



# HESSISCHER LANDTAG

21. 06. 2011

**Gesetzentwurf**  
**der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
**für ein Gesetz über Zuwendungen des Landes zur**  
**Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden**  
**(Hessisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - HGVFG)**

**A. Problem**

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden wurden den Ländern im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) für diesen Zweck Bundesmittel zur Verfügung gestellt. Im Zuge der Föderalismusreform I ist dieses Gesetz außer Kraft getreten. Seit dem Januar 2007 erhalten die Länder stattdessen Kompensationszahlungen nach dem Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Auf das Land Hessen entfallen jährlich circa 96,5 Mio. € für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr und den kommunalen Straßenbau. Die verkehrliche Zweckbindung entfällt ab dem 1. Januar 2014. Es bleibt lediglich eine investive Zweckbindung bestehen. Die Länder können also auch andere Investitionen mit den Bundesmitteln tätigen. Zum 31. Dezember 2019 stellt der Bund die Kompensationszahlungen vollständig ein.

**B. Lösung**

Das Gesetz soll Planungssicherheit für Kommunen, Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabenträger schaffen. Die dem Land nach dem Entflechtungsgesetz für den Verkehrsbereich zustehenden Finanzhilfen werden ausschließlich für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Lärmsituation in den Gemeinden verwendet. Die Regelungen zu den förderungsfähigen Vorhaben, den Fördervoraussetzungen und dem Förderverfahren entsprechen weitgehend dem bisherigen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes. Einige förderungsfähige Vorhaben wie Radwege oder die Grundsanierung von Schienenwegen und Straßen werden neu aufgenommen. Außerdem wird eine konkrete Aufteilung der Fördermittel (Quote) für den öffentlichen Personennahverkehr, den motorisierten Individualverkehr und den Radverkehr festgelegt.

**C. Befristung**

Da der Bund die Kompensationszahlungen zum 31. Dezember 2019 vollständig einstellt und noch keine Nachfolgeregelung existiert, wird das Gesetz auf 8 Jahre befristet. Danach muss das Land entscheiden, ob als Ersatz der eventuell entfallenden Bundesmittel entsprechende Mittel im Landeshaushalt bereitgestellt werden und das Gesetz entsprechend fortgeführt wird.

**D. Alternativen**

Keine.

**E. Finanzielle Auswirkungen**

Keine.

**F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern**

Keine.

**G. Besondere Auswirkungen auf behinderte Menschen**

Die Förderungsbindung im Sinne des Gesetzes ermöglicht den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots insbesondere für Menschen mit Behinderungen und Mobilitätsbeeinträchtigungen.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz  
über Zuwendungen des Landes zur  
Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden  
(Hessisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - HGVFG)**

Vom

**§ 1  
Zuwendungen des Landes**

- (1) Die dem Land nach § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102) zustehenden Finanzmittel werden für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Sinne von § 2 verwendet.
- (2) Die Gewährung von Zuwendungen nach § 2 erfolgt nach Maßgabe der im Landeshaushalt jeweils zur Verfügung stehenden Ermächtigungen.
- (3) Rechtsansprüche werden durch dieses Gesetz nicht begründet.

**§ 2  
Förderungsfähige Vorhaben**

Durch Zuwendungen aus den Finanzmitteln nach § 1 können folgende Vorhaben von Gemeinden, Landkreisen und kommunalen Zusammenschlüssen sowie von Verkehrsunternehmen und sonstigen Vorhabensträgern des öffentlichen Personennahverkehrs auf Antrag gefördert werden:

1. Bau oder Ausbau von Verkehrswegen der
  - a) Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen sowie Bahnen besonderer Bauart,
  - b) Eisenbahnen,soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Als Ausbau gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz oder der Erhöhung des Gebrauchswertes dienen;
2. Bau oder Ausbau von
  - a) verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen mit Ausnahme von Anlieger- und Erschließungsstraßen,
  - b) besonderen Fahrspuren für Omnibusse,
  - c) verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz,
  - d) verkehrswichtigen zwischenörtlichen Straßen,
  - e) Verkehrsleitsystemen sowie von Umsteigeparkplätzen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
  - f) Carsharing-Stationen und Fahrradstationen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs,
  - g) öffentlichen Verkehrsflächen für in Bebauungsplänen ausgewiesene Güterverkehrszentren einschließlich der in diesen Verkehrsflächen liegenden zugehörigen kommunalen Erschließungsanlagen nach den §§ 127 und 128 des Baugesetzbuchs und
  - h) Radwegen und sonstigen investiven Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die anstelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind. Als Ausbau gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz oder der Erhöhung des Gebrauchswertes dienen;

3. Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von Gemeinden, Landkreisen oder kommunalen Zusammenschlüssen, die anstelle von Gemeinden oder Landkreisen Träger der Baulast sind;
4. Bau oder Ausbau insbesondere im Hinblick auf Barrierefreiheit von Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen;
5. Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen;
6. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz in der Fassung vom 21. März 1971 (BGBl. I S. 337), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), oder dem Bundeswasserstraßengesetz in der Fassung vom 23. Mai 2007 (BGBl. I S. 962, 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Verordnung vom 27. April 2010 (BGBl. I S. 540), soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse im Sinne der Nr. 2 als Baulasträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Das Gleiche gilt für nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulasträger des kreuzenden Schienenweges;
7. Beschaffung von Linienomnibussen und Gelenkomnibussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und außschließlich für diese Verkehre eingesetzt werden, sowie von Schienenfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs. Bevorzugt werden bei der Förderung jeweils die Beschaffungsanträge für die emissionsärmsten und umweltfreundlichsten Fahrzeuge bzw. Neubeschaffungen mit dem höchsten Emissionsminderungseffekt durch Stilllegung von Altfahrzeugen.

### § 3

#### Voraussetzungen der Förderung

Voraussetzung für die Förderung nach § 2 ist, dass

1. das Vorhaben
  - a) nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt,
  - b) in einem Generalverkehrsplan oder einem für die Beurteilung gleichwertigen Plan oder Fachkonzept vorgesehen oder als Lärmschutzmaßnahme in einem Lärmaktionsplan nach § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. März 2011 (BGBl. I S. 282), oder Luftreinhalteplan enthalten ist,
  - c) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und
  - d) die Belange von Menschen mit Behinderungen und mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt und den Anforderungen der Barrierefreiheit nach §§ 3 und 10 des Hessischen Behinderten-Gleichstellungsgesetzes (HessBGG) in der Fassung vom 20. Dezember 2004 (GVBl. I S. 482), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2009 (GVBl. I S. 729), entspricht; bei der Vorhabensplanung sind die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte anzuhören; verfügt eine Gebietskörperschaft nicht über Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände im Sinne der §§ 8b und 16 HessBGG anzuhören,
  - e) mit städtebaulichen Maßnahmen, die mit ihm zusammenhängen, abgestimmt ist;
2. die übrige Finanzierung des Vorhabens oder eines Bauabschnittes des Vorhabens mit eigener Verkehrsbedeutung gewährleistet ist.

#### **§ 4 Höhe und Umfang der Förderung**

- (1) Aus den Finanzmitteln nach § 1 ist die Förderung von Vorhaben nach § 2 bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten zulässig.
- (2) Die Finanzmittel nach § 1 werden zu 60 Prozent für Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs, zu 30 Prozent für Vorhaben des motorisierten Individualverkehrs und zu 10 Prozent für Vorhaben des Radverkehrs verwendet. Diese Aufteilung muss in den Programmen nach § 5 entsprechend umgesetzt werden.
- (3) Zuwendungsfähig sind die Kosten für Vorhaben nach § 2. Beim Grunderwerb sind nur die Gesteungskosten zuwendungsfähig.
- (4) Nicht zuwendungsfähig sind
1. Kosten, die ein anderer als der Träger des Vorhabens gesetzlich zu tragen verpflichtet ist,
  2. Verwaltungskosten,
  3. Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die
    - a) nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, es sei denn, dass sie nicht nutzbar sind,
    - b) vor dem 1. Januar 2001 erworben worden sind.
- (5) Einzelheiten zu Verfahren, Höhe und Umfang der Förderung werden in einer Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung geregelt.

#### **§ 5 Programme**

- (1) Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erstellt für den Zeitraum der jeweiligen Finanzplanung Programme, die die förderungsfähigen Vorhaben nach § 2 enthalten. Sie sind jährlich der Entwicklung anzupassen und fortzuführen.
- (2) In die Programme dürfen Vorhaben nur aufgenommen werden, wenn die Voraussetzungen des § 3 vorliegen oder voraussichtlich im Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Für jedes Vorhaben sind die voraussichtlichen Gesamtkosten, die zuwendungsfähigen Kosten und die vorgesehenen Jahresraten der Zuwendungen aufzunehmen.
- (3) Bei der Aufstellung und Fortschreibung der Programme ist auf die voraussichtlich zur Verfügung stehenden haushaltsrechtlichen Ermächtigungen abzustellen. Weitere Vorhaben können nachrichtlich aufgenommen werden.
- (4) In den Programmen sind Vorhaben der Grunderneuerung von Straßen, Vorhaben des Aus- oder Neubaus von Straßen vorzuziehen.

#### **§ 6 Wirkung der Programme**

Die Finanzmittel nach § 1 dürfen nur für Vorhaben verwendet werden, die in die Programme nach § 5 aufgenommen sind.

#### **§ 7 Übergangsvorschrift**

- (1) Vorhaben, die nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in der bis zum 31. Dezember 2006 geltenden Fassung oder nach der Verwaltungsvorschrift zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden nach dem Entflechtungsgesetz in ein Programm des Landes aufgenommen wurden, werden fortgeführt.
- (2) Bewilligungsbescheide für Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder der in Abs. 1 genannten Verwaltungsvorschrift, die bei deren Außerkrafttreten nicht vollständig abgewickelt waren, gelten als Bewilligungsbescheide nach diesem Gesetz fort.

**§ 8****Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2012 in Kraft, soweit in Abs. 2 nichts anderes bestimmt ist.
- (2) § 2 Nr. 2 f und Nr. 3 treten am 1. Januar 2014 in Kraft.
- (3) Dieses Gesetz tritt am 31. Dezember 2019 außer Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeines**

Mit diesem Gesetz soll eine neue Rechtsgrundlage für die Förderung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus geschaffen werden. Bislang ist die Zuweisung von Bundesmitteln für diese Zwecke im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz des Bundes geregelt, das im Zuge der Föderalismusreform I außer Kraft getreten ist. Seit dem 1. Januar 2007 erhalten die Länder vom Bund stattdessen Ausgleichszahlungen nach dem sogenannten Entflechtungsgesetz. Hessen erhält vom Bund jährlich circa 96,5 Mio. € für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Allerdings ist die Zweckbindung der Ausgleichszahlungen für verkehrliche Projekte vom Bund lediglich bis Ende des Jahres 2013 festgeschrieben. Ab 2014 bleibt lediglich eine investive Zweckbindung bestehen. Die Länder können also auch andere Investitionen mit den Bundesmitteln tätigen.

Auch nach 2013 sind Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur dringend nötig. Die Kommunen und Verkehrsunternehmen in Hessen erhalten mit diesem Gesetz über das Jahr 2013 hinaus verlässliche Förderkriterien für die Finanzierung von Vorhaben des öffentlichen Personennahverkehrs und des kommunalen Straßenbaus. Neben den bisherigen Fördermöglichkeiten sollen auch Radverkehrsanlagen in kommunaler Baulast, Gemeindeverbindungsstraßen, Lärmschutzmaßnahmen an innerörtlichen Straßen und die Erneuerung von Schienenverkehrswegen und Straßen gefördert werden können. Mit der Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen in der Baulast von Kommunen werden solche Lärmschutzmaßnahmen zuschussfähig, die nach Art und Umfang zur Verbesserung der Lärmsituation dringend erforderlich sind. Allerdings kommt dieser neue Fördertatbestand erst ab 2014 zum Tragen, weil das Land bis Ende 2013 noch an die bisherige Zweckbindung der Förderung gebunden ist.

### **B. Zu den einzelnen Vorschriften**

#### **Zu § 1 Abs. 1:**

Nach § 3 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102) stehen den Ländern mit dem Auslaufen der Finanzhilfen des Bundes für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zum 31. Dezember 2006 im Zeitraum vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2013 jährliche Kompensationszahlungen in Höhe von 1.335.500.000 € aus dem Bundeshaushalt zu. Nach § 4 Abs. 3 EntflechtG entfallen auf das Land Hessen 7,223746 vom Hundert des genannten Betrages, also circa 96,5 Mio. €. Nach § 6 Abs. 1 EntflechtG prüfen Bund und Länder gemeinsam bis Ende 2013, in welcher Höhe unter anderem die Beträge nach § 3 Abs. 1 Satz 1 EntflechtG für den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2019 zur Aufgabenerfüllung der Länder noch angemessen und erforderlich sind. Nach § 6 Abs. 2 EntflechtG entfällt für die ab dem 1. Januar 2014 weiterhin erforderlichen Beträge die verkehrliche Zweckbindung. Die im Zuge der Revision neu festzulegenden Beträge unterliegen ab dem 1. Januar 2014 vonseiten des Bundes lediglich einer investiven Zweckbindung. § 1 Abs. 2 schreibt die verkehrliche Zweckbindung der dem Land nach § 3 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 4 Abs. 3 EntflechtG zustehenden Finanzmittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden dauerhaft - das heißt auch über das Jahr 2013 hinaus - fest und verdeutlicht durch die Bezugnahme auf § 2, welche Vorhaben die gemeindlichen Verkehrsverhältnisse im Sinne dieses Gesetzes verbessern. Der sachliche Anwendungsbereich des Gesetzes unterscheidet sich vor allem dadurch von der bisherigen Rechtslage, dass auch Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen einbezogen werden. Diese Regelung gilt aber erst ab 1. Januar 2014.

#### **Zu § 1 Abs. 2:**

§ 1 Abs. 2 stellt klar, dass die Gewährung von Zuwendungen nach Maßgabe der im Landeshaushalt jeweils zur Verfügung stehenden Ermächtigungen erfolgt.

**Zu § 1 Abs. 3:**

§ 1 Abs. 3 stellt klar, dass durch das Gesetz keine Rechtsansprüche auf die Gewährung von Zuwendungen begründet werden. Diese Einschränkung ist schon deshalb notwendig, weil eine Förderung nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel möglich ist.

**Zu § 2:**

Satz 1 benennt zunächst den Kreis der möglichen Zuwendungsempfänger. In Betracht kommen Gemeinden, Landkreise und kommunale Zusammenschlüsse sowie Verkehrsunternehmen und sonstige Vorhabensträger, wie zum Beispiel Infrastrukturunternehmen.

Ferner werden dezidiert die Vorhaben aufgezählt, die aus dem in § 1 festgelegten Aufgabenbereich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für so bedeutsam erachtet werden, dass zu ihrer Förderung Kompensationsmittel des Bundes für Zuwendungen durch das Land in Anspruch genommen werden können. Der Katalog wurde weitestgehend aus dem Bundes-GVFG übernommen. Erweitert wurde er im Wesentlichen um Lärmschutzmaßnahmen, Grunderneuerung von Schienenwegen und Straßen sowie den Bau oder Ausbau von Radwegen. Der Begriff "Bau" ist mit dem Begriff "Neubau" gleichzusetzen. "Ausbau" bedeutet eine bauliche Veränderung bestehender Verkehrswege in Lage oder Querschnitt, die zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse erforderlich ist. Bei Ingenieurbauwerken ist eine Erhöhung der Tragfähigkeit oder eine Erweiterung der Verkehrsräume, bei elektrotechnischen Anlagen eine Erhöhung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit dem Ausbau gleichzusetzen. Der Begriff "Ausbau" wird jedoch in § 2 Nr. 1 und Nr. 2 explizit um die Bedeutung Grunderneuerung erweitert, um sanierungsbedürftige Verkehrswege mit den in § 1 festgelegten Zuwendungen aus Gründen der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeschleunigung, der Energieeffizienz sowie der Erhöhung des Gebrauchswertes wieder instand setzen zu können.

**Zu § 2 Nr. 1:**

Nr. 1 nennt die förderfähigen Vorhaben vor allem auf dem Gebiet des Schienenverkehrs für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Erweitert wurde der Bundes-GVFG-Katalog um die Grunderneuerung von Schienenwegen des ÖPNV zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeschleunigung, der Energieeffizienz sowie der Erhöhung des Gebrauchswertes.

**Zu § 2 Nr. 2:**

Nr. 2 nennt die förderfähigen Vorhaben vor allem auf dem Gebiet des kommunalen Straßenbaus. Erweitert wurde der Bundes-GVFG-Katalog um die Grunderneuerung von Straßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbeschleunigung, der Energieeffizienz sowie der Erhöhung des Gebrauchswertes.

Ferner wurde mit Buchst. f die Möglichkeit der Förderung von Carsharing-Stationen und Fahrradstationen aufgenommen. Beide Maßnahmen tragen zu einer weiteren Verringerung des motorisierten Individualverkehrs bei, da inter- und multimodalen Angebote gestärkt werden. Vorhaben dieser Art können erst ab 1. Januar 2014 gefördert werden. Das ergibt sich daraus, dass Carsharing-Stationen und Fahrradstationen bislang nicht förderungsfähig waren und die anhand der Fördertatbestände des Bundes-GVFG definierte verkehrliche Zweckbindung nach § 6 EntflechtG bis zum 31. Dezember 2013 gelten wird. Das Land ist dem Bund über die Verwendung der Bundesmittel rechenschaftspflichtig und muss sich in seiner Förderpraxis weiterhin an dem bisherigen Kanon förderungsfähiger Vorhaben orientieren.

Ab 1. Januar 2014 sieht das EntflechtG nur noch eine investive Zweckbindung der Bundesmittel vor. Das Land ist ab diesem Zeitpunkt frei, auch bislang nicht förderungsfähige Vorhaben mit Zuwendungen zu bedenken. Die Regelung zur Förderung von Carsharing-Stationen und Fahrradstationen tritt daher erst zum 1. Januar 2014 in Kraft (vgl. § 8 Abs. 2).

Buchst. h ermöglicht ebenfalls als Erweiterung des Bundes-GVFG-Katalogs die Förderung von selbstständig geführten Radwegen und Radverkehrsanlagen. Bisher wurde der Bau von Radwegen nur im Zusammenhang mit förderungsfähigen Straßenbauvorhaben bezuschusst. Voraussetzung für die Förderung von eigenständig geführten Radwegen ist, dass entsprechende Radverkehrspläne oder Fachkonzepte vorliegen.

**Zu § 2 Nr. 3:**

Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie waren in der ersten Stufe die Lärmbelastungen unter anderem an Hauptverkehrsstraßen, das heißt an Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als sechs Millionen Kraftfahrzeugen (Kfz) jährlich, zu kartieren. Nach dieser Kartierung sind bundesweit knapp eine Million Menschen mit Lärmpegeln  $L_{DEN}$  über 70 dB(A) tags und  $L_{Night}$  über 60 dB(A) nachts belastet und dadurch erhöhten Gesundheitsrisiken ausgesetzt. In Hessen ist diese erste Phase der Kartierung im Jahr 2007 abgeschlossen worden. Ein vollständiges Bild über die betroffene Bevölkerung kann aber erst nach der zweiten Phase im Jahr 2012 gezeigt werden. In der zweiten Phase werden alle Straßen bereits ab einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kfz pro Jahr berücksichtigt. Außerdem kommen zu den bereits kartierten Ballungsräumen Frankfurt und Wiesbaden auch noch die Städte Kassel, Offenbach und Darmstadt als Ballungsräume hinzu. Es zeichnet sich aber jetzt schon ab, dass auf die Kommunen eine erhebliche Last für Lärmschutzmaßnahmen zukommt. Künftig soll daher auch die Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an Straßen in kommunaler Baulast ermöglicht werden, sofern diese Maßnahmen Bestandteil eines umfassenden Lärmaktionsplanes der Kommune sind. Lärmschutzmaßnahmen sind ein wichtiger Bestandteil der Verkehrsplanung und sollen hier Eingang finden. Vorhaben dieser Art können erst ab 1. Januar 2014 gefördert werden. Das ergibt sich daraus, dass Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen bislang nicht förderungsfähig waren und die anhand der Fördertatbestände des Bundes-GVFG definierte verkehrliche Zweckbindung nach § 6 EntflechtG bis zum 31. Dezember 2013 gelten wird. Das Land ist dem Bund über die Verwendung der Bundesmittel rechenschaftspflichtig und muss sich in seiner Förderpraxis weiterhin an dem bisherigen Kanon förderungsfähiger Vorhaben orientieren.

Ab 1. Januar 2014 sieht das EntflechtG nur noch eine investive Zweckbindung der Bundesmittel vor. Das Land ist ab diesem Zeitpunkt frei, auch bislang nicht förderungsfähige Vorhaben mit Zuwendungen zu bedenken. Die Regelung zur Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen tritt daher erst zum 1. Januar 2014 in Kraft (vgl. § 8 Abs. 2). Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen gelten jedoch nur dann als förderungsfähige Vorhaben, wenn sie in einem von der Gemeinde auf der Basis einer Lärmkarte nach § 47c Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) zur Regelung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen erstellten Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG enthalten sind. Als wesentliches Element enthalten diese Lärmaktionspläne vor allem Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen.

**Zu § 2 Nr. 4:**

Die Vorschrift entspricht weitgehend § 2 Abs. 1 Nr. 3 Bundes-GVFG und enthält als selbstständigen Fördertatbestand den Bau oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen sowie von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten, soweit sie dem öffentlichen Personennahverkehr dienen. Haltestelleneinrichtungen sind ortsfeste Anlagen, an denen die Fahrgäste in Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs ein- oder aussteigen. Erweitert ist dieser Punkt um die explizite Nennung und Berücksichtigung des Vorhabens "insbesondere in Hinblick auf die Barrierefreiheit". Diese muss bei der Umsetzung eingehalten werden. Allen betroffenen Personengruppen muss der Zugang des öffentlichen Personenverkehrs ohne fremde Hilfe möglich sein. Barrierefreiheit als universelles Design führt zu einer höheren Akzeptanz und Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln und kommt einer Vielzahl von Personengruppen zugute.

**Zu § 2 Nr. 5:**

Die Vorschrift entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 4 Bundes-GVFG. Danach können Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV, insbesondere rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen, gefördert werden. Technische Maßnahmen zur Steuerung von Lichtsignalanlagen sind Anlagen zur Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des ÖPNV.

**Zu § 2 Nr. 6:**

Die Vorschrift entspricht § 2 Abs. 1 Nr. 5 Bundes-GVFG. Aufgrund der Zweckbindung der Bundesmittel ist eine Änderung des Hessischen-GVFG derzeit nicht möglich. Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz oder dem Bundeswasserstraßengesetz können gefördert werden, soweit Gemeinden, Landkreise oder kommunale Zusammenschlüsse als

Baulastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben. Die betreffende Straße muss nicht zu einer Kategorie nach § 2 Nr. 2 gehören. In Ausnahmefällen können Zuwendungen auch dann gewährt werden, wenn nicht bundeseigene Eisenbahnen als Baulastträger die Kostenanteile des kreuzenden Schienenweges zu tragen haben.

**Zu § 2 Nr. 7:**

Förderungsfähig nach Nr. 7 ist die Beschaffung von Standard-Linienomnibussen und Standard-Gelenkonnibussen, soweit diese zum Erhalt und zur Verbesserung von Linienverkehren nach § 42 des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich sind und ausschließlich für diese Verkehre eingesetzt werden. Grundsätzlich förderungsfähig sind ferner Schienenfahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs. Gefördert werden alle Omnibusfahrzeuge, die ausschließlich dem Linienverkehr dienen. Es bekommt das Vorhaben den Vorzug, welches die emissionsärmsten Fahrzeuge bzw. Neuananschaffungen mit dem höchsten Emissionsminderungseffekt durch die Stilllegung der Altfahrzeuge beinhaltet.

**Zu § 3:**

In § 3 ist festgelegt, unter welchen Voraussetzungen die in § 2 aufgeführten Vorhaben gefördert werden können. Die Regelung ist nahezu identisch mit § 3 Bundes-GVFG und wurde lediglich in Nr. 1 a und b im Hinblick auf Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen ergänzt sowie der Buchst. e neu eingefügt, der die Abstimmung des Vorhabens mit städtebaulichen Maßnahmen verlangt.

**Zu § 3 Nr. 1:**

Nach § 2 sollen Zuwendungen des Landes für bedeutsame Vorhaben gewährt werden, um mit den nur begrenzt zur Verfügung stehenden Mitteln den größtmöglichen Nutzen erzielen zu können. Die Mittel sollen deshalb ganz gezielt an wirklichen Schwerpunkten eingesetzt werden. Lediglich wünschenswerte Vorhaben sind von der Förderung ausgeschlossen.

Diesem Gedanken tragen die Buchst. a und b in § 3 Nr. 1 Rechnung, die verlangen, dass das Vorhaben zur Verbesserung der kommunalen Verkehrsverhältnisse oder der Lärmsituation dringend erforderlich ist, die Ziele der Raumordnung beachtet und deren Grundsätze berücksichtigt sowie in einem Generalverkehrsplan oder in einem vergleichbaren Plan bzw. Fachkonzept - wie zum Beispiel einem Landesentwicklungs-, Regional-, Regionalverkehrs-, Flächennutzungs-, Nahverkehrs- oder Lärmaktionsplan - vorgesehen ist. Ein Lärmaktionsplan muss die in § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz genannten Voraussetzungen erfüllen.

Um einen effizienten Mitteleinsatz sicherzustellen, muss das Vorhaben nach Buchst. c außerdem bau- und verkehrstechnisch einwandfrei und unter Beachtung des Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant sein.

Nach Buchst. d müssen die Belange von Menschen mit Behinderungen und mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigt sein. Das Vorhaben muss den Anforderungen der Barrierefreiheit nach §§ 3 und 10 Hessisches Behinderten-Gleichstellungsgesetz (HessBGG) entsprechen. Um dies zu gewährleisten, sind unter anderem Vertreter dieser Personengruppe beim Planungsprozess anzuhören. Dies sind in der Regel die zuständigen Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte der Kommunen. Verfügt die Kommune nicht über Behindertenbeauftragte, sind stattdessen die entsprechenden Verbände nach §§ 8b und 16 HessBGG anzuhören.

Buchst. e dient der Verpflichtung der Abstimmung und der integrierten Betrachtung des Vorhabens im städtebaulichen Kontext und damit einhergehenden vorgesehenen oder notwendigen Stadtplanungen.

**Zu § 3 Nr. 2:**

Fördervoraussetzung ist ferner, dass die übrige Finanzierung des Vorhabens gewährleistet ist. Der Vorhabensträger muss daher insbesondere darlegen, dass ausreichend Eigenmittel zur Verfügung stehen. Die Vorschrift entspricht § 3 Nr. 2 Bundes-GVFG.

**Zu § 4:**

§ 4 enthält Regelungen zum Anteil der Förderung an den Vorhaben, zur Aufteilung der Fördergelder nach Verkehrsbereichen und zur Zuwendungsfähigkeit der Kosten.

**Zu § 4 Abs. 1:**

Für Vorhaben nach § 2 wird ein Höchstfördersatz von 75 vom Hundert der zuwendungsfähigen Kosten festgelegt. Das entspricht der bisherigen Regelung nach § 4 Abs. 1 Bundes-GVFG. Die jeweilige Förderhöhe wird im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift des nach der gegenwärtigen Ressortverteilung zuständigen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung festgelegt.

**Zu § 4 Abs. 2:**

Die in Abs. 2 festgelegte Aufteilung der gesamten Fördersumme pro Jahr (Mittelquotierung) nach Verkehrsbereichen soll die Gelder verstärkt in Vorhaben des Öffentlichen Personennahverkehrs (60 vom Hundert) und den Radverkehr (10 vom Hundert) lenken. Beide Bereiche haben einen erheblichen Investitionsnachholbedarf. Ferner werden diese beiden Bereiche in Zukunft zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich und damit in erheblichem Maße dem Klimaschutz beitragen müssen.

**Zu § 4 Abs. 3:**

Abs. 3 enthält eine § 4 Abs. 2 Bundes-GVFG entsprechende Regelung zur Zuwendungsfähigkeit der Kosten. Zuwendungsfähig sind solche Kosten, die unmittelbar durch den Bau oder Ausbau eines Vorhabens nach § 2 verursacht werden. Kosten, die "bei Gelegenheit" des Vorhabens entstehen, können dagegen nicht zu den zuwendungsfähigen Kosten gerechnet werden. Vorteile, die dem Vorhabensträger entstehen, werden bei der Ermittlung der zuwendungsfähigen Kosten angerechnet.

Der Grundsatz des Abs. 1 wird in Abs. 3 für den Grunderwerb eingeschränkt. Damit soll verhindert werden, dass der Träger des Vorhabens Gewinn aus der Steigerung der Bodenpreise zieht. Daher sind beim Grunderwerb nur die Gestehungskosten zuwendungsfähig. Dies gilt auch für die Gebäude, die der Vorhabensträger mit erworben hat. Die Obergrenze bildet der Verkehrswert, da der Vorhabensträger sonst insoweit mehr erhielte, als er in das Vorhaben einbringt.

**Zu § 4 Abs. 4:**

Abs. 4 nennt - wie § 4 Abs. 3 Bundes-GVFG - die nicht zuwendungsfähigen Kosten. Von Nr. 1 werden insbesondere Erschließungsbeiträge und Folgepflichtkosten erfasst. Zu den Verwaltungskosten nach Nr. 2 gehören etwa die Ausgaben für die Aufstellung der Planung. Nr. 3 a bestimmt, dass Kosten für den Erwerb solcher Grundstücke und Grundstücksteile, die nicht unmittelbar oder nicht dauernd für das Vorhaben benötigt werden, ebenfalls nicht zuwendungsfähig sind. Eine Ausnahme hiervon wird für den Fall gemacht, dass die Grundstücke oder Grundstücksteile nicht nutzbar sind. Hauptanwendungsfall sind unverkäufliche, unwirtschaftliche Restflächen. Nr. 3 b schließt die Zuwendungsfähigkeit von Grunderwerbskosten aus, wenn der Erwerb vor dem 1. Januar 2001 stattgefunden hat. Dieser Regelung liegt der Rechtsgedanke des § 4 Abs. 3 Nr. 3 b Bundes-GVFG zugrunde. Grundstücke, die vor dem gewählten Stichtag erworben wurden, haben den Baulastträger schon seit längerer Zeit nicht mehr belastet. Zudem handelt es sich um eine eng zu definierende Ausnahme von dem Fördergrundsatz, dass vor der Bewilligung keine auf die Umsetzung des Vorhabens gerichteten Investitionen getätigt werden dürfen. Der Bundesgesetzgeber erachtete beim Erlass des GVFG im Jahr 1971 vor diesem Hintergrund einen Zeitraum von 10 Jahren für angemessen und setzte als Stichtag den 1. Januar 1961 fest. Die hier gefundene Regelung greift diesen Gedanken auf.

**Zu § 4 Abs. 5:**

Nach Abs. 5 werden Einzelheiten zu Verfahren, Höhe, Umfang und sonstigen Modalitäten der Förderung (Finanzierungsart, Pauschalen etc.) in einer Verwaltungsvorschrift (VwV-HGVFG) des zuständigen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung geregelt.

**Zu § 5:**

In § 5 sind die Aufstellung und Fortführung geregelt. Nach Abs. 1 erstellt das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung die Programme, passt sie an und führt sie fort.

Die Programme dürfen nach Abs. 2 nur Vorhaben enthalten, die die Voraussetzungen nach § 3 erfüllen oder jedenfalls zum Zeitpunkt der Förderung vorliegen werden. Der Umfang der Programme richtet sich nach den in Abs. 3 enthaltenen haushaltsrechtlichen Ermächtigungen.

Abs. 4 verlangt, dass bei der Aufstellung der Programme die Priorität bei Vorhaben des Straßenbaus auf der Grunderneuerung liegen muss. Die Grunderneuerung von verkehrswichtigen kommunalen Straßen in Hessen hat einen erhöhten Nachholbedarf und muss daher vor einem Aus- oder Neubau stehen. Auch zur Vermeidung eines weiteren Anstiegs des motorisierten Individualverkehrs ist die Grunderneuerung einem Neu- und Ausbau von Straßen vorzuziehen.

**Zu § 6:**

§ 6 enthält die Bindung an Programme nach § 5, indem er bestimmt, dass die Finanzmittel nach § 1 nur für Vorhaben verwendet werden dürfen, die in die Programme nach § 5 aufgenommen worden sind.

**Zu § 7:**

Die Übergangsregelungen in § 7 stellen sicher, dass bereits in ein Programm des Landes aufgenommene, aber noch nicht abgeschlossene Vorhaben fortgeführt werden und noch nicht abgewickelte Bewilligungsbescheide Bestand haben.

**Zu § 8:**

Das Gesetz soll am 1. Januar 2012 in Kraft treten. Allerdings sieht Abs. 2 vor, dass die Regelung des § 2 Nr. 2 f (Fördertatbestand "Carsharing-Stationen und Fahrradstationen") und Nr. 3 (Fördertatbestand "Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden innerörtlichen Straßen") erst am 1. Januar 2014 in Kraft tritt. Das ergibt sich daraus, dass Carsharing-Stationen und Fahrradstationen sowie Lärmschutzmaßnahmen bislang nicht förderungsfähig waren und die anhand der Fördertatbestände des Bundes-GVFG definierte verkehrliche Zweckbindung nach § 6 EntflechtG bis zum 31. Dezember 2013 gelten wird. Das Land ist dem Bund über die Verwendung der Bundesmittel rechenschaftspflichtig und muss sich in seiner Förderpraxis weiterhin an dem bisherigen Kanon förderungsfähiger Vorhaben orientieren. Ab 1. Januar 2014 sieht das EntflechtG nur noch eine investive Zweckbindung der Bundesmittel vor. Das Land ist ab diesem Zeitpunkt frei, auch bislang nicht förderungsfähige Vorhaben mit Zuwendungen zu bedenken. Entsprechend wurde der Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Bestimmung gewählt. Das Gesetz soll am 31. Dezember 2019 außer Kraft treten, da zu diesem Zeitpunkt der Bund die Kompensationszahlungen vollständig einstellt. Danach kann das Land Hessen entscheiden, ob als Ersatz entsprechende Mittel im Landeshaushalt bereitgestellt werden und das Gesetz entsprechend fortgeführt wird.

Wiesbaden, 20. Juni 2011

Der Fraktionsvorsitzende:  
**Tarek Al-Wazir**