Einbau von Rußpartikelfiltern oder Austauschmotoren, förderfähig sein. Dies ist häufig konstruktiv nur sehr schwer oder nicht möglich, mit einer Neuzulassung verbunden und/oder enorm aufwändig. Die förderfähigen Vorhaben nach § 3 Nr. 1 Buchstabe f) sollten daher beispielsweise wie folgt weiter gefasst werden:

f) Beschaffung von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs mit effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben sowie die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei vorhandenen Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs.

Bezüglich der Kraftomnibusse (§ 3 Nr. 1 Buchstabe e)) sollte eine technologieoffenere Formulierung hinsichtlich der Förderung alternativer Antriebe ähnlich der Formulierung in § 3 Nr. 1 Buchstabe f) gewählt werden, statt rein auf elektrische Antriebe abzustellen. Es ist zudem zu prüfen, ob nicht neben der Beschaffung elektrisch betriebener Busse auch die nachträgliche „Aufrüstung“ auf Euro VI sinnvoll wäre, um hier kurzfristig deutliche Effekte hinsichtlich des Schadstoffausstoßes realisieren zu können.

- Während bei den Buchstaben e) und f) des § 3 Nr. 1 zwischen der Beschaffung von PKW und Bussen und (nur) der Anschaffung von Antrieben bei Fahrzeugen des SPNV unterschieden wurde, springt auch bei **§ 3 Nr. 1 Buchstabe g)** eine Ungleichbehandlung ins Auge. Danach ist nur die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrischen Bussen förderfähig. Selbst wenn man die oben vorgeschlagene Anpassung des § 3 Nr. 1 Buchstabe f) nicht aufnimmt und weiterhin nur auf die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben abhebt, sollte den damit verbundenen Mehrkosten Rechnung getragen werden. Im Anschluss an un-

seren Vorschlag zu Buchstabe f) schlagen wir für Buchstabe g) folgende Fassung vor:

g) Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen oder von Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs mit effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben sowie die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei vorhandenen Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs.

- Soweit hiernach primär die unternehmenseigene, betriebsnotwendige Infrastrukturertüchtigung erfasst werden soll, müssten die sonstigen mit Einführung und Betrieb neuer Technologien verbundenen Anforderungen an die Infrastruktur ebenfalls erfasst werden. Hierunter fällt insbesondere die Schaffung einer notwendigen Lade- und Betankungsinfrastruktur, die derzeit nicht unter die Vorhaben nach Buchstabe g) fallen, für den Einsatz von E-Bussen (Bau von Oberleitungen oder Ladestationen) oder von Brennstoffzellenfahrzeugen (Tankanlagen).

Wir würden uns über eine Berücksichtigung unserer Vorschläge sehr freuen und stehen für Fragen und Erläuterungen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. André Kawai
Geschäftsführer

Kai Daubertshäuser
Geschäftsbereichsleiter
Vergabe-, Qualitäts- und
Infrastrukturmanagement

VDV-Landesgruppe Hessen Kurt-Schumacher-Straße 8 60311 Frankfurt/Main

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr
Herrn Vorsitzenden Clemens Reif, MdL
Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

**Geschäftsführer
der Landesgruppe**

Bernhard Gässl
T 069 213-22432
F 069 213-22641
E gaessl@vdv.de

Hessischer Landtag – Ausschuss für Wirtschaft und Verkehr, hier: Anhörung zum Entwurf eines Mobilitätsfördergesetzes (MobiföG); Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. - Landesgruppe Hessen

04.April 2018

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Reif,
sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Möglichkeit zu einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf eines Mobilitätsfördergesetzes (MobiföG) für Hessen.

Wir begrüßen die vorliegende Gesetzesinitiative ausdrücklich.

Allgemeine Bemerkungen – Herausforderungen in einer Präambel festhalten

Das MobiföG soll Maßnahmen zur Mobilitätsförderung sichern, da die bisherige Förderung durch bundesrechtliche Regelung (Entflechtungsgesetz) Ende 2019 ausläuft. Zweck des Gesetzes ist gemäß § 1 Abs. 1 MobiföG allgemein die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und damit verbunden eine nachhaltige Mobilität.

Positiv hervorzuheben ist die laut Gesetzesbegründung angestrebte Mittelsicherung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und die Förderung von Maßnahmen, die insbesondere eine Verbesserung der Luftreinhaltung zum Ziel haben.

In einer Präambel sollte unseres Erachtens deutlich gemacht werden, dass der Mobilitätssektor vor sehr großen Herausforderungen steht:

Zum einen ist die effiziente, barrierefreie und klimaschonende Mobilität durch einen leistungsfähigen ÖPNV für die Gesellschaft heute unverzichtbarer denn je. Zum anderen ist in die seit den 1970er Jahren (oftmals mit GVFG-Mitteln des Bundes) gebauten Infrastrukturen nun zu reinvestieren, um einerseits die Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Systeme in Hessen halten zu können und andererseits zusätzliche Verkehrsangebote im Zuge einer notwendigen Verkehrswende überhaupt zu ermöglichen.

Diesen Aufgaben sollte sich das Land Hessen gemeinsam mit den in §2 MobiföG genannten Partnern annehmen.

**Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.**

VDV-Landesgruppe Hessen
Kurt-Schumacher-Straße 8
60311 Frankfurt/Main

www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

USt.-IdNr. DE 814379852

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Jürgen Fenske (Präsident)
Joachim Berends
Hubert Jung
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann
Ingo Wortmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Vorsitzender der Landesgruppe
Matthias Kalbfuss

Geschäftsführer der Landesgruppe
Bernhard Gässl

Haltestelle
Börneplatz
Tram 11, 12, Bus 30, 36



Zu § 1 Förderung des Landes

Der vorliegende Entwurf eines Mobilitätsfördergesetzes regelt die Höhe der finanziellen Mittel, soll die Zweckbindung für den Bereich Verkehr sicherstellen und sollte aus unserer Sicht - analog zu den Regionalisierungsmitteln - mit einem Absolutbetrag aufgestockt und einer Dynamisierung sinnvollerweise nicht unter 2,5 Prozent versehen werden.

Zur Begründung unserer Forderung:

Derzeit sind eine Aufstockung und Dynamisierung des Betrages nicht vorgesehen, jedoch im Hinblick auf die anstehenden Aufgaben zur nachhaltigen Sicherung und Weiterentwicklung des ÖPNV dringend erforderlich. Besonders zu nennen sind

- die hohen Ersatzinvestitions-, und die Ausbaubedarfe der Infrastruktur,
- die Aufgaben der Emissionsreduktion durch den Einsatz neuer Techniken,
- das Ziel der Barrierefreiheit und
- die zunehmende Digitalisierung des Verkehrs zur Umsetzung einer zukunftsgerechten Hessischen Mobilitätspolitik.

Um diesen Herausforderungen gerecht werden zu können, wird in §3 der Katalog förderfähiger Vorhaben im Vergleich zu früher stark ausgeweitet. Entsprechend sind auch deutlich mehr öffentliche Mittel nötig als bisher.

Der Entwurf zum Mobilitätsfördergesetz enthält in § 1 Absatz 2 die Fortschreibung einer prozentual gleichgewichtigen Verteilung der Fördermittel auf öffentlichen Verkehr und Vorhaben im kommunalen Straßenbau, wobei der mehrjährige Durchschnitt über alle Vorhaben die notwendigen Freiheitsgrade im Sinne des ÖPNV schafft. Die enormen Herausforderungen für Instandhaltungs- und Erhaltungsmaßnahmen, insbesondere bei Schieneninfrastruktur und Tunnelbauwerken sowie die Anforderungen zur Schaffung barrierefreier Zuwegungen, Haltestelleninfrastruktur und Verkehrsmitteln erzeugen hier einen überproportionalen Bedarf im ÖPNV in den kommenden Jahren.

Zu § 3 - Förderfähige Vorhaben

Für die Schieneninfrastruktur im ÖPNV besteht innerhalb der nächsten Jahre ein erheblicher finanzieller Bedarf für Ersatzinvestitionen. In die seit den 1970er Jahren (oftmals mit GVFG-Mitteln des Bundes) gebauten Infrastrukturen ist zu reinvestieren. Diese Reinvestitionen sind nach dem aktuellen Gesetzesentwurf nur förderfähig, „soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dienen“. Grunderneuerungen dienen aber weit überwiegend oder ausschließlich dem Erhalt des Systems und führen nicht immer zu den geforderten Verbesserungen. Auch setzt die Förderung des Ausbaus von Schienenstrecken unbedingt voraus, dass das bereits bestehende System als solches aufrechterhalten wird.

Dementsprechend sollten Grunderneuerungen gleichermaßen wie der Ausbau gefördert werden. Ansonsten besteht die Gefahr, dass das System kontinuierlich „degeneriert“ beziehungsweise sogar zurückgebaut werden muss und nicht Bestandteil notwendiger neuer Mobilitätskonzepte werden kann.

Zu § 3 Nummer 1 und hier zu den Buchstaben a) und b): Mit den Formulierungen muss sichergestellt werden, dass gegebenenfalls auch die vom Land vorgesehenen Reaktivierungen von Schienenstrecken des Bundes gefördert werden können.

Zu Buchstabe c): Das Gesetz sollte es ermöglichen, einen Vorrat von Planungen zum barrierefreien Ausbau von Verkehrsstationen zu schaffen. Dieser Planungsvorrat kann u.a. dazu genutzt werden, (befristete) ad hoc-Förderprogramme oder Restmittel des Bundes effektiver zu nutzen.

Zu **Buchstabe d)**: Im Bereich der Digitalisierung sollte die Fördermöglichkeit für Pilotanwendungen eher breit formuliert werden, um sämtliche technologische Potenziale ausschöpfen zu können. Erforderlich ist im Zuge der steigenden Anforderungen an Fahrgastinformations- und Vertriebssysteme und der fortschreitenden Digitalisierung darüber hinaus die Förderfähigkeit von Hintergrundsystemen zur Echtzeitdatenbereitstellung und zur durchgehenden Tarifierung sowie dem zugehörigen übergreifenden Vertrieb (siehe Brancheninitiative „Mobility Inside“).

Hier ist ein bundesmittelegänzender Sondertopf des Landes angezeigt und sachgerecht. Mit elektronischen Verfahren zur Verkehrssimulation, Umlafoptimierungen, Fahrzeugdisposition und Betriebsüberwachung lassen sich ebenfalls Verkehrssicherheit, Verkehrsbeschleunigung, Energieeffizienz sowie Umwelt- und Lebensqualität in Städten erhöhen und diese sollten daher in den Förderkatalog der Förderrichtlinien unter § 3 Nummer 1 Buchstabe d aufgenommen werden.

Im Gesetz sollte die jeweilige Technik, die zur Erreichung der Ziele führt, offen bleiben, da die technische Entwicklung und Innovation fortschreitet (**siehe dazu die Anmerkungen zu § 3 Nummer 1 Buchstabe e**). Die Technologie sollte also nicht auf Elektroantriebe allein beschränkt werden, um technische Fortschritte zur Schadstoffreduzierung gleichgerichtet zu unterstützen und zu fördern.

Weiterhin wünschenswert ist die finanzielle Unterstützung von Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, wie die Übernahme von Projektierungs- und Planungskosten durch das Land Hessen, beziehungsweise die gutachterliche Unterstützung von Bürgerbeteiligungsverfahren. So müsste es unter § 3 klargestellt sein, dass alle projektbezogenen Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) förderfähig sind, welche geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen.

Zu **§ 3 Nummer 1 Buchstaben e), f) und h)**: Im Bereich der Antriebe befindet sich die Mobilitätsbranche in einer Phase der Pilotprojekte mit Zielrichtung Effizienzsteigerung und Emissionsabsenkung. Es ist sehr gut, wenn das MobiföG in dieser Testphase mit Fördermitteln unterstützt. Den Budgetrahmen des Gesetzes würde es aber übersteigen, ganze (E-) Bus-Flotten zu finanzieren, es sei denn, das Förderbudget würde stark ausgeweitet. Gegebenenfalls sollte zur flottenweiten Umsetzung neuer Antriebstechniken ein Sonderbudget zusätzlich zur ÖPNV- Dotierung im MobiföG geschaffen werden. Die Punkte e) und f) sollten deshalb zusammengefasst, auf Pilotprojekte konzentriert, für sämtliche Fahrzeuge des ÖPNV (incl. BO-Strab-Systeme, gerade vor dem Hintergrund von Mehrverkehren und entsprechend bedingt durch die höhere Anzahl von Fahrzeugen) geöffnet und effizienz- sowie emissionsorientiert, jedoch technologieoffen formuliert werden. Zu beachten ist auch, dass aufgrund der erheblichen Zusatzkosten von z. B. E-Bussen und der zusätzlich notwendigen Investitionen in Ladeinfrastruktur und Werkstatttechnik eine Förderquote in der üblichen Höhe der Mehrkosten bei weitem nicht ausreichen wird, um einen hinreichenden Investitionsanreiz zu setzen.

Die dort neu aufgenommenen Vorhaben der Fahrzeugförderung unter dem Aspekt der Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben mit notwendiger Ausstattung für Ladestromanschlüsse stellen einen zusätzlichen Fördertatbestand dar, der bisher nicht Bestandteil des GVFG-Förderbudgets war. Wir begrüßen es sehr, wenn die Hessische Landesregierung auch diese Tatbestände fördert.

Da es sich aber mit der hier angestrebten unmittelbaren Emissionsminderung um einen zusätzlichen Förderzweck handelt, sollten dafür auch zusätzliche Mittel (Sonderfonds) bereitgestellt werden. Voraussetzung könnte eine separate Bedarfserhebung für diesen Förderzweck sein. Ansonsten besteht die Gefahr, dass ein zentraler Förderzweck (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse) bezogen auf die Infrastruktur aus dem Blickfeld gerät.

Zusammenfassend sollte die Liste förderfähiger Vorhaben aus unserer Sicht erweitert werden, um die Themen Ersatzinvestitionen und Nachrüstungen, Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, Anschaffung von Schienenfahrzeugen beziehungsweise Fahrzeugen für zusätzliche Verkehre, Umbau von Betriebshöfen auf Fahrzeuge mit emissionsfreien Antriebstechniken, Hard- und Software zur Verbesserung von Fahrgastinformationen, Fahrplanung und Betriebssteuerung, Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung, beispielweise durch parallele Bearbeitung von Planungsphasen, aber auch Berücksichtigung von Planungs- und Personalkosten sowie Kosten für Bürgerbeteiligungsverfahren bei Infrastrukturprojekten.

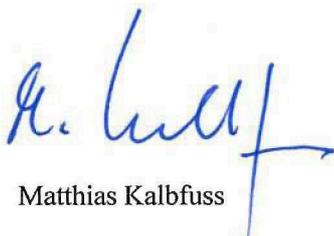
Sofern diese Maßnahmen hier nicht sinnvollerweise inkludiert und finanziert werden sollen, braucht es weitere Sonderprogramme, bezogen auf den ÖPNV, um umfangreiche Ersatzinvestitionen für den Systemerhalt oder zu wichtigen Ergänzungsmaßnahmen, wie auch den Brandschutz, zu ermöglichen.

Ähnliche Bedarfe gelten auch für Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit: Diese waren zwar schon in der Vergangenheit Bestandteil des Förderzwecks, aber aufgrund der Vorgaben aus § 8 Abs. 3 PBefG, die vollständige Barrierefreiheit bis 2022 herzustellen, werden die verfügbaren Mittel bei weitem nicht ausreichen.

Abschließend möchten wir positiv hervorheben, dass der Landesgesetzgeber auf die grundsätzliche Befristung des Gesetzes verzichtet und stattdessen in § 4 eine Evaluation mit Revisionsmöglichkeit nach sieben Jahren eingefügt hat. Hierdurch wird die Planungssicherheit erhöht und der langlebigen Verkehrsinfrastruktur sowie den mehrjährigen Planungszeiträumen im Vorfeld Rechnung getragen.

Bei der Anpassung der Förderrichtlinien und des Förderhandbuchs bietet die Branche sehr gerne ihre Mitarbeit und fachliche Unterstützung an.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Kalbfuss

Vorsitzender VDV Hessen



Bernhard Gässl

Geschäftsführer VDV Hessen



BUND Hessen e.V., Geleitsstr. 14
60599 Frankfurt am Main

Bund für Umwelt
Und Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Hessen e.V.

**An das
Hessische Ministerium für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Landesentwicklung
Herrn Abteilungsleiter Bernhard Maßberg-
Kaiser-Friedrich-Ring 75**

Absender dieses
Schreibens ist:
BUND Hessen e.V.
Thomas Norgall
Geleitsstr. 14
60599 Frankfurt am Main
Tel. 069 67737614
Thomas.norgall@bund.net

65185 Wiesbaden

per E-Mail: bernhard.massberg@wirtschaft.hessen.de

16. 01. 2018

**Betreff: Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung im Rahmen des
Anhörungsverfahrens für ein Mobilitätsfördergesetz
Ihr Schreiben vom 08. 11. 2017**

Sehr geehrter Herr Maßberg,

im Namen des BUND Hessen e.V. darf ich mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken. Die Stellungnahme wurde von Wolfgang Schuchart, dem Sprecher unseres Landesarbeitskreises Verkehr entworfen.

Der BUND begrüßt die Zielsetzung und die inhaltlichen Vorgaben zur Ausgestaltung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV). Wir plädieren jedoch nachdrücklich für Änderung der Finanzierungsanteile, so dass der ÖV künftig nicht nur 50 %, sondern 70 % der Haushaltsmittel erhält.

Im Einzelnen:

**Vorbemerkungen: Emissionen, Flächenverbrauch, ökologische Verkehre,
Emissionen**

Der Integrierte Klimaschutzplan Hessen 2025 und der Alternativentwurf des BUND Hessen zeigen auf, in welcher dramatischer Weise sich die klimaschädlichen Emissionen entwickeln, die mannigfaltige negative Auswirkungen auf den Menschen wie Flora und Fauna haben. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU) hat deshalb das Sondergutachten „Umsteuern erforderlich: Klimaschutz im Verkehrssektor“ herausgegeben. Auch die einschlägigen Zahlen des UBA, des Bundesumweltministeriums, des Wuppertal Instituts oder der HLNUG zeigen den Änderungsbedarf für den Sektor Verkehr auf. Die Verkehrswende ist erforderlich, um die Ziele des Klimagipfels von Paris zu erreichen.



Der Verkehr ist für etwa einem Drittel der klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Die Energiewende ist deshalb ohne eine Verkehrswende nicht machbar. Seriöse CO₂-Reduktionsziele wie auch Prognosen zur weiteren Entwicklung müssen also zwingend den Verkehrsbereich einbeziehen. Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gilt als emissions“freundlichster“ und am wenigsten schädigender Verkehrsträger. Deutlich problematischer sind der motorisierte Individualverkehr (MIV) und der Flugverkehr. Eine Reduktion der Emission aus dem MIV ist damit vorrangig und unverzichtbar. Sie duldet auch keinen Aufschub mehr.

Flächenverbrauch

Auch unter dem Gesichtspunkt der Flächeninanspruchnahme ist der ÖPNV günstiger zu bewerten als der MIV. Zusammen mit den übrigen Umweltverkehren trägt er zur Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden bei. Dies spielt derzeit besonders bei der Diskussion um die Aufenthaltsqualität in unseren Städten ebenso eine wichtige Rolle wie die Frage der dringend notwendigen Überlegungen zu vor jeglichen Bauvorhaben anzustellenden städteplanerischen wie raumstrukturellen Analysen.

Ökologische Verkehre

Eine Politik der Nachhaltigkeit muss Ressourcen schützen und Emissionen reduzieren. Der Gesetzentwurf sollte deshalb einen stärkeren Beitrag zur dringend erforderlichen Vermeidung, Reduktion und Verlagerung des MIV sowie im Gegenzug zur die Verbesserung des ÖV führen. Die immer noch massive Dominanz des MIV (PKW wie LKW) bedarf gerade unter ökologischen Kriterien einer „nachhaltigen“ Reduzierung. Die Verkehrsträger des von ÖV - Rad, Fuß und Schiene – müssen hingegen einen massiv ausgebaut werden. Zur langfristigen Sicherung der Daseinsvorsorge ist der möglichst schnelle der Ausbau des ÖV erforderlich. Der BUND fordert deshalb eine im Vergleich zum MIV deutlich höhere Förderung für den ÖV sowie die übrigen Träger des Umweltverbundes.

Fazit zu diesen Aspekten:

Aus diesem Gesagten folgt die nachdrückliche Forderung, bei Formulierung und Verabschiedung eines Mobilitätsfördergesetzes den Verkehrsträgern des Umweltverbundes nicht etwa eine (zum MIV) gleichwertige, sondern eine erkennbar prioritäre Rolle einzuräumen. Dies muss sich in planerischer, verkehrlicher und natürlich ökologischer Hinsicht deutlich widerspiegeln. Dies muss sich ebenso in der Nachfolgeregelung des Gemeindeverkehrsfianzierungsgesetzes (GVFG), nämlich des Entflechtungsgesetzes (EntfLG), wie auch in dem hier in Rede stehenden Mobilitätsfördergesetz niederschlagen.



Zum Entwurf des Gesetzes: ausgewählte Aspekte:

Zu A (Allgemeines):

Wie oben bereits angedeutet, kritisieren Umwelt- wie Verkehrsverbände seit Jahren die chronische Unterfinanzierung der Verkehrsträger des Umweltverbundes. Die Reduzierung von Regionalisierungsmitteln sowie das Auslaufen von Mitteln nach GVFG und EntflG führen zu einer Verschlechterung der infrastrukturellen wie der betrieblichen Ausstattung der Verkehre des Umweltverbundes. Hier folgen wir der Intention des Gesetzentwurfs, „die Entflechtungsmittel für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den kommunalen Straßenbau (KSB) zu binden und (...) festzuschreiben.

Zu B (Zu einzelnen Vorschriften):

Zu § 1 Abs. 2 (Förderung des Landes):

Der BUND fordert, dass der öffentliche Verkehr (ÖV) mehr Mittel erhält als der MIV. Die offensichtlich geplante Halbierung zwischen ÖV und MIV lehnen wir ab. Die Mittel sollten zu 60 % in den ÖV, zu 10 % in den Radverkehr und zu 30 % in den KSB gehen. Denkbar ist eine weitere Reduktion der Mittel für den KSB vorstellen.

Wir teilen die Auffassung des Entwurfs, wonach „diese Festschreibung (der Mittel) (...) für den ÖPNV von hoher Bedeutung (ist), da durch den ÖPNV ressourceneffizient, sicher und emissionsarm hohe Transportkapazitäten bereitgestellt werden können“. Diese Einschätzung trifft jedoch insbesondere hinsichtlich des ersten und des dritten genannten Kriteriums nicht auf den MIV zu. Daher plädieren wir mit Nachdruck gegen die offensichtlich beabsichtigte Verteilung der Mittel je zur Hälfte auf den ÖV und MIV. Gegen diese Aufteilung spricht erstens die jahrelange chronische Unterfinanzierung des ÖV und zweitens - noch deutlicher - die Tatsache, dass der MIV besonders klimaschädlich ist und die Lebensqualität der Städte verschlechtert. Im Übrigen verfügt er bereits seit Jahrzehnten über ein so umfangreiches Straßennetz, dass vielerorts über seinen Rückbau nachgedacht wird.

Zu § 3 Punkt 1. (Förderfähige Vorhaben im ÖV):

Der Gesetzentwurf formuliert in seinen Unterpunkten zu 1. auch in unseren Augen wesentliche Aspekte zu Bau, Betrieb und Unterhaltung des Verkehrssektors ÖPNV. Hier zeigen die Diskussionen zum Integrierten Klimaschutzplan positive Wirkungen. Wir unterstützen die Forderung nach baulicher Ergänzung der vorhandenen Verkehrswege mit Nachdruck. Wir vermissen einen ausdrücklichen Hinweis auf die bauliche wie verkehrliche Optimierung (Ausbau und Ergänzung) der lokalen wie regionalen Buslinienverkehre. Zu bestimmten Zeiten extreme Überlastungen, Ausdünnung von Takten oder gar kompletter Linien sowie eine desaströse Angebotsstruktur in der Fläche erfordern hier dringend Nachholbedarf. Wir unterstützen die weitere Elektrifizierung beziehungsweise



Umstellung auf regenerative Antriebssysteme nicht nur der Bahnen, sondern auch der Busflotten.

Zu § 3 Punkt 2. (Förderfähige Vorhaben im KSB)

Wie bereits oben in Sachen Zuteilung der Förderanteile für die verschiedenen Verkehrsträger ausgeführt, sehen wir einen Neubaubedarf im kommunalen Straßennetz nur dort, wo der Ausbau des ÖPNV dies erfordert. Unser vorgeschlagener Förderanteil von maximal 30 % für den KSB kann und muss in den notwendigen Bestandserhalt dieser oftmals seit Jahren vernachlässigten Straßen fließen.

Der BUND unterstützt mit Nachdruck die weitere Schaffung von Zonen oder Abschnitten mit Tempo 30 und wirbt außerdem in den Kommunen und Kreisen für eine Stärkung der Parkraumbewirtschaftung.

Wie hier im Entwurf in einem Punkt auch angedeutet, bedarf der Verkehrsträger Rad weiterhin der gesteigerten Aufmerksamkeit hinsichtlich der Finanzierung seiner Infrastruktur sowie der Stärkung seiner Position als „schwächerer“ Verkehrsträger insbesondere im Konnex mit dem MIV.

Fazit zum Entwurf des Mobilitätsförderungsgesetzes

Mit Blick auf die Diskussionen zu Klimawandel, Anstieg von Treibhausgasen und anderen Emittenten können alle gemeinsamen Bemühungen im Verkehrsbereich nur auf eine drastische Reduzierung der schadstoffemittierenden Verkehrsträger und des massiven Ausbaus der schadstoffärmeren oder -freien ausgerichtet sein. Dazu hat (auch) ein Mobilitätsförderungsgesetz einen entscheidenden Beitrag zu leisten. Wir können also nur hoffen, dass die seit Jahren praktizierte Dominanz der Verkehrsträger Auto und Flugzeug gegenüber den Umweltverkehren gerade in Hessen - vergleiche verschiedene Studien aus der jüngsten Zeit dazu - nicht unvermindert anhält oder gar zunimmt, sondern deutliche Einschränkungen erfährt,

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Norgall", written in a cursive style.

Thomas Norgall
stellv. Geschäftsführer

Von: [Lingelbach, Claudia \(HLT\)](#)
An: [Eisert, Martina \(HLT\)](#)
Thema: WG: Anhörung im Hess. Landtag zum Mobilitätsfördergesetz, ACE Stellungnahme
Datum: Dienstag, 10. April 2018 08:05:16

Von: Voelker Uwe [mailto:Uwe.Voelker@ace.de]
Gesendet: Montag, 9. April 2018 12:50
An: Lingelbach, Claudia (HLT)
Betreff: Anhörung im Hess. Landtag zum Mobilitätsfördergesetz, ACE Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Lingelbach,

anbei die Stellungnahme des ACE zu der Anhörung zum Mobilitätsfördergesetz in Hessen.

An der Anhörung am 12. April kann ich leider nicht teilnehmen wegen anderer wichtiger Termine.

Hier die Stellungnahme:

Der ACE begrüßt den neuen Gesetzentwurf der hessischen Landesregierung zum Mobilitätsfördergesetz.

Mit den Fördermitteln können die Städte und Gemeinden einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und damit für die Gesundheit der Menschen leisten.

Aktuelle Diskussion um drohende Fahrverbote und das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zeigen, dass Alternativen zum Autoverkehr her müssen, um die Luftqualität in den Städten zu verbessern.

Wir hätten uns nur mehr Tempo von der Landesregierung bei der Umsetzung bzw. dem Gesetzentwurf gewünscht.

Andere Bundesländer sind weitaus weiter.

Es fehlt das Tempo beim Thema Verkehrspolitik und Mobilitätspolitik, von Verkehrswende kann trotz grüner Beteiligung in Hessen keine Rede sein. Es mangelt bislang an einer erkennbaren Strategie / Konzept für die Mobilitätsentwicklung.

Es müssen wesentlich mehr finanzielle Mittel für den Ausbau und Erhalt der Infrastruktur, dem Ausbau der Barrierefreiheit und bei der Digitalisierung bereit gestellt werden.

Mit freundlichem Gruß
ACE Auto Club Europa

Uwe Vöcker
Regionalbeauftragter Club
Hessen

ACE Auto Club Europa e.V.
Club-Service
Schmidener Straße 227
D-70374 Stuttgart

Mobil:0170 2265313
Fon: +49 711 5303 256
Fax: +49 711 5303 259

<mailto:uwe.voelker@ace.de>
www.ace.de



Rechtsform: Eingetragener Verein
Sitz des Vereins: Stuttgart
Vorstand: Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch
Zuständiges Registergericht: Amtsgericht Stuttgart, VR 1733



Vorstand

Königstor 3 – 13
34117 Kassel
Telefon 0561 3089-103
Fax 0561 782-2310
www.kvg.de

Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG | Postfach 10 20 47 | 34020 Kassel

Hessischer Landtag
Herrn Clemens Reif
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft
und Verkehr
Postfach 32 40
65022 Wiesbaden

21. März 2018

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung: Anhörung zum Entwurf des Mobilitätsfördergesetzes; hier: Stellungnahme der Kasseler Verkehrsgesellschaft AG

Sehr geehrter Herr Reif,

herzlichen Dank für die Möglichkeit zu einer schriftlichen Stellungnahme zum Entwurf eines Mobilitätsfördergesetzes (MobiföG) für Hessen.

Die Gesetzesinitiative wird von uns ausdrücklich begrüßt, da dadurch die Grundlagen für den langfristigen Erhalt, den Ausbau und die Weiterentwicklung des hessischen ÖPNV deutlich verbessert werden können.

Allgemeine Bemerkungen

Der ÖPNV in Hessen steht in den nächsten Jahren vor besonderen Herausforderungen, die zumindest in ihrer Intensität und Veränderungsgeschwindigkeit eine neue Dimension haben. Hierzu gehören:

- Das Bestandsnetz der städtischen Schieneninfrastruktur in Hessen und hier gerade auch die Ausbaumaßnahmen aus den 1990er und Anfang der 2000er stehen vor dem nächsten Reinvestitionszyklus. So wird im Zeitraum 2015 - 2030 in Kassel nahezu das komplette Netz auf Basis der technischen Nutzungsdauern (ca. durchschnittlich 25 Jahre) erneuert werden müssen. Die Finanzierung allein aus dem kommunalen Haushalt wird die Städte mit Schieneninfrastruktur finanziell überfordern.
- Aufgrund der anhaltend hohen Luftbelastung in Städten werden neue schadstoffärmere Antriebstechniken bei Bussen notwendig sein. Es entstehen hohe Investitionskosten, da die Fahrzeuge (etwa E-Busse) deutlich teurer sind und eine zusätzliche Ladeinfrastruktur notwendig ist. Da insbesondere in der Übergangszeit der nächsten 5 - 10 Jahre eine „gleitende“ Transformation weg vom Diesel hin zu alternativen Antrieben notwendig ist, müssen beide Technologien über einen längeren Zeitraum parallel betrieben werden, was zusätzliche Kosten – etwa für parallele Betankungsinfrastrukturen und Werkstattausrüstungen verursacht.
- Die Digitalisierung bietet große Chancen, etwa für eine höhere Kundenzufriedenheit und Kundenbindung oder optimierte interne Prozesse. Die Umsetzung entsprechender Konzepte (z. B. E-Ticket, digitale Assetmanagementsysteme, Sensorik zur Anlagenüberwachung - Stichwort IOT - o. a.) verursacht hohe Kosten.

...



- Die Verbesserung der Barrierefreiheit auch im ÖPNV ist nicht nur gesellschaftlich gefordert, sondern es wird gem. § 8 Abs. 3 PBefG explizit vorgeschrieben, die vollständige Barrierefreiheit bis 2022 im ÖPNV herzustellen. Die notwendigen Investitionen etwa zur Umrüstung von Haltestellen werden allein aus kommunalen Haushalten nicht zu finanzieren sein.

Positiv hervorzuheben ist daher die laut Gesetzesbegründung angestrebte Mittelsicherung für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und die Förderung von Maßnahmen, die eine Verbesserung der Luftreinhaltung zum Ziel haben. Allerdings ist aufgrund der absehbaren Investitionsbedarfe klar, dass die im Gesetz vorgesehenen Mittel dafür nicht ausreichen werden.

Dementsprechend müssten entweder die Mittel aufgestockt werden oder es müssten bisher vorgesehene Förderzwecke aus dem Gesetz herausgelöst und über einen Sonderfond finanziert werden. Auch fehlt bisher jegliche Dynamisierung der Mittel.

Sehr begrüßt wird von uns, dass Grunderneuerungen zukünftig auch im ÖPNV zu den förderfähigen Maßnahmen gehören sollen. Diese sind nach dem aktuellen Gesetzesentwurf allerdings nur förderfähig, „soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dienen“. Grunderneuerungen dienen aber weit überwiegend oder ausschließlich dem Erhalt des Systems und führen nicht immer zu den im MobiFöG geforderten Verbesserungen.

Hier sind dringend Anpassungen des Gesetzestextes notwendig.

Sicher besteht dabei auch der Bedarf einer geeigneten Abgrenzung zwischen den Reparaturen „kleinerer“ Schäden und dem Austausch eines nicht mehr den notwendigen technischen, betrieblichen und den sicherheitsrelevanten Standards entsprechenden Anlagenteiles (Gleisabschnitt, elektrische Anlage, Haltestelle o. a.). Wir sind gerne bereit, an der inhaltlichen Ausarbeitung einer solchen Abgrenzung mitzuwirken.

Zu § 3 - Förderfähige Vorhaben

Vor dem Hintergrund der o. g. Finanzierungsbedarfe regen wir an, darüber nachzudenken in der Förder-systematik bzw. im Förderkatalog Folgendes zu berücksichtigen:

- Auch die Fahrzeugbeschaffung sollte wieder förderfähig sein. Insbesondere bei Straßenbahnen widerspricht das jedenfalls nicht dem hessischen Wettbewerbsmodell, da es dort weder Wettbewerb gibt noch solcher zukünftig zu erwarten ist. Zudem ist bei Straßenbahnen das Thema E-Mobilität bereits umgesetzt. Wir weisen allerdings darauf hin, dass die Straßenbahnflotte in Kassel inzwischen soweit erneuert oder grundhaft saniert ist, dass voraussichtlich bis ca. 2027 keine größeren Investitionen mehr zu erwarten sind. Kassel hätte damit den Nachteil „zu früh“ das Richtige getan zu haben.
- Auch Planungskosten sollten förderfähig sein. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des erheblichen Ersatzinvestitionsbedarfs, der ähnliche Planungsumfänge hat, wie er üblicherweise bei Neubaumaßnahmen notwendig ist.
- Im Bereich der Digitalisierung sollte die Fördermöglichkeit für Pilotanwendungen eher breit formuliert werden, um sämtliche technologischen Potenziale ausschöpfen zu können.

**Zu § 5 – Zweckbindung**

Durch die Bezugnahmen auf das Entflechtungsgesetz wird im Ergebnis klargestellt, dass die danach noch bis 31.12.2019 zur Verfügung gestellten Mittel entsprechend der investiven Zweckbindung § 5 EntflechtG vom Land einzusetzen sind. Förderfähige Vorhaben nach Entflechtungsgesetz waren bislang vorrangig Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeuge des ÖPNV. Hieraus folgt aus unserer Sicht die Notwendigkeit, zukünftig eine klare verkehrliche Zweckbindung der vom Land nach § 1 gewährten Fördermittel zu begründen, die über das Auslaufen des Entflechtungsgesetzes im Jahr 2019 Bestand hat. Auch wenn dies bereits in § 1 Absatz 1 angelegt ist, sollten die vorrangigen Zwecke der Förderung an dieser Stelle ausdrücklich Erwähnung finden.

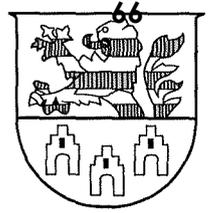
Für Fragen zu unserer Stellungnahme stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Kasseler
Verkehrs-Gesellschaft
Aktiengesellschaft

Dr. Michael Maxelon

Dr. Thorsten Ebert



Der Geschäftsführer

Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses
für Wirtschaft und Verkehr
Herr Clemens Reif MdL
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Dezernat 1

Referent(in) Hr. Dr. Rauber/Hr. Grobba
Unser Zeichen 1/2-Dr.R./MG/SI

Telefon 06108/6001-0
Telefax 06108/600157
E-Mail: hsgb@hsgb.de

Durchwahl 6001- 78

Ihr Zeichen

Ihre Nachricht vom 28.02.2018

Datum 26.03.2018

**Schriftliche und mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zu dem Gesetz-
entwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz – Drucks. 19/6071**

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender Reif,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die uns eingeräumte Gelegenheit zur Stellungnahme danken wir herzlich.

An der mündlichen Anhörung am 12.04.2018 nimmt für unseren Verband Geschäfts-
führende Direktor Karl-Christian Schelzke teil.

Zum Entwurf selbst ist Folgendes auszuführen:

Wir begrüßen ausdrücklich die grundsätzliche Zielsetzung des Gesetzentwurfs, wo-
nach Planungs- und Finanzierungssicherheit für längerfristig angelegte Projekte im
Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des kommunalen Stra-
ßenbaus (KSB) geschaffen werden sollen.

Allerdings sind aus unserer Sicht wesentliche Regelungen des Gesetzentwurfs über-
arbeitungsbedürftig. Zudem sollte der Gesetzgeber ausdrücklich auch die dringenden
berechtigten Interessen der Fördermittelempfänger an einer rechtssicheren und ver-
lässlichen Handhabung des Förderverfahrens berücksichtigen.

Im Einzelnen:

Henri-Dunant-Straße 13 • 63165 Mühlheim am Main
Bankverbindung: Sparkasse Langen-Seligenstadt • Konto-Nr. 80 500 31 (BLZ 506 521 24)
IBAN: DE66506521240008050031 • BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 035 224 14038

Präsident: Harald Semler • Erster Vizepräsident: Dr. Thomas Stöhr • Vizepräsident: Karl-Heinz Schäfer
Geschäftsführer: Karl-Christian Schelzke • Stv. Geschäftsführer: Diedrich Backhaus



1. Förderbetrag von 100 Mio. € bei weitem nicht ausreichend

Der in § 1 Abs. 1 des Entwurfs genannte Betrag von Fördermitteln in Höhe von mindestens 100 Mio. € jährlich wird bei weitem nicht ausreichen, um eine den bestehenden Erfordernissen angemessene Aufgabenerfüllung in beiden Bereichen des ÖPNV und des KSB sicherzustellen. Wir verkennen nicht, dass es sich ausdrücklich um einen Mindestbetrag handelt. Dieser würde aber deutlich höher ausfallen, wenn das Land die von ihm aufzubringenden Eigenmittel deutlich höher als in der Gesetzesbegründung genannt festschriebe. Das halten wir angesichts der gegebenen grundsätzlichen Finanzierungsverantwortung des Landes für unabdingbar.

2. Gleichgewichtige Verteilung nach § 1 Abs. 2 des Entwurfs nicht zielführend

Die in § 1 Abs. 2 des Entwurfs vorgesehene „gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel“ ist nach unserem Dafürhalten nicht sachgerecht. Die Zielsetzung verkennt nach unserer Beurteilung grundlegend, dass auch erhebliche Teile des öffentlichen Personennahverkehrs unter Nutzung kommunaler Straßen angeboten werden. Demgemäß stehen beide Gruppen förderungsfähiger Maßnahmen nicht in einem gleichrangigen Verhältnis. Vielmehr ist eine verlässliche, dauerhafte und auskömmliche Förderung der Straßeninfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für Verbesserungen im ÖPNV.

Von daher sprechen wir uns nicht zuletzt angesichts des beachtlichen Investitionsbedarfs im Straßenbau im engeren Sinne gegen eine gleichgewichtige Verteilung in dem in § 1 Abs. 2 vorgeschlagenen Sinne aus.

3. Tatbestände förderfähiger Maßnahmen (§ 3)

Der Katalog förderfähiger Maßnahmen muss geändert werden.

Bei **Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren** (Nr. 2 Buchst. j) handelt es sich nach unserer Beurteilung um eine Landesaufgabe, da es letztlich um Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger und damit um eine auch aus unserer Sicht sinnvolle, aber schwerpunktmäßig auf den großräumigen Verkehr bezogene Maßnahme geht. Eine einseitige Zuordnung des Nutzens zum *örtlichen* Straßennetz erscheint hier jedenfalls als nicht nachvollziehbar und in der Sache als sehr weit hergeholt.

Wegen der mit derartigen Maßnahmen häufig verbundenen erheblichen finanziellen Belastungen sollte unter § 3 Nr. 2 des Entwurfs allerdings ein **Fördertatbe-**



stand bzgl. Kreuzungen mit Gewässern (§ 30 des Hessischen Straßengesetzes, HStrG) aufgenommen werden.

Nach unserer Beurteilung sollten des Weiteren **Carsharing- und Fahrradverleihstationen** aus dem Katalog förderfähiger Maßnahmen entfernt werden. Diesbezüglich gibt es bereits privatwirtschaftliche Angebote mit der Folge, dass wir insoweit die Notwendigkeit einer Förderung durch nach wie vor begrenzte öffentliche Mittel nicht erkennen können.

Jedenfalls sind die Tatbestände der **Umsteigeparkplätze und Quartiersgaragen** sowie der besonderen Fahrstreifen für Busse und eigenständige Busstraßen dem Förderkomplex ÖPNV zuzuordnen.

Aus unserer Mitgliedschaft wird über den eigentlichen Gegenstand des Gesetzesentwurfs hinaus darauf hingewiesen, dass es im Interesse einer Stärkung nachhaltiger Mobilitätsangebote wie Citybuslinien und Anrufsammeltaxen auch deren laufender Betrieb Gegenstand einer Betriebskostenförderung sein sollte.

4. Grundsätzliche gesetzliche Regelungen des Förderverfahrens

Aus unserer Sicht muss der Gesetzgeber zumindest Grundzüge des Förderverfahrens selbst regeln und hierbei insbesondere für mehr Rechtssicherheit sorgen. Für die Fördermittelempfänger ist die bestehende Förderpraxis mit erheblichen Unsicherheiten und vermeidbaren Kostenbelastungen behaftet. Das schadet der Akzeptanz der Förderung in der kommunalen Praxis.

Daher sollte nach § 3 eine ausdrückliche Regelung von Grundsätzen des Förderverfahrens erfolgen. Insbesondere die Einstufung von Vorhaben als förderfähig, die Berücksichtigung von Finanzierungsanteilen Dritter und die Abgrenzung zu anderen Förderprogrammen haben sich in unserer Mitgliedschaft in den letzten Jahren als fehleranfällig erwiesen.

Eine diesen praktischen Problemen Rechnung tragende Grundsatzregelung für das Förderverfahren sollte mindestens wie folgt lauten:

(1) *Das für Verkehr zuständige Ministerium regelt das Verfahren der Entscheidung über die Gewährung von Fördermitteln, den Nachweis der Verwendung, die Änderung, Aufhebung und Verzinsung unter besonderer Berücksichtigung der Grundsätze der sparsamen und wirtschaftlichen Haushaltsführung, der beschleunigten Verfahrensgestaltung und der Berücksichtigung des Gesichtspunktes des Vertrauensschutzes der Zuwendungsempfänger.*

(2) *Die Regelungen des Verfahrens nach Abs. 1 gewährleisten insbesondere, dass*



1. *die nach Prüfung des Antrags erfolgte Einstufung als förderfähiges Vorhaben nur unter den Voraussetzungen nach § 48 Abs. 2 Satz 3 des Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes zu Ungunsten des Fördermittelempfängers geändert werden darf,*
2. *in Fällen der Inanspruchnahme anderer Förderungen im Zusammenhang mit dem Vorhaben bereits im Zuge der Prüfung des Antrags verbindlich der Umfang der jeweils förderfähigen Bestandteile des Vorhabens festgelegt wird und*
3. *bereits bei Prüfung des Antrags verbindlich über zu berücksichtigende Finanzierungsanteile, die Dritte zu tragen haben, entschieden wird.*

(3) Die Regelungen nach Abs. 1 und 2 und deren Änderungen sind im Staatsanzeiger bekannt zu machen.“

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat insoweit anerkannt, dass dem Fördermittelgeber eine Pflicht trifft, das Zuwendungsverhältnis selbst aktiv unter Beobachtung zu halten und hieraus konkrete Folgerungen für die Ermessensausübung im Zusammenhang mit der Verzinsung von Rückforderungen getroffen (BVerwG, Urt. v. 11. 5. 2016 Az. 10 C 8/15 – juris = HSGZ 2017 S. 163 ff.). Auch ist zwischenzeitlich höchstrichterlich bestätigt, dass sich Gemeinden zwar nicht auf die besonderen Vertrauensschutzbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze berufen können, aber auch sie sich grundsätzlich darauf verlassen dürfen, dass ihnen zugewiesene Mittel auch erhalten bleiben (BVerwG, Urt. v. 16. 6. 2015 Az. 10 C 15.14 – juris = HSGZ 2016 S. 96, insb. 97-99).

Da dies in der Verwaltungspraxis allerdings nach unserer Beobachtung aus Rechtsberatung und Prozessvertretung nicht einmal im unabdingbaren Mindestumfang Berücksichtigung findet, ist hier ein Machtwort des Gesetzgebers geboten. Auch ist es im Interesse einer transparenten und rechtssicheren Förderpraxis unabdingbar, dass Regelungen über die Zuwendungsfähigkeit, die Anforderungen an förderfähige Vorhaben und die Abwicklung des Förderverfahrens verbindlich getroffen und in der üblichen Form - Veröffentlichung im Staatsanzeiger – bekannt gemacht werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen


Karl-Christian Schelzke

Geschäftsführender Direktor