



# HESSISCHER LANDTAG

20. 02. 2018

## **Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz**

Die Landesregierung legt mit Schreiben vom 19. Februar 2018 den nachstehenden, durch Kabinettsbeschluss vom 19. Februar 2018 gebilligten und festgestellten Gesetzentwurf dem Landtag zur Beschlussfassung vor. Der Gesetzentwurf wird vor dem Landtag von dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung vertreten.

### **A. Problem**

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 sichergestellt, denn insbesondere die Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität sind für ganz Deutschland und gerade für 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 Mio. €, die einer investiven Zweckbindung unterliegen. Für die Zeit ab 2020 ist eine Neuregelung zur Bereitstellung von Mitteln für eine anschließende Förderung erforderlich, um für die Zuwendungsempfänger Planungs- und Finanzierungssicherheit zu schaffen.

### **B. Lösung**

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

### **C. Befristung**

Das Gesetz ist nicht befristet. Nach Teil I Nr. 2.1.1 des Leitfadens für das Vorschriften-Controlling vom 13. Dezember 2017 (StAnz. 1/2018 S. 2) unterliegen neue Rechtsvorschriften einer Befristung von sieben Jahren. Eine Befristung würde jedoch dem Sinn und Zweck des Gesetzes zuwiderlaufen, nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Gemeinden zu fördern. Maßnahmen im ÖPNV und KSB sind oft über sieben Jahre in Planung und Realisierung. Eine Befristung des Gesetzes würde den Antragstellern 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 nach sieben Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vorgesehen.

### **D. Alternativen**

Keine.

**E. Finanzielle Auswirkungen**

## 1. Auswirkungen auf die Finanz-, Vermögens- und Erfolgsrechnung

	Liquidität		Ergebnis	
	Ausgaben	Einnahmen	Aufwand	Ertrag
Einmalig im Haushaltsjahr	96.473.000 €	96.473.000 €	96.473.000 €	96.473.000 €
Einmalig im Haushaltsjahr 2019	99.973.000 €	96.473.000 €	99.973.000 €	96.473.000 €
Laufend ab Haushaltsjahr 2020	100.000.000 €	0	100.000.000 €	0

## 2. Auswirkungen auf die mittelfristige Finanz- und Entwicklungsplanung

Keine.

## 3. Auswirkungen für hessische Gemeinden und Gemeindeverbände

Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung der Gemeinden durch finanzielle Förderung durch das Land.

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

Keine.

**G. Besondere Auswirkungen auf Menschen mit Behinderungen**

Das Gesetz/die Verordnung wurde am Maßstab der UN-Behindertenrechtskonvention überprüft. Es bestand kein Änderungsbedarf.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

## **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.

(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) der Bau und Ausbau von Verkehrswegen der Straßenbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen, Bahnen besonderer Bauart und nicht bundeseigenen Eisenbahnen,
  - b) die Reaktivierung von Schienenstrecken,
  - c) der Bau und Ausbau von Haltestellen, Verkehrsstationen, Mobilitätsstationen, Umsteigeanlagen und Bahnhöfen,
  - d) die Einrichtung von Beschleunigungs- und Informationssystemen,
  - e) die Beschaffung elektrisch betriebener Personenkraftwagen und Kraftomnibusse,
  - f) die Anschaffung von effizienzsteigernden oder emissionsmindernden Antrieben bei Fahrzeugen des Schienenpersonennahverkehrs,
  - g) die Nachrüstung von Betriebshöfen und zentralen Werkstätten mit notwendiger Ausstattung für die Einführung von elektrisch betriebenen Bussen,
  - h) die 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,
  - d) Verkehrsbeeinflussungssystemen, Lichtsignalanlagen, Parkleitsystemen und digitaler Parkraumbewirtschaftung,
  - e) Kreuzungsmaßnahmen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, soweit kommunale Bau- lastträger als Bau- lastträger der kreuzenden Straße Kostenanteile zu tragen haben,
  - f) Rad- und Fußverkehrsanlagen einschließlich der Wegweisung und Beschilderung von Radrouten,
  - g) Carsharing- und Fahrradverleihstationen,
  - h) Umsteigeparkplätzen und Quartiersgaragen,
  - i) besonderen Fahrstreifen für Busse und eigenständigen Busstraßen,
  - j) Straßenanbindungen von Güterverkehrszentren.

Als Ausbau im Sinne des Satzes 1 Nr. 1 Buchst. a und c sowie Nr. 2 gelten auch Grunderneuerungen von Verkehrswegen, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern oder der Verkehrsbeschleunigung oder der Energieeffizienz dienen.

**§ 4**  
**Evaluierung**

Das für Verkehr zuständige Ministerium berichtet dem Landtag alle sieben 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 sind 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 Mio. €, 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 Mio. € zu. Für das Jahr 2019 gewährt das Land ergänzend zu diesem Betrag eigene Mittel in Höhe von 3,5 Mio. € 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 Mio. € 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 Mio. €. Für Vorhaben mit einem Investitionsvolumen größer als 50 Mio. 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 sind der Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Schaffung weiterer Kapazitäten ein zentraler Baustein für die Zukunftsfähigkeit der Region und die Erreichung der Klimaschutzziele.

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 § 3 Nr. 1**

##### Zu Buchst. a

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

Zu Buchst. b

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

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.

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 Betriebsleitzentrale und Fahrzeug, sofern sie der Beschleunigung und Anschlusssicherung dienen. Als Informationssysteme können Vorhaben gefördert werden, die die Nutzung des ÖPNV erleichtern (z.B. Fahrgastinformationssysteme).

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 bieten 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, sodass hier mit großem Einsparpotenzial 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, Ruf-taxi und Anruf- bzw. Rufbus. Die Beschaffung im Sinne dieser Regelung umfasst auch die Schulung des Personals für den Umgang mit Elektrobussen.

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 Luftreinhalteplanung erbracht wird.

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.

Zu Buchst. h

Die elektrische Energie für den Bordbetrieb auf Schiffen in Häfen und Hafenanlagen wird durch bordeigene Generatoren erzeugt. Um die Abgas- und die Abwärmebelastung durch die zu diesem Zweck laufenden Dieselmotoren zu reduzieren, gilt es, Schiffe, insbesondere Passagierschiffe, im Hafen oder in Hafenanlagen über einen Landanschluss aus dem Landstromnetz zu versorgen. Grund für diese Maßnahme ist eine Einsparung von Brennstoff für die meist mit Diesel betriebenen Generatoren und die Verringerung der Emissionsbelastung der Umwelt durch Abgase, Lärm und Abwärme.

**5. Zu § 3 Nr. 2**Zu Buchst. a

Der Bau und Ausbau von "verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen" dienen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Kommunen. Der Begriff "verkehrswichtige innerörtliche Stra-

ßen" 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.

#### 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.

#### 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 Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, Lärminderung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum.

#### 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 sowie bauliche Anlagen zur Vermeidung oder Verkürzung der Wartezeit für Fußgänger- und Radfahrer und die digitale Parkraumbewirtschaftung. Gerade bei Erreichen von bestimmten Schadstoffgrenzwerten ist es notwendig, verkehrslenkende Maßnahmen zu fördern, welche den Individualverkehr auch auf Alternativrouten verteilen.

#### Zu Buchst. e

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

#### Zu Buchst. f

Der Fördertatbestand 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 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.

#### Zu Buchst. g

Mit der Förderung von Verleihsystemen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder wird die Unabhängigkeit vom Besitz eines eigenen Kraftfahrzeuges unterstützt und dient damit die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs.

#### 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.

#### 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.

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 § 3 Satz 2**

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 § 4**

Das Gesetz ist nicht befristet. Nach Teil I Nr. 2.1.1 des Leitfadens für das Vorschriften-Controlling vom 13. Dezember 2017 (StAnz. 1/2018 S. 2) unterliegen neue Rechtsvorschriften einer Befristung von sieben Jahren. Eine Befristung würde jedoch dem Sinn und Zweck des Gesetzes zuwiderlaufen, nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den Gemeinden zu fördern. Maßnahmen im ÖPNV und KSB sind oft über sieben 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 nach sieben Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes vorgesehen.

**8. Zu § 5**

Mittel aus dem Haushalt des Bundes, die auf der Grundlage des Entflechtungsgesetzes bis zum 31.12.2019 zur Verfügung gestellt werden, können aufgrund der bestehenden Zweckbindung ausschließlich für investive Maßnahmen eingesetzt werden. Für zur Verfügung stehende Landesmittel gilt diese Einschränkung nicht.

**9. Zu § 6**

§ 6 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Wiesbaden, 19. Februar 2018

Der Hessische Ministerpräsident

**Bouffier**

Der Hessische Minister für Wirtschaft,  
Energie, Verkehr und Landesentwicklung  
**Al-Wazir**