

Stenografischer Bericht

– ohne Beschlussprotokoll

– öffentliche Anhörung –

61. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

12. April 2018, 14:03 bis 15:38 Uhr

Anwesend:

Stellv. Vorsitzender Abg. Marius Weiß (SPD)

CDU

Abg. Sabine Bächle-Scholz

Abg. Ulrich Caspar

Abg. Heiko Kasseckert

Abg. Dirk Landau

Abg. Judith Lannert

Abg. Klaus Peter Möller

Abg. Karin Wolf

SPD

Abg. Elke Barth

Abg. Tobias Eckert

Abg. Uwe Frankenberger

Abg. Stephan Grüger

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Abg. Frank-Peter Kaufmann

Abg. Kaya Kinkel

Abg. Karin Müller (Kassel)

DIE LINKE

Abg. Janine Wissler

FDP

Abg. Jürgen Lenders

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

Christian Richter-Ferenczi	(Fraktion der CDU)
Jörn Eichhorn	(Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Sebastian Scholl	(Fraktion DIE LINKE)
Mario Klotzsche	(Fraktion der FDP)

Landesregierung, Rechnungshof, etc.**StK**

MinRin Gabriele Gottschalk

HMWEVL

Minister Tarek Al-Wazir
 MinDirig Maßberg
 MinR Barth
 MinRin Münker-Tiedge
 RDir Kreuter
 RDirin Uplegger
 RORin Schweder-Berger

Rechnungshof

Dirin HRH Breidert

Liste der Anzuhörenden zum Gesetzentwurf Drucks. 19/6071 – Mobilitätsfördergesetz –

Institution	Name	Unterschrift
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Landkreistag	Geschäftsführender Direktor Matthias Drexelius	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund e. V.	Geschäftsführender Direktor Karl-Christian Schelzke	teilgenommen
Hessischer Städtetag e. V.	Direktor Dr. Jürgen Dieter Sandra Schweitzer	teilgenommen
Handwerk / Industrie / Wirtschaft		
Hessischer Handwerkstag	Geschäftsführer Bernhard Mundschenk	

Institution	Name	Unterschrift
Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V. c/o IHK Lahn-Dill IHK Frankfurt am Main	Dr. Alexander Theiss	teilgenommen
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.	Präsident Matthias Mang Hauptgeschäftsführer Dirk Pollert	
Verkehrsverbände / Verkehrsgesellschaften		
Nordhessischer VerkehrsVerbund (NVV) Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH	Geschäftsführer Wolfgang Rausch	teilgenommen
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV)	Kai Daubertshäuser	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH (VRN)	Technischer Geschäftsführer Martin in der Beek	
Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen und traffiQ Frankfurt	Dr. Hans-Jörg von Berlepsch	teilgenommen
Kasseler Verkehrs-Gesellschaft (KVG) AG	Dr. Thorsten Ebert	teilgenommen
VGF Frankfurt am Main Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH	Geschäftsführer Thomas Raasch	
Interessenverbände Verkehr		
ADAC Hessen-Thüringen e. V.		
AvD – Automobilclub von Deutschland e. V.		
Verkehrsclub Deutschland e. V. Landesverband Hessen	Heiko Nickel	teilgenommen
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Hessen e. V.	Norbert Sanden	
Allianz pro Schiene e. V.		
Pro Bahn & Bus e. V. – Der Vorstand PRO BAHN Landesverband Hessen e. V.		
BUND LAK Verkehr Hessen	Wolfgang Schuchart	teilgenommen
Fachverbände Verkehr		
Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik	Vorsitzender Claus-O. Herzig Geschäftsführer Klaus Poppe	teilgenommen
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer e. V. (LHO)	Volker Tuchan	teilgenommen
Speditions- und Logistikverband Hessen	Vorsitzender Hans-Georg Maas	
Verband Deutscher Verkehrsunternehmer Landesgruppe Hessen	Geschäftsführer Bernhard Gässl	teilgenommen
Sonstige		
House of Logistics & Mobility (HOLM)	Geschäftsführer Michael Kadow	
VLK Hessen e. V.	Vorsitzender Michael Schübler	

Institution	Name	Unterschrift
Absagen		
ACE – Auto Club Europa	Uwe Völker	
Institut für Verkehrswesen FG Verkehrsplanung und -systeme Universität Kassel FB 14	Prof. Dr. Carsten Sommer	
Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e. V.	Geschäftsführer Thorsten Hölser	
Universität Kassel Deanery of university department 06 ASL	Prof. Dr. Helmut Holzapfel Achim Vorreiterl	
Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)	Geschäftsführer Dr. Kurt-Christian Scheel	

Protokollierung: Karin Wirsdörfer
RDirin Heike Schnier

Öffentliche mündliche Anhörung zu dem**Gesetzentwurf
der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz
– Drucks. [19/6071](#) –**

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden
– Ausschussvorlage WVA 19/41 –

(verteilt: Teil 1 am 04.04.2018; Teil 2 am 10.04.2018)

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß**: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es laufen derzeit noch einige Anhörungen parallel, daher sind vielleicht noch nicht alle Kolleginnen und Kollegen anwesend, die werden dann im Laufe der Sitzung hinzukommen.

Ich darf Sie herzlich zur 61. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, in der wir eine öffentliche Anhörung durchführen, begrüßen. Wir behandeln den Gesetzentwurf der Landesregierung zum Mobilitätsfördergesetz, Drucks. 19/6071. Die Stellungnahmen der Anzuhörenden sind Ihnen zugegangen. Ich darf die Anzuhörenden, die Damen und Herren Abgeordneten sowie an meiner Seite für die Landesregierung Herrn Staatsminister Al-Wazir recht herzlich begrüßen. Schön, dass Sie auch da sind. Dann können wir gleich in die Anhörung eintreten.

(Es folgen einige organisatorische Hinweise.)

Wir beginnen mit den Kommunalen Spitzenverbänden. Ich schlage vor, dass wir versuchen, die Redezeit auf drei Minuten pro Redner zu begrenzen. Der eigentliche Vorsitzende dieses Ausschusses sagt immer: Sie können davon ausgehen, dass die Abgeordneten Ihre Stellungnahmen sehr genau gelesen haben. Daher bitten wir Sie, in Ihren mündlichen Vorträgen nur noch ergänzende Angaben zu machen und nicht Ihre schriftliche Stellungnahme zu wiederholen.

Die Kommunalen Spitzenverbände stimmen sich in der Regel ab, in welcher Reihenfolge Sie sprechen möchten.

Frau **Schweitzer**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, sehr geehrter Herr Staatsminister! Vielen Dank für die Einladung. Wir nehmen sehr gerne Stellung zu dem Gesetzentwurf. Unsere schriftliche Stellungnahme liegt Ihnen vor. Ich möchte mich auf eine konkrete Forderung begrenzen. Wir haben mit dem Gesetz nun die Bindung der Bundesentflechtungsmittel. Das Gesetz sichert zudem eine entsprechende Finanzierung über das Jahr 2019 hinaus. Das ist eine ganz wichtige Planungssicherheit für die Kommunen, die wir seit Jahren gefordert haben. Jetzt haben wir sie mit diesem Gesetz, was uns natürlich sehr freut.

Das Problem, was wir sehen, ist, dass einerseits mit dem Gesetz auf dem bisherigen Niveau mehr oder weniger verblieben wird. Es gibt natürlich eine geringe Aufstockung durch das Land, die wir sehen, aber von der Größenordnung bleibt es ungefähr gleich. Auf der anderen Seite werden die Fördertatbestände ausgeweitet, was wir letztlich gut finden. Wir haben in unserer Stellungnahme ja sogar noch weitere Fördertatbestände

gefordert. Aber wenn man beide Komponenten zusammen betrachtet, dann wird natürlich deutlich, dass man sehr wahrscheinlich mit diesem Mobilitätsfördergesetz keine sehr großen Verbesserungen in der Verkehrsinfrastruktur erreichen wird, auch wenn die Ansätze da sind.

Wir fordern daher eine bedarfsgerechte Aufstockung der Mittel und eine Dynamisierung, die wir als sehr wichtig ansehen. Der Deutsche Städtetag geht davon aus, dass alleine für die Instandhaltung von kommunalen Verkehrswegen und ÖPNV bislang 3 Milliarden € fehlen. Das ist von dem Gesetz nicht abgedeckt, aber auch die Verkehrsminister der Länder haben vor Jahren festgestellt, dass die Bundesentflechtungsmittel auf 2 Milliarden € aufgestockt werden müssten. Das würde bei Anwendung des Verteilungsschlüssels für Hessen 142 Millionen € bedeuten. In dem Gesetzentwurf ist von mindestens 100 Millionen € Fördermitteln die Rede. Es stimmt uns hoffnungsfroh, dass das Land doch von diesem Spielraum, den es sich selbst eröffnet hat, Gebrauch macht, um diese Mittel auch in Zukunft weiter aufzustocken; denn das brauchen wir ganz dringend, um eine echte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu ermöglichen.

Herr **Drexelius**: Vielen Dank für die Gelegenheit, unsere Stellungnahme zu vertiefen. Wir werden das in der gebotenen Kürze machen. Sehr geehrter Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren Abgeordnete, Herr Minister! Frau Schweitzer hat den wesentlichen Teil schon erwähnt. Auch in unserer Stellungnahme haben wir auf die Notwendigkeit der Anpassung der Mittelbereitstellung, die in der Tat hinter dem, was notwendig ist, gerade für die ländlichen Räume, zurückbleibt, hingewiesen. Die Dynamisierung würde uns in der Zukunft die eine oder andere Diskussion ersparen. Wir hatten sie gerade vor nicht allzu langer Zeit im Rahmen der Debatte über die Einführung des Schülertickets. Von daher wären wir sehr froh, sollte man dieser Idee, die Dynamisierung einzuführen und damit in der Zukunft den ÖPNV und die Straßenbaumaßnahmen zukunftsfähig zu machen, nachkommen.

Insgesamt freuen wir uns über das Gesetz, insbesondere weil wir es auch im Rahmen der Diskussion über das Schülerticket bereits angesprochen hatten und uns zugesagt wurde, dass man versuchen werde, dieses Gesetz noch rechtzeitig in dieser Legislaturperiode einzubringen. Das ist hiermit geschehen. Von daher ist es der richtige Schritt, um für die Zukunft deutlich zu machen, dass auch hier Mobilitätsgesichtspunkte eine wesentliche Rolle spielen.

Ich will einen Punkt herausgreifen, der in unserer Stellungnahme aufgeführt ist, das ist die Frage der Projektförderung. Das ist derzeit nicht in der Form im Gesetz zu finden. Wir haben in der letzten Sitzung unseres Wirtschaftsplanungsausschusses vonseiten des Landes mitgeteilt bekommen - es steht ja auch in den Ausführungen zum Gesetz -, dass über eine Richtlinie dann die vertieften Festlegungen erfolgen werden.

Gerade im Straßenbau haben wir die Situation, dass wir diese Projektförderung mit sehr hohem Aufwand in den letzten Jahren mit Hessen mobil abstimmen mussten. Es gibt dieses Förderhandbuch. Das soll, so wie wir das verstanden haben, abgeschafft werden. Das wäre sehr vorteilhaft, insbesondere wenn wir das Verfahren gegebenenfalls über eine Pauschalförderung deutlich vereinfachen würden. Im Augenblick führen wir immer wieder die Diskussion darüber, warum manche Projekte nicht so schnell umsetzbar sind, wie es wünschenswert wäre. Hier kommen wir zu dem Schluss, dass schlichtweg an der einen oder anderen Stelle das Personal fehlt. Hätten wir es, würde das sicherlich dazu beitragen, dass entsprechende Maßnahmen schneller durchgeführt werden können, weil Projekte- oder Mitarbeiterressourcen frei werden. Daher wäre es wün-

schenswert, hier eine Vereinfachung herbeizuführen. Sicherlich muss man dann Regelungen finden, die dazu führen, dass die Mittel zielgerichtet eingesetzt werden.

Herr **Schelzke**: Herr Vorsitzender, Herr Minister, meine Damen und Herren Abgeordnete! Wir schließen uns den Ausführungen unserer Spitzenverbände an, vor allem hinsichtlich der Forderung nach Aufstockung und Dynamisierung. Wir bedanken uns auch, dass wir heute die Gelegenheit haben, einzelne Punkte unserer schriftlichen Stellungnahme noch einmal hervorheben zu können. Ich will zwei Punkte benennen.

Das ist zum einen § 2 Abs. 1 des Gesetzentwurfs. Wir halten es nicht für zielführend, wenn es um gleichgewichtige Verteilung geht. Die Zielsetzung verkennt unserer Beurteilung nach grundlegend, dass erhebliche Teile des örtlichen Personennahverkehrs unter Nutzung kommunaler Straßen angeboten werden. Demgemäß stehen beide Gruppen förderfähiger Maßnahmen nicht in einem gleichrangigen Verhältnis. Angesichts des erheblichen Investitionsbedarfs haben wir gerade auch in der Anhörung zu den Straßenausbaubeiträgen gesagt, dass ein Investitionsstau besteht, dass wir hier nicht von einer gleichwertigen Verteilung ausgehen wollen.

Das Zweite, was ich kurz ansprechen möchte, ist die Straßenanbindung von Güterverkehrszentren. Unserer Meinung nach handelt es sich hier um eine Landesaufgabe, da es letztlich um Maßnahmen zur Verlegung des Güterverkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger und damit auch aus unserer Sicht um sinnvolle, aber schwerpunktmäßig auf den großräumigen Verkehr bezogene Maßnahme geht. Von daher erscheint uns eine einseitige Zuordnung des Nutzen zum örtlichen Straßenverkehr weit hergeholt.

Ansonsten verweise ich auf unsere schriftliche Stellungnahme und bedanke mich herzlichst.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß**: Die erste Runde der Anzuhörenden haben wir beendet, sodass ich die Abgeordneten fragen möchte, ob es Fragen gibt.

Abg. **Jürgen Lenders**: Vielen Dank vonseiten der FDP-Fraktion an die Anzuhörenden. Der Hessische Landkreistag hat in seiner Stellungnahme einen Vorschlag zur Pauschalisierung der Auszahlungen gemacht, statt auf Einzel- bzw. Spitzabrechnungen zu setzen. Das ist ein Vorschlag, der sich zunächst ganz gut anhört und mit dem Vorschlag, eine Ansparung vorzunehmen, einhergeht. Meine konkrete Frage an den Landkreistag: Gibt es andere Modelle in diesen „Stadt-Land-Finanzierungsstrukturen“, die als Beispiel für solch eine Pauschalisierung bzw. für ein solches Ansparmodell dienen könnten? Wenn ich Sie richtig verstanden habe, soll die Ansparung beim Land verbleiben. Gibt es Beispiele, an denen man sich orientieren könnte?

Abg. **Janine Wissler**: Ich habe auch noch ein paar Nachfragen. Zum einen fände ich es ganz gut, wenn der Städtetag und der Landkreistag etwas zu der Verteilung der Fördermittel sagen würden. Herr Schelzke hat das ja eben gemacht, weil der Städte- und Gemeindebund in seiner schriftlichen Stellungnahme ausgeführt hat, dass die „gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel“ an vielen Stellen nicht sachgerecht ist, weil man es teilweise auch nicht ganz klar trennen kann. Beispielsweise zählen Busspuren zur Straßenförderung, die kommunalen Elektro-Pkws sind beim ÖPNV angesiedelt. Es ist sicherlich schwierig, das zu trennen. Aber in der Stellungnahme des Landkreistags habe

ich gelesen, dass dort eher die Meinung herrscht, dass die gleichgewichtige Verteilung deshalb schwierig sei, weil es einen enormen Investitionsstau und einen überproportionalen Bedarf im öffentlichen Verkehrsbereich gibt. Wenn Sie dazu vielleicht noch etwas sagen könnten, wie Sie die gleichgewichtige Verteilung der Fördermittel, die ja nicht ganz so streng ist, aber über die Jahre gleich verteilt werden sollen, vornehmen wollen.

Ansonsten fand ich es ganz spannend, dass der Städtetag in seiner Stellungnahme eine konkrete Zahl als Bedarf genannt hat. Das waren die 2 Milliarden € auf Bundesebene, heruntergerechnet auf Hessen wurde der Bedarf von 142 Millionen € genannt. Könnten Sie noch einmal sagen, wie die Bedarfsermittlung – ich nehme an, dass sie auf Bundesebene stattgefunden hat – erfolgt ist? Sind Sie der Meinung, dass das jetzt eine Summe ist, mit der man bedarfsgerecht ausbauen könnte oder ist es das absolute Minimum, das man ansetzen müsste?

Zur Frage der Dynamisierung: Durch den Wegfall der Entflechtungsmittel besteht jetzt die Vereinbarung, es auf Bundesebene an die Umsatzsteuer zu koppeln. Wäre es dann nicht sinnvoll, zumindest eine Dynamisierung einzubauen, die zumindest das Anwachsen der Umsatzsteuer berücksichtigt. Sie haben eine Summe von 100 Millionen € genannt, das ist natürlich eine sehr schwammige Formulierung, die ein bisschen Goodwill enthält, dass es ein bisschen mehr sein kann. Am Ende ist es jedoch keine festgelegte Dynamisierung.

Abg. **Uwe Frankenberger**: Meine Fragen möchte ich an alle drei Vertreter der Kommunalen Spitzenverbände richten. Ihren mündlichen als auch schriftlichen Stellungnahmen entnehme ich, dass Sie nicht so ein großes Vertrauen in die Formulierung „mindestens 100 Millionen €“ haben, sondern eine Konkretisierung fordern, da Sie selbst sagen, dass Ihnen die Sicherheit zu wissen, welche Beträge Sie in den nächsten Jahren enthalten werden, ziemlich wichtig sei

Ich möchte mich der Frage von Frau Wissler anschließen und fragen, ob diese 142 Millionen €, die im Raum stehen, aus Ihrer Sicht ausreichend sind oder ob eine Dynamisierung greifen sollte. Welche Mittel brauchen Sie, um eine vernünftige Mobilitätsstruktur in Hessen weiterhin zu gewährleisten?

Der Landkreistag warf in seiner Stellungnahme die Frage der Planungsbeschleunigung auf, dass Mittel eingesetzt werden können, um Verfahren zu beschleunigen. Da möchte ich gerne wissen, was das für Maßnahmen sein können. Ich finde diesen Ansatz, dass Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung förderfähig sein sollen, ganz interessant, weil es ja ein großes Ärgernis ist, dass vom der Planung bis zur Realisierung der Maßnahme ein großer Zeitraum vergeht. Das ist für alle Betroffenen ärgerlich. Deswegen interessiert es mich, was Sie konkret darunter verstehen.

Drittens geht es um die Frage der Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen. Die Förderfähigkeit ist in dem Gesetzentwurf ja relativ eng ausgelegt, sodass Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen nicht gefördert werden können. Können Sie dazu bitte Stellungnahme nehmen, was Ihnen da konkret vorschwebt? Ich kann das zum Teil nachvollziehen, hätte aber gerne ein paar Beispiele dafür.

Abg. **Karin Müller (Kassel)**: Ich möchte meine Frage an Frau Schweitzer richten. Mich interessiert, wie viele Projekte in den letzten Jahren abgelehnt worden sind. Bisher gab es ja die 96,5 Millionen €. Haben Sie dazu eine Einschätzung?

Von den Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen sind wir natürlich auch ein Freund, aber je länger ich mich damit beschäftige, frage ich mich, wie das mit den Abschreibungen bei den neuen Maßnahmen funktioniert. Werden sie abgeschrieben, werden Rücklagen gebildet? – Dann hätte man das Problem vielleicht weniger.

Dann habe ich noch eine Frage zu der Stellungnahme, und zwar zu § 1 Abs. 1 – Förderung des Landes; das habe ich nicht so ganz verstanden - schreiben Sie, ich zitiere:

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. Dezember 2019 befristen wird, weil sie allenfalls den Vorgaben des Gemeindefinanzierungsgesetzes geschuldet ist.

Gehen Sie davon aus, dass damit nur Gemeinden und keine Städte gemeint sind? Oder wie kann ich das verstehen?

Abg. **Ulrich Caspar:** Herr Schelzke, ich habe an Sie eine Frage. Sie haben sowohl in der schriftlichen Stellungnahme vom 26. März, die Sie uns haben zukommen lassen, als auch hier etwas zum Thema der gleichgewichtigen Verteilung ausgeführt. Das ist in Ihrer schriftlichen Stellungnahme der Punkt 2, bei dem Sie darauf hinweisen, dass die so nicht sachgerecht wäre, weil verkannt würde, dass eine dauerhafte, verlässliche und auskömmliche Förderung der Straßeninfrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für die Verbesserung im ÖPNV sei. Sie sprechen sich dann im engeren Sinne gegen eine gleichgewichtige Verteilung aus.

Mich interessiert, was Sie sachgerecht für eine richtige Verteilung halten würden. Ich gehe davon aus, dass Sie das jetzt hier nicht aus dem Stehgreif heraus beantworten können. Aber es wäre nett, Sie haben ja gute Leute, wenn die sich Gedanken machen könnten und Sie uns das Ergebnis nachreichen könnten.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Vielen Dank für die Fragerunde. – Ich schlage vor, dass die Redner nun in der umgekehrten Reihenfolge sprechen. Herr Schelzke, Sie sind angesprochen worden. Beginnen Sie bitte mit der Antwortrunde.

Herr **Schelzke:** In der Tat, Herr Caspar, heißt es Personen-Nahverkehr. Nahverkehr bedeutet vor allem, dass es kommunale Straßen sind. Man müsste schauen – das kann ich im Moment nicht –, ob wir einen prozentualen Anteil errechnen können, wie viel Prozent des Personennahverkehrs auf kommunalen Straßen und wie viel auf Bundes- und Landesstraßen stattfindet. Ich denke, das wäre dann der Verteilungsschlüssel. Ich darf darauf hinweisen, dass wir einen erheblichen Investitionsstau haben, gerade was die gemeindlichen Straßen betrifft. Bei der Anhörung zu den Straßenbeiträgen ist das eben noch einmal deutlich geworden. Aber ich nehme das einmal auf und schaue, ob wir in irgendeiner Weise Zahlen ermitteln können, die in etwa diese Verteilung widerspiegeln.

Für uns war es erst einmal wichtig, darauf hinzuweisen, dass Personennahverkehr überwiegend auf kommunalen Straßen stattfindet, zumindest wenn wir uns die Ballungsräume anschauen, denn dort sind es ja weitestgehend kommunale Straßen. Ich nehme das gerne auf und gehe davon aus, dass dies in die Beratungen einfließen wird, wenn wir uns schon die Mühe machen, solche Zahlen zu erheben.

Herr **Drexelius**: Ich möchte auf die Fragen, die ein wenig miteinander korrelieren, nämlich die der Gleichgewichtigkeit der Maßnahmen sowie der notwendigen Mittel bzw. die Frage, ob die 146 Millionen €, die genannt worden sind, ausreichen, eingehen. – Ich denke, man kann das ganz einfach so beantworten, dass man die Mittel so hoch ansetzen sollte, dass sie für jede Maßnahme ausreichen, also sowohl für den Straßenbau als auch für den ÖPNV, das ist doch ganz logisch.

(Minister Tarek Al-Wazir: Dann haben wir das Paradies erreicht!)

Wenn man eine miteinander verknüpfte Mobilität haben will, kann man nicht eine Seite zurücklassen und auf der anderen Seite die Strukturen so schaffen, dass man dann an einen Punkt kommt, an dem es nicht weiter funktioniert. Deshalb haben wir diesen Bezug zwischen Gleichgewichtigkeit und der Summe von 100 Millionen € hergestellt; denn die Mittelbemessung müsste man noch einmal überprüfen, weil die im Gesetzentwurf nicht endgültig festgelegt ist, sondern mit den weiteren Haushaltsmitteln zur Verfügung gestellt werden wird.

Die Instandsetzungsmaßnahmen betreffen die Straßenbaumaßnahmen. Das war das, was wir vorhin in der Anhörung zu den Straßenbeiträgen gehört haben. Wenn ich vor Ort die Möglichkeit habe, entsprechende Mittel einzusetzen, dann schaffe ich damit auf der einen Seite Entlastung für die Bürgerinnen und Bürger - im Rahmen der Straßenbeiträge hatten wir dies gerade diskutiert -, indem man dann ein Zusammenspiel schaffen kann, auf der anderen Seite besteht die Gefahr, wenn die eine Straße nicht funktioniert, keinen Zubringer zu einer anderen Straße zu haben.

Das ist ja nur eine Anregung, dass sich das in den Richtlinien niederschlägt, sodass wir schließlich ein Gesamtkonzept umsetzen können. Davor ist ja auch der Punkt, dass wir unter Einbeziehung der örtlich verantwortlichen Organisationseinheiten diese Diskussion führen und man sich regelmäßig zusammensetzt, austauscht und die Zahlen ermittelt, sodass wir am Ende des Tages ein effektives System haben.

Die Frage nach Planungsbeschleunigungsmaßnahmen kann ich selber auch nicht beantworten, die Zahlen werden wir Ihnen nachliefern.¹

Was den ersten Punkt betrifft, Herr Lenders, kenne ich im Augenblick kein Beispiel, werde aber nachhaken. Wenn mir etwas bekannt geworden ist, werde ich es Ihnen zukommen lassen.

Frau **Schweitzer**: Wir haben in unserer Stellungnahme quasi dem Land die Bitte mitgegeben, zu ermitteln, wie hoch der Bedarf ist. Wir haben keine Zahlen für Hessen, wir haben das selbst nicht ermittelt. Wir leiten das nur aus den Zahlen, die auf Bundesebene ermittelt wurden, ab.

(Zuruf: Die Bodewig-Kommission!)

Was die Verteilung der Fördermittel angeht, plädieren wir dafür, den Kommunen eine größtmögliche Flexibilität zu gewährleisten. Das bedarf aus unserer Sicht gar keiner Festschreibung, wobei 50 : 50 zunächst einmal sehr gerecht klingt. Das schwankt ja auch, und es ist immer schwieriger das dann anzupassen. Es wäre am flexibelsten, wenn man

¹ siehe Anlage

gar keine Festschreibung machen würde und die Mittel so aufstockt, dass es da keinen Verteilungskampf gibt.

Die 142 Millionen € sind abgeleitet aus einer schon ein paar Jahre zurückliegenden Untersuchung auf Bundesebene, die auch von den Verkehrsministern der Länder bestätigt wurde. Diese 142 Millionen € sind nach dem Verteilschlüssel auf Hessen heruntergebrochen worden. Ich gehe sehr, sehr stark davon aus, dass das heute nicht mehr ausreichen würde, da es aus unserer Sicht ein absolutes Minimum ist.

Die Dynamisierung wäre dann dem anzupassen, was das Land an Umsatzsteuer mehr bekommt. Das wäre aus unserer Sicht das Mindeste, was eine Dynamisierung ausmachen könnte.

Bei den Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen ist es so, dass meines Wissens vor allen Dingen kleinere Maßnahmen, die keine grundlegenden Verbesserungen bringen, damit gemeint sind. Die sind ja gerade vom Gesetzentwurf nicht mit abgedeckt. Das würde auf der anderen Seite noch mehr Fördermittel erfordern, wenn man die mit aufnimmt, wäre aber aus unserer Sicht wünschenswert.

Wie viele Projekte abgelehnt wurden, wissen wir nicht. Diese Zahlen müssten vielleicht Hessen Mobil, die die Infrastrukturförderung machen, bekannt sein. Uns liegen sie nicht vor.

Ich hatte mir dann noch das Stichwort „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ aufgeschrieben. Diese Einschränkung der „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ leitet sich aus den Bundesgesetzen ab. Dort steht, dass die Mittel, die das Land bekommt, zur „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ eingesetzt wurden. In der Vergangenheit war das so, dass wir manchmal an Grenzen, was z. B. die Tempo-30-Zonen betrifft, gestoßen sind. Wenn man Tempo-30-Zonen fördert, dann kann man das nur in bestimmten Straßen tun oder nicht tun, weil die Hauptverkehrsstraßen eben gefördert werden. Das leitet sich daraus ab, dass die Verkehrsverhältnisse verbessert werden müssen. Diese Einschränkung durch diese Bundesgesetzgebung würden wir gerne aufgehoben wissen, zumal sie ohnehin ausläuft, da sie die Fördertatbestände in der Vergangenheit beschränkt hat. Wenn die Förderung ausläuft, sehen wir keinen Grund, weiterhin an dieser Einschränkung, dass es wirklich eine „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse“ sein muss, festzuhalten. Tatsächlich läuft es natürlich darauf hinaus. Aber wenn diese Einschränkung in der Vergangenheit dazu geführt hat, dass Tempo-30-Zonen nicht gefördert wurden, war das eben hinderlich. Ich weiß nicht, wie sich das Land künftig positionieren wird, vielleicht ist es trotzdem eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Wir möchten nur sicherstellen, dass es künftig keine Einschränkungen in diesen Bereichen gibt.

Man kann es abkürzen: Möglichst viel fördern mit möglichst viel Geld.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Herr Lenders darf die nächsten Fragen stellen.

Abg. **Jürgen Lenders:** Es war ja jetzt sehr viel die Rede von dem Investitionsstau auf den kommunalen Straßen. Wenn ich es richtig verstanden habe, können Sie jetzt weder vom Städte- und Gemeindebund noch vom Städtetag genau sagen, wie hoch der Investitionsbedarf ist, da Sie sich allein auf die Ergebnisse der Bodewig-Kommission beziehen. Meinen Sie – vielleicht kann es Frau Schweitzer oder Herr Schelzke beantworten –, dass es nicht richtig wäre, dass der echte Investitionsstau auch einmal ermittelt würde?

(Herr Drexelius: Das haben wir ja gefordert! – Minister Tarek Al-Wazir: Es sind doch Ihre Straßen!)

Dann wäre die Frage, ob Sie uns das als Landtag konkret einmal zur Verfügung stellen könnten, denn es wäre schon hilfreich. Denn wer mit offenen Augen durch das Land fährt, sieht schon den Investitionsstau mit eigenem Augen. Man muss kein Prophet sein, um das zu erkennen. Wenn Sie die Informationen zum Investitionsstau liefern könnten, wie hoch der Bedarf beim Städte- und Gemeindebund sowie beim Städtetag ist, wären die Abgeordneten daran alle sehr interessiert.

Herr **Dr. Dieter**: Die Frage nach der Höhe der Investitionen ist ein wichtiges Thema, dem wir uns auch gerne widmen würden. Man muss schauen, welche Möglichkeiten sich ergeben, um sich durch solche Erhebungen dem eigentlichen Ziel zu nähern. Man muss den Erhebungsaufwand betrachten. Es gibt eine wunderschöne Studie der Stadt Köln, die ihre sämtlichen Investitionsbedarfe ermittelt hat. Es war ein Riesenaufwand. Sie weiß nun heute besser als vorher, dass sie einen enormen Stau und einen enormen Aufwand hat.

Solange wir uns darüber einig sind, dass eine große Zahl von Maßnahmen ansteht, für die die vorhandenen Mittel ohnehin nicht ausreichen, solange wir nicht in Grenzbereiche vorstoßen, die eine Abwägungsentscheidung treffen, ob wir noch investieren oder nicht, ist diese Frage auch nicht so brennend. Wir müssen massiv investieren, das bestreitet niemand – weder hier in diesem Raum noch irgendwelche Fachleute. Deswegen rate ich dazu, diesen Aufwand nicht zu groß werden zu lassen. Gleichwohl, wir haben das ja auch geschrieben, werden wir uns dieser Frage widmen, wir werden das umgrenzen und angehen.

Ich weise allerdings auch auf ein Phänomen hin, was uns massiv im gesamten Baubereich begegnet, speziell natürlich im Straßenbaubereich. Die gute wirtschaftliche Lage führt dazu, dass die Städte zur Bewältigung des Investitionsstaus kaum noch Angebote bekommen. Das ist ein Phänomen, dem wir uns stellen und das wir auch benennen müssen. Es ist im Moment durchaus schwierig, auch wenn die Ertragssituation der Städte besser ist als sie seit langen Zeiten gewesen ist, jetzt Aufträge zu vergeben. Das ist ein Phänomen des Rhein-Main-Gebiets, aber man glaubt es kaum: Uns wird berichtet, dass das für Gesamthessen gilt. Es ist etwas schwächer in den Gefilden von Mittel- und Nordhessen, aber auch dort, sodass man das alles in Relation setzen muss.

Wir werden uns der Frage des Ausbaus zuwenden. Aber der Erhebungsaufwand muss mit dem Erhebungsnutzen korrelieren.

Herr **Schelzke**: Es gibt eine Zahl, die einen gewissen Rückschluss zulässt, aber mit großer Vorsicht zu genießen ist, die wir auch eben in dem anderen Ausschuss erörtert haben. Da haben wir festgestellt, dass bei Beiträgen, die in den letzten drei Jahren erhoben wurden, ein Durchschnitt von 37 Millionen € von den Bürgerinnen und Bürgern verlangt und gezahlt worden ist. Wenn wir von einem Durchschnitt ausgehen, dass die Beiträge bei 50 % liegen, könnte man den Betrag in etwa verdoppeln. Aber Vorsicht: Die Städte Wiesbaden und Frankfurt wurden nicht mit einbezogen, da diese keine Straßenbeitragsatzungen haben. Das wären dann insgesamt Beträge, die wesentlich über die 100 Millionen € hinausgehen werden.

Ich gebe Herrn Dr. Dieter recht, der Aufwand wäre enorm. Wir würden mit Sicherheit von den Kommunen, bei denen wir anfragen, auch nur einen Rücklauf von ca. 30 bis 40 % bekommen. Somit bleiben wir genauso im Bereich der Spekulationen, wie wir es anhand der Zahlen, die ich eben genannt habe, waren.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Ich sehe keine weiteren Nachfragen, sodass wir uns bei den Kommunalen Spitzenverbänden bedanken können. – Wir gehen nun weiter zu dem Block „Handwerk, Industrie, Wirtschaft“. Der Hessische Handwerkstag hatte sich zur Teilnahme gemeldet. Ist jemand anwesend? – Das ist nicht der Fall. Dann spricht nun Herr Dr. Theis für die Industrie- und Handelskammern.

Herr **Dr. Theis:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Minister, sehr geehrte Abgeordnete! Vielen Dank für die Gelegenheit, heute mündlich Stellung zum Gesetzentwurf zu nehmen. Die hessische Wirtschaft begrüßt das Mobilitätsfördergesetz, weil wir dadurch eine unterbrechungsfreie Regelung haben und die Finanzmittel weiter zur Verfügung stehen werden. Wir begrüßen zudem, dass wir ein unbefristetes Gesetz vorliegen haben und damit eine längerfristige Planungssicherheit gegeben ist.

Es wurden schon die Herausforderungen genannt, denen sich die Städte und Kommunen gegenübersehen, insbesondere im Ballungsraum Rhein-Main mit Wachstumszahlen in der Bevölkerung. Aufgrund der Pendlerzahlen haben wir die Situation, dass Investitionen dringend erforderlich sind. Der Erhalt der Infrastruktur ist Voraussetzung für zusätzliche Angebote und Qualitäten. Entsprechend sind aber auch deutlich höhere Mittel als bisher erforderlich. Das wurde vorhin ja schon diskutiert; zumindest eine Dynamisierung sehen wir als geboten an.

Insbesondere die Metropolregion Rhein-Main benötigt erhebliche Anstrengungen. Hier sehen wir auch die Schieneninfrastruktur als Hauptthema, während im ländlichen Raum sicherlich im Bereich des kommunalen Straßenbaus der Bedarf hoch ist.

Wir haben zwei Anmerkungen zu den Fördertatbeständen. Wir sprechen uns einerseits für eine technologieoffene Förderung aus. Das Gesetz stellt sehr stark auf die Förderung von E-Mobilität ab. Wir sind der Auffassung, dass wir heute noch nicht so weit sind, dass wir abschließend beurteilen können, dass E-Mobilität das Mittel der Wahl ist. Die Entwicklungen sind rasant, sodass wir hier einen Änderungsbedarf sehen.

Eine weitere Anmerkung zu dem Abschnitt „Tempo-30-Zonen“: Wir sehen Tempo-30-Zonen als geeignete Maßnahme an, um mehr Verkehrssicherheit herbeizuführen. Das Gesetz führt aber in der Begründung auch die Themen „Luftreinhaltung und Lärmreduzierung“ auf. Das gilt nicht grundsätzlich. Fahrzeuge werden nicht unbedingt leiser, wenn sie langsamer fahren, und sie emittieren auch nicht zwangsläufig weniger. Daher sehen wir hier zumindest einen Bedarf, die Begründung des Gesetzes anzupassen.

Zusammenfassend: Wir begrüßen das Gesetz, sehen aber eine Dynamisierung als erforderlich an. Wir wünschen uns eine Technologieoffenheit in den Formulierungen und eine Anpassung der Formulierungen zu den Tempo-30-Zonen.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Gibt es vonseiten der Abgeordneten Nachfragen zu der Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern?

Abg. **Ulrich Caspar:** Vielen Dank, Herr Dr. Theiss für Ihre Ausführungen. Ihre Gedanken zur Technologieoffenheit kann ich sehr gut nachvollziehen, weil es uns um die Effekte und nicht um die Durchsetzung bestimmter Techniken geht. Könnten Sie uns jedoch Ihre Ausführungen zum Tempo-30 ein wenig näher erläutern?

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Zunächst möchte ich positiv herausstellen, dass die IHK sagt, 50 : 50 reicht nicht für die Verkehrswende. Ich denke, da hat sich etwas getan.

Meine Frage zur Technologieoffenheit – das merken alle Anzuhörenden an –: Welche Technologie außer der Elektromobilität wird sich auch stärker durchsetzen? Wir haben Gasantriebe, die es schon länger gibt, die sich aber auch nicht durchgesetzt haben. An den Brennstoffzellen wurde auch schon lange geforscht, kam jedoch auch nicht zum Durchbruch. Deswegen hätte ich gerne eine Einschätzung von Ihnen, was außer der Elektromobilität als Nächstes an Technologien förderfähig sein sollte.

Herr **Dr. Theis:** Vielen Dank für die Fragen. Frau Müller, diese Einschätzung traue ich mir, um ehrlich zu sein, nicht zu. Ich denke, es sind unterschiedliche Technologien auf der Straße unterwegs, und die Entwicklungen gehen weiter in allen Bereichen. Das ist jetzt tatsächlich nicht mein Kernmetier, um da eine Einschätzung zu geben. Ich kann die Frage aber gerne mitnehmen und mich bei den Unternehmen schlauer machen.

Das Thema „Tempo 30“ – das war eine Frage von Ihnen, Herr Caspar. Es fängt damit an, dass Autos nicht dafür gemacht sind, langsam zu fahren. Sie können es zweifelsohne, aber die Motoren funktionieren eben nicht so, dass sie im niedertourigen Bereich abgas- und lärmorientiert unterwegs sind. Sie werden lauter, wenn sie langsamer fahren, wenn Sie Tempo 30 fahren. Das liegt an der Konstruktion der Motoren.

Das Abgasthema gilt sicherlich nicht pauschal für jedes einzelne Fahrzeug. Vor Kurzem gab es einen Vortrag des Umweltamtes im Verkehrsausschuss der Stadt Frankfurt zur Frage der Wirkung der Temporeduzierung von T 50 auf T 30 im Kontext der Stickstoffdioxid-Reduzierung. Diese Maßnahme wurde vom Umweltamt der Stadt Frankfurt als nicht zielführend bezeichnet, genau vor dem Hintergrund, dass sich die Abgase an der Stelle nicht reduzieren.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Gibt es weitere Fragen dazu? – Dann bedanke ich mich bei Ihnen. Wir können den Block „Handwerk, Industrie, Wirtschaft“ verlassen und kommen nun zu den Verkehrsverbänden und Verkehrsgesellschaften. Ich möchte Sie in der Reihenfolge aufrufen, wie Sie in der Ihnen vorliegenden Liste aufgeführt sind.

Herr **Rausch:** Vielen Dank, Herr Vorsitzender, meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete, Herr Staatsminister! Es ist schon vieles gesagt worden. Auch der NVV begrüßt den Gesetzentwurf. Er gibt mir Planungssicherheit. Wir sind auch sehr dafür, dass das Gesetz unbefristet ist. Wir meinen aber auch, dass, wenn man von Verkehrswende spricht, man mehr Geld benötigt. Man kann das nicht mit den Status-quo-Mitteln machen.

Zum Bedarf möchte ich nur zwei Punkte anführen. Wir haben einerseits das Thema „barrierefreier Ausbau von Haltestellen“ und überhaupt Verkehrsinfrastruktur. Da gibt es auch bestimmte gesetzliche Vorgaben, die das zumindest als Zielsetzung formulieren.

Außerdem haben wir einen erhöhten Bedarf an Stadtbahninfrastrukturen, um das ein wenig zu verallgemeinern. Die können mit den derzeitigen Mitteln nicht abgegolten werden. Hier bedarf es zusätzlicher Gelder. Wir sind auch für eine Dynamisierung, verstehen darunter aber nicht die jährliche Anpassung von beispielsweise 2 %, so wie das bei dem Regionalisierungsgesetz ist, sondern fordern eine stufenweise Aufstockung der Mittel entsprechend bedarfsgerecht.

Ich möchte dann noch auf die Praxis der Förderung eingehen. Die ist meines Erachtens sehr schwierig, da ist sehr viel Bürokratie im Gespräch. Herr Drexelius, ich habe auch vernommen, dass das Förderhandbuch abgeschafft werden soll. Das ist ja ein „dicker Schinken“, der da bewegt wird. Dabei könnte ich mir vorstellen, dass es auch zwischen Land und Kommunen bzw. deren Gesellschaften, die dieses Geld ausgeben, eine größere Vertrauensbasis geben müsste und man dadurch viel Bürokratie einsparen könnte. – Insofern herzlichen Dank. Ich denke, die drei Minuten Redezeit sind vorbei.

Herr **Daubertshäuser**: Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, Herr Staatsminister! In der Einschätzung der grundsätzlichen Vorteilhaftigkeit des Gesetzes sehen wir das nachvollziehbar ähnlich wie das Herr Rausch hinsichtlich der Zweckbindung, Überjährlichkeit, Planungssicherheit schon geschildert hat. Das sind alles sehr positive Punkte. Auch die grundsätzliche Zielsetzung der Förderung einer nachhaltigen und integrierten Mobilität finden wir natürlich sehr begrüßenswert. Wir sind allerdings der Meinung, dass vor dem Hintergrund eines hohen Sanierungs- und Ersatzinvestitionsbedarfs, aber auch mit Blick auf Notwendigkeiten des Ausbaus, des Reaktivierens und des Elektrifizierens im Schienenbereich sowie Herstellung der Barrierefreiheit das Thema Emissionsreduktion durch Investitionen in alternative Antriebe und auch durch das Nutzen der Digitalisierung ebenfalls in diesem Bereich Investitionen erforderlich sind. Wenn der ermittelte Bedarf nicht ausreicht, haben wir uns in Anlehnung an die Ermittlungsvorgehensweisen, wie hier schon vorgetragen, auf diese 150 Millionen € zunächst kapriziert. Das ist ein Thema, das hochlaufen kann. Diese Mittel müssen ausgegeben werden. Es nützt nichts, wenn sie auf dem Papier stehen, wir sie aber nicht durch Projekte untergebracht bekommen. Wir sehen aber schon, dass der Bedarf vorhanden ist.

In dem Zusammenhang ist es für uns sehr wichtig, dass dieses Thema der Ersatzinvestitionen, was hier als Grunderneuerung läuft, in der Tat so untersetzt ist, dass man sich hier nicht unnütz selber beschränkt. Es ist immer noch die Rede davon, dass dadurch die Verkehrssicherheit verbessert werden muss, dass der Verkehr beschleunigt oder energieeffizienter werden muss. Das ist durchaus richtig. Wir haben aber insbesondere in den städtischen Schienensystemen einen Ersatzinvestitionsbedarf, der allein schon dafür notwendig ist, um das System, was schon an der Leistungsgrenze ist, zumindest an der Leistungsgrenze weiterhin halten zu können. Da sollte man aufpassen, dass wir hier keine Hürden für wichtige und dringend notwendige Investitionen aufbauen.

Wir sind der Meinung, dass man grundsätzlich das Gesetz in der Förderung auch bei Fahrzeugen oder bei alternativen Antrieben technologieoffener gestalten sollte. Das heißt ja nicht, dass zwingend alles gefördert werden muss, bedeutet aber, dass man sich die Möglichkeit offenhält, weil es durchaus so ist, dass auch das Thema „Brennstoffzelle“ aus unserer Sicht als ein Beispiel nicht zwingend vom Tisch ist.

In dem Zusammenhang halten wir es auch für sinnvoll, dass im Schienenbereich nicht nur eine Umrüstung gefördert wird, sondern eine Delta-Finanzierung von Mehrkosten bei Neufahrzeugen erfolgen kann. Außerdem muss man an der Stelle genauso die Thematik der Nachrüstung von Betriebshöfen und Werkstätten für Bus und Schiene im Blick be-

halten, aber auch die wichtige Lade- und Betankungsinfrastruktur, die zum einen ein Kostenfaktor, aber andererseits auch ein limitierender Faktor ist, wenn sie nicht vorhanden ist. Das sind zwei, drei Punkte zu den förderfähigen Vorhaben.

Ein letzter abschließender Punkt ist das Thema der Digitalisierung. Das ist hier sehr stark auf die Telematik fokussiert. Wir sind der Meinung, dass auch Systeme, die der Fahrgastinformation, der Modernisierung des Betriebes und der tariflichen Anwendung dienen, hierunter gefasst werden sollen können. Auch hier sind wir dafür, dass man eine offener Formulierung wählt. Das haben wir entsprechend in unseren schriftlichen Stellungnahmen zum Ausdruck gebracht.

Herr **Dr. von Berlepsch**: Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete, Herr Minister! Ich will mich in die Reihe derer einreihen, die dieses Gesetz vom Prinzip her sehr begrüßen. Auch wir tun das, und wir freuen uns vor allem darauf, dass die Förderrichtlinien sicherlich noch einmal ein sehr spannendes Kapitel aufmachen werden, was in diesem Gesetz nicht abgearbeitet wird, aber noch einfließen sollte.

Als Vorsitzender der LAG ÖPNV möchte ich Ihnen unsere Mitarbeit bei den Förderrichtlinien anbieten. Das sei zu Anfang gesagt.

Zweitens. Wir plädieren dafür, dass die lokalen Nahverkehrsorganisationen auch als antragsberechtigte Instanz im Gesetz erwähnt werden. Das wäre konsequent aus dem hessischen Weg. Wir haben in diesen Förderrichtlinien-zeitlichen Vorschriften aus der EU-Verordnung, Beihilferecht, Steuerrecht zahlreiche Probleme zu lösen, die eben nicht an den hessischen Weg angepasst sind. Hier bitte ich doch darum, diese Problematik zumindest zu erleichtern, wenn nicht sogar zu lösen, indem man die Aufgabenträgerorganisation mit als antragsberechtigt erklärt.

Auch wir – ich hatte es schon erwähnt – sind dafür, dass die Fördertatbestände erheblich ausgeweitet werden. Daraus ergibt sich schon ein Bedarf aus dem Umbau in die Elektromobilität. Wir brauchen Spezialwerkstätten oder Ausrüstungen von Werkstätten, wir brauchen Ladeinfrastruktur und Nachrüstungen, wir brauchen Instandhaltungsinvestitionen. Die sind nach dem heutigen GVFG nicht gedeckt und sollten meiner Ansicht nach in einem neuen modernen Gesetz, das in dieser Zeit gemacht wird, dann auch erwähnt werden.

Als Nächstes möchten wir bemerken, dass im § 3 nur der Schienenpersonennahverkehr genannt wird. Wir haben natürlich auch Busse, sogar in erheblicher Zahl. Auch dort sollten effizienzsteigernde und emissionsmindernde Komponenten und Nachrüstungen gefördert werden.

Ganz wichtig, was ein paar Mal angesprochen wurde, ist die Frage der Brennstoffzelle. Die sehen wir aus Frankfurter Sicht ganz anders. Ich wechsele jetzt über in meine Funktion als Geschäftsführer der traffiQ in Frankfurt. Wenn wir die Brennstoffzelle nicht zum Förderbestandteil machen - ich spitze jetzt einmal zu -, dann können wir die E-Mobilität in Frankfurt vergessen. Wir haben eben nicht die Möglichkeit, wie in Wiesbaden, hier einen zentralen Busbahnhof zu haben, an dem sich die zentralen Lademöglichkeiten befinden. Wir haben einmal grob gerechnet. Bei einer batteriebetriebenen Elektromobilität bräuchten wir mindestens 90 Ladestationen, von denen jede mehrere Millionen Euro kostet. Wir können diese im Rahmen der Stadtplanung gar nicht unterbringen, da der Platzbedarf, der mitten in der Stadt entstehen würde, schlichtweg nicht vorhanden ist. Deshalb sollte man auf keinen Fall die Brennstoffzelle als eine nicht durchgesetzte Tech-

nologie bezeichnen. Das ist eine Notwendigkeit für große Städte wie Frankfurt, dass diese Technologie förderfähig und umsetzbar für uns bleibt.

Wir plädieren auch für die Förderfähigkeit von all den Dingen, die man unter Digitalisierung subsummieren kann. Denken Sie daran, dass sich durch neue Technologien, die sich da anbieten, auch Emissionsminderungen und Effizienzsteigerungen erreichen lassen.

Ich komme zum vorletzten Vorschlag. Viele Gemeinden leiden darunter, dass sie gar nicht die Möglichkeiten haben, Planungen personell und finanziell umzusetzen. Das sollte auch gefördert werden.

Letzter Vorschlag: Wir hoffen, dass in der Form eines Labors „Urbane Mobilität“ auch eine Institution geschaffen wird, die Beratungen und Koordinierung der Kommunen bei der Umsetzung dieses Gesetzes unterstützt.

Herr **Dr. Ebert**: Herr Vorsitzender, Herr Minister, Damen und Herren Abgeordnete! Wir freuen uns sehr, dass dieses Gesetz im Entwurf vorliegt. Das ist ein deutlicher Fortschritt. Sehr begrüßen wir, dass das Thema „Grunderneuerungen“ jetzt insbesondere im schienengebundenen ÖPNV förderfähig ist. Allerdings beinhaltet dies zwei Punkte, die wir zu überdenken bitten. Die Diskussion, die wir vorhin hatten, wie viel Geld überhaupt benötigt wird, hatten wir intensiv mit den hessischen Straßenbahnstädten Darmstadt, Frankfurt, Kassel geführt. Wir haben uns angesehen, welcher Bedarf an Ersatzinvestitionen besteht. Um diesen Begriff von Anfang an zu vermeiden, möchte ich darauf hinweisen, dass wir hier nicht über einen Investitionsstau reden, sondern über einen ganz normalen Reinvestitionszyklus. Die schienengebundene Infrastruktur hat ca. eine Nutzungsdauer von 25 Jahren, es können auch mal 30 oder auch nur 15 Jahre sein. Wenn wir uns den Aufbau des Systems in der Nachkriegszeit seit Anfang der Siebzigerjahre ansehen, dann können wir in den nächsten 10, 15 Jahre wieder in einen solchen Reinvestitionszyklus, wo einfach Schienen abgefahren sind, elektrische Komponenten nicht mehr so funktionieren, wie sie funktionieren sollten oder letztlich abgenutzt sind, kommen.

Wir können diese Studie gerne gemeinsam auch an anderen Stellen vorstellen, Sie wurde fundiert erhoben. Gehen Sie davon aus, dass ungefähr die Größenordnung von ca. 50 Millionen €, die jetzt für den ÖPNV vorgesehen ist, nahezu vollständig für Grunderneuerung benötigt würde, um das System, was Herr Daubertshäuser auch gesagt hat, das an seine jetzigen Leistungsgrenzen gekommen ist, aufrechtzuerhalten. Für den Fall, dass wir das nicht tun, haben wir uns angesehen, wie sich die Zuschussbedarfe auf kommunaler Ebene entwickeln. Interessanterweise sind die Steigerungsverläufe, also die Entwicklung der Zuschussbedarfe, in allen drei Straßenbahnstädten in Hessen identisch. Die absoluten Zahlen sind natürlich unterschiedlich. Das bedeutet für uns mehr als eine Verdoppelung des kommunalen Zuschussbedarfs. Ich denke, man kann davon ausgehen, dass im Zweifel droht, dass Schienenstrecken dann nicht mehr existieren, weil die Kommunen das nicht finanzieren können. Der Grunderneuerungsbedarf, der Ersatzinvestitionsbedarf ist erheblich. Wenn man den Neubau von Straßenbahnstrecken erkannt hat, dass man dafür eine Förderung braucht, ist die 1 : 1-Ersatzinvestition einer solchen Strecke aus kommunalen Haushalten letztendlich nicht finanzierbar.

Insofern ist es sehr schön, dass die Grunderneuerungen berücksichtigt sind. Aber aufgrund der vielen anderen Fördertatbestände fürchten auch wir - der Städtetag hat es ebenfalls angekündigt -, dass das Geld nicht reicht. Wenn Sie sich die Zahlen, die Frau Schweitzer genannt hat und auf Basis der Bodewig-Kommission erhoben wurden, ver-

gegenwärtigen, dann kommen wir ungefähr auf die Größenordnung, über die wir gerade sprechen. Es war die Rede von 140 Millionen € statt von etwa 100 Millionen €. Wir haben da einen erheblichen Budgetbedarf. Die Zahlen können wir gerne im Detail vorstellen.

Zweiter Punkt, der jetzt auch schon angesprochen wurde, ist das Thema der Einschränkung, dass Grunderneuerungen nur förderfähig sind, soweit sie die Verkehrssicherheit verbessern, der Verkehrsbeschleunigung, der Energieeffizienz dienen. Ich nehme ein aktuelles Beispiel. Wir haben in Kassel eine zentrale Kreuzung, über die alle Straßenbahnlinien fahren. Die ist jetzt abgefahren und muss erneuert werden. Dadurch wird hinterher – das sage ich in dieser Deutlichkeit – nichts besser, außer wir haben sie vorher so abgefahren, dass wir dort nur noch eingeschränkt fahren können, sodass ich dann später wieder eine Verbesserung habe, die sich dann aber wieder im Normalzustand befindet. Ein solcher Ersatz von substanzieller, von systemrelevanter Infrastruktur ist notwendig, bedeutet aber in der Regel keine systematische Verbesserung des Systems, sondern einfach nur, dass das System so weiter funktionieren kann wie bisher. Bekommen wir dafür keine Förderung, ist der Straßenbahnverkehr in Hessen stark gefährdet. Das ist der wichtigste Punkt, den ich herausstellen wollte. Alles andere finden Sie in unserer Stellungnahme.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Da für die Verkehrsgesellschaft Frankfurt kein Vertreter anwesend sind, möchte ich die Abgeordneten fragen, ob sie Nachfragen haben.

Abg. **Uwe Frankenberger:** Meine erste Frage richtet sich sowohl an Herr Daubertshäuser, an Herrn Dr. von Berlepsch sowie an den Vertreter der KVG, Herrn Dr. Ebert. Die technologieoffene Förderung von Fahrzeugen ist von Ihnen dreien gefordert worden. Sie haben dann außer der E-Mobilität das Beispiel der Brennstoffzelle genannt. Es gibt durchaus Stimmen, die sagen, dass auch schon die Förderung nach Neuanschaffungen von Fahrzeugen der Euro-5 auf die Euro-6-Norm erheblich zur Schadstoffminimierung beitragen kann. Wie sehen Sie das? Ich würde gerne von Ihnen wissen, ob man auch für einen gewissen Zeitraum die Anschaffung oder die Umstellung von Dieselfahrzeugen fördern kann.

Meine nächste Frage geht an Herrn Rausch. Sie haben auch ausgeführt, dass förderfähig alle projektbezogenen Maßnahmen im ÖPNV und im kommunalen Straßenbau seien, die geeignet sind, zur Planungsbeschleunigung, Planfeststellung und Projektumsetzung beizutragen. Ich hatte vorhin schon bei der Stellungnahme der Kommunalen Spitzenverbände nachgefragt, was ich mir vorstellen kann, welche Maßnahmen förderfähig sein könnten. Vielleicht können Sie mir helfen.

Die nächste Frage an Sie, Herr Rausch: Sie haben neben den Tempo-30-Zonen, die im Gesetzentwurf enthalten und als förderfähig aufgeführt sind, ausdrücklich verkehrsberuhigte Bereiche genannt. Können Sie dazu noch etwas sagen?

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Ich habe eine Frage an Herrn Dr. Ebert. Der Ersatz der Schienenstrecken scheint ja in den Straßenbahnstädten ein echtes Problem zu sein. Können Sie sagen, wie andere Länder das lösen? Denn es ist ja ein Problem in allen Städten, die Straßenbahnschienen haben, die nach 20, 30 Jahren erneuert werden müssen.

Meine nächste Frage richtet sich an Herrn Dr. Berlepsch. Ich wollte vorhin nicht zum Ausdruck bringen, dass ich gegen die Förderung der Brennstoffzellen bin, sondern ich wollte wissen, wie man es praktisch umsetzen kann, wenn man es nicht konzentriert. Das hieße ja, jede Stadt müsse sich für eine Technologie entscheiden. Ansonsten müsste man ja die Infrastruktur für die Gasbusse, die Infrastruktur für die Brennstoffzellenbusse und die für die E-Busse bereithalten. Deswegen müsste sich ja die Kommune für eine Technologie entscheiden. Oder wie soll das praktisch aussehen?

Abg. **Janine Wissler:** Ich will die Frage ein wenig größer aufwerfen. Wir haben jetzt alle über die Verkehrswende gesprochen, vom BUND in den Unterlagen bis hin zur IHK. Dort habe ich in der Stellungnahme gelesen, dass wir angesichts des Klimawandels, der Schadstoffe und der drohenden Fahrverbote eine Verkehrswende brauchen. Es wurde auch von dem Ausbau der Barrierefreiheit gesprochen. Hinsichtlich der förderungsfähigen Vorhaben, die im Gesetz im Bereich des ÖPNV aufgelistet waren und nun ausgeweitet werden sollen – was ich gut verstehen kann –, war ich überrascht beispielsweise Häfen und Hafenanlagen zu finden. Die KVG hatte ja vorgeschlagen, die Förderung zu Recht auf die Planungskosten, da sie zusätzliche Kosten darstellen, sowie auf die Fahrzeugbeschaffung auszuweiten. Wenn ich mir dann überlege, dass wir faktisch über 50 Millionen € bei 21 Landkreisen und 5 kreisfreien Städten reden und wir wohl eine gleichwertige Gewichtung anstreben, dann stellt sich für mich die Frage, ob es nur ansatzweise möglich ist, zu einer stärkeren Veränderung des Status quo zu kommen. Faktisch wird ja mit den Mitteln, die es jetzt gibt, der Status quo aufrechterhalten. Wir hatten vorher 96, 97 Millionen € und haben jetzt 100 Millionen €. Aber wäre es nicht dringend notwendig, dass das Land – was andere Bundesländer bereits tun – originäre Landesmittel sehr viel stärker in den ÖPNV gibt, weil ansonsten die Verkehrswende überhaupt nicht funktioniert?

Dann habe ich noch eine konkrete Nachfrage zu einigen Ausführungen in den Stellungnahmen zum Thema „Zweckbindung“, die so im Gesetz schon erwähnt ist. Wie ist Ihre Einschätzung zu folgender Frage: Sollte man die Zweckbindung gerade in Zeiten schwieriger finanzieller Situationen in vielen Kommunen deutlicher im Gesetz vermerken?

Abg. **Ulrich Caspar:** Ich habe eine Frage an Herrn von Berlepsch. Herr von Berlepsch, könnten Sie bitte noch einmal ausführen, weshalb Sie meinen, dass jetzt eine Umstellung der Busse auf Elektrobetrieb in der Stadt Frankfurt am Main so nicht praktikabel wäre, und was würden Sie als Alternativen ansehen?

Zweite Frage. Mittlerweile ist ja die Wissenschaft so weit, dass Sie mit E-Fuels Treibstoff herstellt, der CO₂-neutral ist. Gibt es Überlegungen Ihrerseits, bei den Verbrennungsmotoren, solche Treibstoffe einzusetzen, weil es dann auch möglich wäre, bisherige Technik CO₂-neutral zu fahren?

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Ich sehe keine weiteren Fragen. Somit kommen wir zur Antwortrunde.

Herr **Dr. Ebert:** Sie fragten nach der Förderung von Bussen und Umrüstung von Dieselnissen. Das enthält viel Potenzial. Wir haben eine Auflistung gemacht. Der größte Einzelanteil unserer Flotte erfüllt inzwischen die Euro-6-Norm, aber noch nicht vollumfänglich.

Man kann überlegen, inwieweit man jetzt mit der Umrüstung in die anderen Euro-Normen noch etwas tun kann. Bei der Neubeschaffung gibt es keine Förderung. Wenn wir uns langfristig auf eine neue Technologie begeben, würde ich tendenziell Elektrobusse favorisieren. In Kassel hielt ich das zumindest für möglich, aber da wäre auch noch einige konzeptionelle Arbeit zu tun. Der Fördertatbestand ist ja im Gesetz verankert.

Zur Frage: Was machen andere Länder? – NRW hat inzwischen ein entsprechendes Gesetz, bei dem das Thema „Grunderneuerung, Ersatzinvestitionen“ aus unserer Sicht ein bisschen eindeutiger formuliert ist. Es ermöglicht genau das, was ich angesprochen habe, nämlich Förderungsmöglichkeiten bereitzustellen. Man sollte jedoch bedenken, wenn man Ersatzinvestitionen fördert, dass man eine Abgrenzung finden muss. Es kann ja nicht jede Kleinigkeit z. B. jede Woche eine Weichenzunge oder Ähnliches gleich förderfähig sein. Es kam vorhin schon mal die Frage, wie weit man das stärker pauschaliert, sozusagen verbunden mit Zielen. Es gibt ja diese Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen bei der DB, wo gewissermaßen Vereinbarungen bestehen, in welchen Zustand die Infrastruktur zu bringen ist. Dafür gibt es eine bestimmte Summe an Geld. Das System wird insgesamt überwacht und nicht anhand von Einzelmaßnahmen.

Wir wissen, dass andere Bundesländer entsprechende Diskussionen führen – Baden-Württemberg, Bayern. Da sind wir mit den Kollegen entsprechend im Gespräch. Das Thema, das ich hier geschildert habe, betrifft weder allein Kassel noch allein die hessischen Straßenbahnstädte, sondern es ist ein deutschlandweites Thema. Insofern sind wir mit unserem Verband verdrahtet und schauen uns an, was andere Bundesländer machen. Nach meiner Einschätzung ist diesbezüglich NRW inzwischen am weitesten.

Herr **Dr. von Berlepsch**: Es war die Frage von Herrn Frankenberger, ob die Anschaffung von Dieselfahrzeugen gemäß der Euro-6-Norm auch gefördert werden sollte. Aus Frankfurter Sicht ist es nicht sinnvoll, denn wir sind da schon, wir haben das praktisch alles schon erledigt. Seit dem Jahr 2005 haben wir die EEV-Busse, die knapp unterhalb der Euro-6-Norm sind und haben meines Erachtens seit ungefähr fünf Jahren bei den Neuananschaffungen nur noch mit Euro-6-Bussen nachgezogen. Das wäre aber in anderen Kommunen ganz anders. Vielerorts fahren noch die Euro-4-Busse, sie werden sogar noch angeschafft. Da wäre es sicherlich nützlich, wenn hier die Möglichkeit bestünde, zumindest auf Euro 6 zu gehen. Aber man muss sich wirklich fragen, ob das nicht ein Rückschritt ist, gemessen an den Bussen mit elektrischem Antrieb.

Müssen sich Städte für eine Technologie entscheiden? – Nein, sage ich ganz klar. Wir werden überall – nach meiner Einschätzung bis auf wenige besondere Ausnahmen – gemischte Systeme haben, so wie hier in Wiesbaden. Wir beschaffen ja zusammen mit Wiesbaden elf Brennstoffzellenbusse, und trotzdem wird Wiesbaden im Wesentlichen batterieelektrische Busse haben, weil Wiesbaden einen zentralen Busbahnhof hat, wo man die Betankung respektive Aufladung so regulieren kann, dass man da am Tag mehrmals vorbeikommt. Aber einige lange Linien werden auch mit den Brennstoffzellenbussen bedient. Das ist dann viel besser. Eine Brennstoffzelle funktioniert im Grunde wie ein Dieselfahrzeug. Es wird betankt und dann fährt es wieder 300 oder 400 km.

Wir haben in Frankfurt viele Linien, die soweit fahren müssen. Wenn wir die mit batterieelektrischen Bussen bedienen müssten, dann brauchen wir zwei oder drei Busse, wo wir bislang einen brauchen. Wir können batterieelektrische Busse bei Linien einsetzen, die 100, 120 oder 140 km im besten Falle lang sind. Das wird sich nach unserer Einschätzung in nächster Zeit auch nicht wesentlich ändern. Wir haben das alles mit einem sehr fun-

dierten Gutachten für Frankfurt einmal durchgerechnet und sind zu dem Schluss gekommen, dass wir sowohl als auch haben müssen. Das größte Manko bei den Brennstoffzellenbussen ist, dass wir im Augenblick keinen oder einen zu kleinen Herstellermarkt haben. Es ist derzeit praktisch unmöglich, Brennstoffzellenbusse zu kaufen. Sie können sich hinstellen und versuchen entsprechende Busse zu kaufen, weil Sie auch aufgrund der Förderung das Geld haben, aber es gibt keine Busse im Angebot. Das wird sich in zwei, drei Jahren ändern. Mercedes wird im nächsten Jahr in diesen Bereich einsteigen, sie sind ja mal eingestiegen, dann wieder ausgestiegen.

Ihre Frage kann man wie folgt beantworten: Es wird auf jeden Fall Mischsysteme geben. Auch wir werden auf Sicht sowohl Batterieelektrische als auch Brennstoffzellenbusse haben. Frankfurt hat noch den Vorteil, bereits eine Wasserstofftankstelle zu haben. Die wird heute schon auf dem Hoechst Industriegelände betrieben. Das ist natürlich eine Sache, die bei vielen Kommunen eine Frage ist. Das ist nicht ganz billig, im Grunde genommen jedoch nicht aus der Welt. Das war die Frage von Herrn Caspar. Ich hoffe, ich habe alle Fragen beantwortet.

Herr **Daubertshäuser**: Herr Frankenberger hatte gefragt, ob eine Nachrüstung von Euro 5 auf Euro 6 im Bereich der Umwelt etwas bringe. – Ja, es bringt etwas, jedoch haben wir das bei uns für den regionalen Bus nicht so hoch gehängt, weil wir mittlerweile überwiegend EEV und Euro 6 haben und dies bei Ausschreibungen als den aktuellen Standard fordern. In dem Bereich würde es deshalb nicht viel bringen, weil kaum noch etwas im Standard Euro 5 oder noch schlechter vorhanden ist. Da gibt es kaum noch etwas drunter. Das ist so in unserem Bericht, Herr von Berlepsch hat es gesagt, andernorts ist es durchaus anders. Wie gesagt, Euro-6-Dieselbus ist durchaus eine saubere Sache im Vergleich zum Diesel-Pkw, weil die Abgaswerte, die man erreichen muss, im Betrieb auch erbracht werden.

Zur Einschätzung, wie das zukünftig mit den alternativen Antrieben aussieht: Ich sage es noch einmal: Ich bin sehr stark dafür, dass wir das technologieoffen und zielorientiert betrachten. Ich weiß auch nicht, was sich endgültig durchsetzen wird. Es ist sicherlich so, das sieht man auch in anderen Bundesländern: Es gibt Städte, die haben diese Mischung aus Flotten z. B. Köln, und Wuppertal hat unter anderem einen starken Fokus auf Brennstoffzelle. Es gibt andere, die haben sich für eins entschieden. Aber selbst, wenn sich jede Stadt für ein System entscheidet, heißt das immer noch, dass es Städte gibt, die mit Batterie fahren, und andere, die die Brennstoffzelle bevorzugen. Dann hätte ich aber für die einen die Fördermöglichkeit und für die anderen nicht. Hier würde ich mich momentan gar nicht beschränken wollen.

Ob beispielsweise Power to Liquid eine Renaissance erleben wird – relativ teuer von der Umweltbilanz – ist vielleicht noch ein offenes Thema. Das halte ich nicht für sehr zukunftsgerichtet, aber grundsätzlich sollte man sich da nicht verschließen.

Wir haben auch für unsere Regionalbuslinien, um das aufzugreifen, überlegt, was da im Sinne von Batteriebetrieb oder Brennstoffzelle machbar ist. Wo es längere Umläufe gibt, wo es mehr Kilometer zu fahren gilt, wo es topografisch auch schon mal schwierig wird, gibt es die Problematik, dass bei den batteriebetriebenen Fahrzeugen, vor allem wenn man noch Hilfsbetriebe hat, die klimatisieren oder heizen sollen, dann die Reichweite und die Flexibilität eingeschränkt ist.

Die schnelle Betankbarkeit, die Flexibilität sind der große Vorteil bei der Brennstoffzelle. Das war auch das Ergebnis, das bei einem Gutachten, das wir haben machen lassen,

herauskam. Dafür gab es ja dankenswerter Weise auch die Unterstützung des Landes. Problem ist in der Tat allerdings, dass die Busse mit Brennstoffzellenantrieb nach wie vor von der Preisdifferenz extrem teuer sind. Da gibt es allerdings auch Stimmen, die davon ausgehen, dass es sich nivellieren kann. Ich will da keine Prognose abgeben. Von daher alle Möglichkeiten offenhalten und nichts ausschließen, denn ansonsten vergibt man sich ja selber alle Chancen.

Herr **Rausch**: Ich kann mich dem anschließen, möchte aber auch noch etwas zu Euro 5 und Euro 6 sagen. Wir haben im NVV auch verinnerlicht, dass wir bei den Neuausschreibungen nur noch Euro 6 fordern, sodass wir eine große Busflotte mit dem Standard Euro 6 haben. Das ist eigentlich eine Sache, die wir abgehakt haben.

Ansonsten möchte ich noch allgemein zu der Problematik „Zweckbindung“ etwas sagen. Wir befinden uns ja in einer Umbruchphase. Es ist nicht nur das Stichwort „Verkehrswende“. Es gibt neue Technologien, wir haben eben sehr viel über Antriebstechnologie gesprochen. Ich möchte noch einmal das Thema „Digitalisierung“ erwähnen und dafür sensibilisieren, was uns in der Zukunft alles erwartet. Wir können heute noch nicht genau abschätzen, was da auf uns zukommt. Deshalb ist es für uns wichtig, dass die Zweckbindungen sehr allgemein formuliert sind und wir uns alle technischen Möglichkeiten offenhalten.

In dem Sinne, Herr Frankenberger, halten wir das auch mit den verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen. Ich weiß jetzt nicht genau, was der Unterschied ist. Wir wollten es einfach weiter formulieren, um hier nicht irgendwelche Hürden ins Gesetz schreiben zu lassen, aus denen wir dann hinterher nicht wieder herauskommen. Herr Dr. Ebert hat das schöne Beispiel mit der Kreuzung in Kassel genannt. Da ist auch immer wieder das Thema der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Was ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse? – Nach heutiger Auslegung, nach diesem ominösen ÖPNV-Handbuch wäre diese Kreuzung wahrscheinlich nicht förderfähig. Darüber muss man noch stärker nachdenken, wenn man das in den Richtlinien ausformuliert. Außerdem ist da eine große Flexibilität gefordert. Deshalb muss man im Gesetz die Zweckbindung, meine ich, so schreiben, dass sie relativ weit gefasst ist. Dem dienen die Ausführungen, die wir in unserer schriftlichen Stellungnahme gemacht haben.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß**: Es gibt noch Nachfragen der Kollegen Caspar und Frankenberger.

Abg. **Ulrich Caspar**: Herr Dr. von Berlepsch, in der Beantwortung ging, meine ich, eine Frage von mir unter, die ich gestellt hatte. Sie haben für die Technologieoffenheit plädiert, weil wir heute nun einmal in der Gesetzgebung nicht wissen, was sich in den nächsten Jahren entwickeln wird. Ein Thema, bei dem die Wissenschaft schon sehr weit ist, ist das Thema „E-Fuels“. Das heißt die Herstellung von CO₂-neutralen Treibstoffen, die dann auch in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden können, sodass auch Verbrennungsmotoren wie der Dieselmotor CO₂-neutral betrieben werden können. Haben Sie sich mit dieser Thematik schon beschäftigt? Können Sie uns dazu etwas sagen?

Abg. Uwe **Frankenberger**: Ich habe eine Nachfrage an Herrn Rausch wegen der Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung. Ich möchte ja nicht darauf herumreiten, es zieht sich aber durch mehrere Stellungnahmen hindurch. Mir ist nicht so ganz deutlich ge-

worden, was Ihnen vorschwebt, was bisher nicht förderfähig ist und was aus Ihrer Sicht bei der Planungsbeschleunigung zukünftig förderfähig sein kann.

Herr **Dr. von Berlepsch**: Herr Caspar, das haben wir noch nicht mit einbezogen. In unserem Gutachten geht es nur um Batterie vs. Brennstoffzelle. Aber es ist vom System her gedacht, genau das Gleiche wie die Brennstoffzelle. Da gibt es einen Elektrospeicher, der CO₂- und hoffentlich auch Feinstaubfrei und nox-frei ist. Der ist meiner Ansicht nach genauso wichtig fortzuentwickeln und in die Überlegungen einzubeziehen. Das war das, was Herr Rausch gesagt hat: Wir würden uns mit einer Spezifizierung der Fördertatbestände auf eine Technologie selber ein Bein stellen. Wir würden nicht mehr weiterkommen, wenn sich hier in zwei, drei Jahren diese von Ihnen genannte Technologie tatsächlich als die Beste herausstellen sollte. Das wäre sehr bedauerlich. Ich werde dem noch einmal nachgehen.

Herr **Rausch**: Es tut mir jetzt leid, Herr Frankenberger. Ganz konkrete Beispiele kann ich Ihnen nicht nennen. Wir wissen alle, dass es mit der Planung Schwierigkeiten gibt, dass sich das hinzieht. Ich werde Ihnen aber noch Vorschläge nachreichen.

Herr **Daubertshäuser**: Ein konkreter Punkt dazu, weil wir das auch im Rahmen der Arbeitsgruppe VDV diskutiert haben, ist die Thematik der Verfahren zu frühen Bürgerbeteiligungen, die natürlich auch Aufwand verursachen, und die Frage bzw. die Hoffnung, ob in dem Bereich beschleunigt Kostenübernahmen möglich wären. Dies ist nur ein Beispiel, was jedoch kostenmäßig nicht all zu hoch liegt, um eine Möglichkeit mal zu nennen.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß**: Wenn keine weiteren Fragen oder Wortmeldungen mehr bestehen, sind wir mit dem Block „Verkehrsverbünde, Verkehrsgesellschaften“ durch. Ich rufe nun den Block „Interessenverbände Verkehr“ auf und frage, wer anwesend ist. Vom VCD? – Herr Nickel, Sie haben das Wort.

Herr **Nickel**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Herr Minister, liebe Abgeordnete! Ich mache es ganz kurz. Wir begrüßen das Gesetz außerordentlich, sehen darin eine Riesenchance und finden es gut, dass die Mittel ganz anders verteilt werden.

Ich möchte nur ein ganz kleines Detail hervorheben, weil die Zeit ja schon fortgeschritten ist, und zwar betrifft es den Punkt mit den Quartiersgaragen. Wir sehen nicht, dass die öffentliche Hand in der Pflicht steht, privates Eigentum zu verstauen, zumal das auch sehr teuer ist. Deswegen sehen wir die Förderfähigkeit einer Quartiersgarage nur in Verbindung mit einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung, die im Umfeld durchgeführt wird, um eine gewisse Refinanzierung zu erreichen.

Die anderen Punkte liegen vor. Wir begrüßen den Gesetzentwurf sehr.

Herr **Schuchart**: Danke für die Einladung. Herr Vorsitzender, Herr Staatsminister, meine Damen und Herren Abgeordnete! Der BUND ist generell, was man nicht unbedingt von ihm erwartet, mit diesem Gesetz ganz zufrieden. Er sieht hohe Anteile am öffentlichen Verkehr, die besser, wie wir hoffen, im Vergleich zu früher gefördert werden können. Wir

hatten – ich will etwas allgemein beginnen – in den letzten zwei, drei Jahren verschiedene Diskussionskreise bis hin zur Entwicklung des integrierten Klimaschutzplans des Landes Hessen, in dem eine Reihe von Maßnahmen identifiziert wurden, die offensichtlich auch Gegenstand dieses Gesetzes geworden sind. Das heißt, da ist man, wenn ich es vorsichtig formuliere, auf dem richtigen Weg.

Natürlich wäre ich nicht Vertreter des BUND, wenn ich nicht eine deutlich stärkere Berücksichtigung von öffentlichen Verkehrsmitteln, die in meinen Augen a priori emissionsfreundlicher und weniger klimaschädlich sind, fordern würde im Vergleich zum MIV. Abgesehen von Details ist unsere einzige Forderung, dass wir den Anteil – soweit er denn überhaupt identifizierbar ist – für den ÖPNV stärker berücksichtigen sollten. Ich habe mit Interesse die Diskussion über anteilige Förderung auch von den Kommunalen Spitzenverbänden heute gehört. Da war ich mir gar nicht sicher, ob Sie meinten, dass es eher Richtung kommunalem Straßenbau oder in Richtung kommunalem ÖPNV geht.

Was mir gefällt, ist, dass an einer Stelle zur Begründung des Gesetzes selber wohl steht, dass dieser Begriff bestimmter Straßen, die man wohl meint, gar nicht genau identifizierbar sei. Man müsse einmal klären, welche Straßen es wären, die zu finanzieren bzw. zu fördern seien. Das wäre wahrscheinlich nur ein Detail und müsste dann spezifiziert werden.

Alles in allem gefällt uns dieses Gesetz gut. Ich erinnere mich an eine Runde hier vor etwa drei, vier Jahren, als es um das ÖPNV-Gesetz ging. Ich denke, dieses Entflechtungsgesetz ist auf einem guten Weg, da wir uns angesichts von Klimaentwicklung, von Dieselskandal und Ähnlichem – das Wort fiel heute noch gar nicht – der befürchteten Entwicklung durch die Zunahme der Investitionen gerade im Verkehrsbereich bewusst sind, dass wir besonders bei den energie- und emissionsarmen Verkehrsträgern einen Schwerpunkt setzen müssen.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Somit haben alle Vertreter der Verkehrsverbände gesprochen. Gibt es Nachfragen zu den Stellungnahmen der Anzuhörenden? – Das ist nicht der Fall. Somit kommen wir zu dem Bereich „Fachverbände Verkehr“

Herr **Poppe:** Herr Vorsitzender, Herr Minister! Wir begrüßen dieses Gesetz, weil es Planungs- und Finanzierungssicherheit schafft. Im Gesetz ist der Mindestbetrag von 100 Millionen € genannt. Wir sind der Meinung, dass diese 100 Millionen € im Zeitablauf gestaffelt werden sollten, es sollte einen Mindestbetrag geben und die Staffelung sollte so sein, dass der Betrag im Zeitablauf wertmäßig erhalten bleibt. Dabei haben wir auch angemerkt, dass der genaue Finanzierungsbedarf nicht bekannt ist.

Hinsichtlich der geplanten 50 : 50-Mittelaufteilung möchte ich erwähnen, dass aus Sicht des Fachverbandes Güterkraftverkehr und Logistik Hessen 70 bis 80 % der Mobilität über die Straße abgewickelt werden. Da ist es sicherlich aus Sicht des Güterverkehrs verständlich, dass hier eine Verschiebung der Mittelaufteilung angemerkt wird und wünschenswert wäre.

Weiterhin hatten wir angeregt, in die förderfähigen Projekte mit aufzunehmen: Stellflächen für Nutzfahrzeuge im Güterverteilverkehr sowie auch für den Kurier- und Lieferservice im Bereich – wie es im Gesetz definiert worden ist – der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen, die sicherlich dem Durchgangsverkehr dienen. Zur Begründung dieser Maßnahme: Es trägt deutlich zum Verkehrsfluss bei, wenn ausliefernde Nutzfahrzeuge

ge auf diesen Flächen, die geschaffen werden sollten, anhalten können. Man könnte dann da auch Elektrofahrzeuge aufladen, sofern es vorgesehen wird. Im Moment ist Standard, dass man auf diesen verkehrsröthlichen, stark frequentierten Straßen eigentlich in zweiter Reihe parkt und das mit allen Nachteilen für die anderen Verkehrsteilnehmer. Es kommt zu Stockungen und bei Verbrennungstechnologien natürlich auch zu schlechterer Luft in der Innenstadt. Es wäre auch eine Maßnahme, um die Luftqualität zu verbessern.

Als zweite Maßnahme möchte ich geeignete Stellflächen für große Nutzfahrzeuge und Lkws nennen, in der Anbindung von Güterverkehrszentren, Industrie, Gewerbegebieten, Hafenanlagen, Terminals für den kombinierten Verkehr auf den entweder inner- oder zwischenröthlichen Straßen sowie Kreisstraßen. Das hat sicherlich die Ausprägung, dass es generell in Hessen nicht nur an den Bundesfernstrecken für die großen Nutzfahrzeuge schwierig ist, einen Standplatz zu finden. Das Fahrpersonal für diese Nutzfahrzeuge ist verpflichtet anzuhalten, sie sind gesetzlich gefordert, Ruhepausen einzulegen. Man findet eigentlich kaum freien Parkraum, sämtliche Parkplätze für Nutzfahrzeuge sind überfüllt. Gerade für diese Industriezentren oder für diese Gebiete, die der Abwicklung von Güterverkehr dienen, wäre es sinnvoll, solche Parkplätze einzurichten, damit eine Pause für das Fahrpersonal überhaupt möglich ist.

Herr **Tuchan**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, Herr Minister, sehr geehrte Abgeordnete! Herzlichen Dank, dass wir heute hier Stellung nehmen dürfen. Wir bewerten das Gesetz von der Ziel- und Zweckrichtung her auch positiv, weil damit Rechtssicherheit geschaffen wird. Was die Mittel anbelangt, sind auch wir der Meinung, dass aufgrund der Tatsache, dass das Gesetz nicht zeitlich begrenzt ist, was erst einmal positiv ist, dieser Mindestbeitrag, der dort vorgesehen ist, zumindest über eine Dynamisierung wertmäßig zu erhalten wäre.

Lassen Sie mich einige Ausführung zur Frage der Fahrzeugförderung, was hier schon mehrfach angeklungen ist, machen. Vielleicht vorab gesagt: Der ÖPNV, Bus und Bahn, sind ja schon umweltfreundlich und sind sicherlich nicht das Hauptproblem bei den Emissionsproblemen, die vor allem in den Städten vorhanden sind. Aber nichtdestotrotz ist es sicher wichtig und sinnvoll, Instrumente zu schaffen, die den ÖPNV noch umweltfreundlicher machen können.

Insofern begrüßen wir die Aufnahme einer Bus- und Fahrzeugförderung, sind jedoch auch der Meinung, dass wir uns nicht auf eine Technik beschränken sollten, sondern dass man es technologieoffen gestalten sollte. Zur Begründung: Wir haben in Hessen ja nicht nur den Verkehr in Städten, sondern wir haben ja ganz unterschiedliche Bedienungsgebiete. Wir haben Flächenverkehre, die topografisch z. B. in den Umläufen und Streckenlängen ganz anders sind. Auch haben wir Stadtverkehre, wobei da jede Stadt anders aufgestellt ist. Aus unserer Sicht ist es eigentlich nicht sinnvoll, warum das Land eine Technologie vorgeben sollte.

Um die Frage vorwegzunehmen: Auch ich kann aus Sicht der Branche noch nicht sagen, welche Technologie sich letztlich durchsetzen wird. Wir wissen es einfach nicht. Deswegen sollte man flexibel bleiben. Die hessischen Busunternehmer sind natürlich offen und interessiert, an alternativen Antrieben mitzuwirken. Sie sind offen, und wir denken, das Land sollte es auch sein.

Vielleicht noch ein Hinweis zum Thema „Förderrichtlinien“, die dann sicherlich kommen. Bis jetzt haben wir eine Förderung von 40 % Differenz der Finanzierung, was die Busförde-

zung angeht. Wir regen an, diesen Betrag analog dessen, was in den Bundesrichtlinien gerade zur Nachrüstung festgelegt ist, je nach Betriebsgröße, auf 50 bis 60 % zu vereinbaren. – Aber das nur am Rande.

Ein letzter Punkt noch zum Thema „Nachrüstung“, das ist ja auch schon erwähnt worden. Wir denken, dass man durch eine Nachrüstung erheblich dazu beitragen kann, dass die Emissionen noch weiter sinken. Es gibt sicherlich Städte, die da wenig Bedarf haben, es gibt aber Regionen, die Mehrbedarf haben. Man könnte hier mit relativ geringem Mitteleinsatz doch viel bewirken.

Herr **Gässl**: Herr Vorsitzender, Herr Staatsminister, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank, dass wir hier im Vorfeld schriftlich und heute auch mündlich Stellung nehmen dürfen. In § 1 des Gesetzentwurfs heißt es, dass das Land Fördermittel für Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in den hessischen Gemeinden gewährt. – Das unterstützen wir und begrüßen den jetzt hier vorgelegten Gesetzentwurf in dieser Intention.

Der zweite Punkt, der schon angeklungen ist: Dieser Gesetzentwurf kommt nicht nur aus einer gesetzssystematisch wichtigen Zeit im Zusammenhang mit der zu beendenden Finanzhilfe aus dem Bundesentflechtungsgesetz, sondern steht auch in der Diskussion zum Thema „Nachhaltige Mobilitätsentwicklung insgesamt“, die sowohl in unserem Bundesland als auch in Deutschland allgemein geführt wird. Es ist anzuerkennen und zu unterstützen, dass sich insbesondere die Landesregierung und auch das Landesparlament beständig um diese Fragen im Austausch mit der Branche auseinandersetzt, so auch heute hier.

In der Sache darf ich sowohl den Hessischen Städtetag in seinen Ausführungen unterstützen und unterstreichen, dass wir die zweckgebundene Sicherung der Mittel für die Infrastruktur ebenfalls anerkennen und es dort als wichtig erachten, dass auch zukünftig nach dem Auslaufen der Entflechtungsmittel zweckgebunden Infrastrukturmittel zur Verfügung gestellt werden.

Der zweite Punkt berührt die Frage zum Umfang der Mittel und den Bedarfen. Dort ist es so, dass wir zum einen die Situation haben, dass wir in Teilen aus dem Bundes-GVFG bereits seit den 1970er-Jahren geförderte Infrastrukturen haben. Die sind jetzt im wahrsten Sinne des Wortes in die Jahre gekommen. Dort haben wir erhebliche Erneuerungs- und Grunderneuerungsbedarfe. Das ist bereits an anderer Stelle deutlich geworden, und man kann das den Stellungnahmen der anderen Branchenverbände und Vertreter heute hier entnehmen. Es ist auch finanziell belegbar, dass dort erhebliche Bedarfe zur Erneuerung anstehen. Das Zweite ist – das drückt auch das Gesetz selbst aus –, dass im Zusammenhang der Digitalisierung und der neuen Mobilitätsformen der Gesetzgeber hier in seinem Entwurf die förderfähigen Vorhaben sehr weit gefasst hat. Das finden wir grundsätzlich auch gut. Aber der Mix aus diesen zwei Bedingungen, Grunderneuerungsbedarfe in einem erheblichen Umfang und Ausweitung des Förderkatalogs, zeigt, dass es einen in Euro gerechneten Mehrbedarf an Finanzierungsmitteln gibt.

Bei der Infrastruktur als Basis für bestehende, aber auch zukünftige Angebote hat insbesondere Herr Dr. Theiss darauf hingewiesen, dass der Erhalt der Infrastruktur Voraussetzung für zusätzliche Angebote und gute Qualität ist. Das unterstreichen wir ebenfalls. Ich möchte auf die Ausführungen von Herrn Dr. Ebert von der KVG abstellen. Meine wichtigste Botschaft ist, dass wir doch insbesondere bitten zu prüfen, dass das Gesetz auch ermöglicht, Grunderneuerungen grundsätzlich wie den Ausbau zu fördern.

Das ist die eine meiner wichtigsten Botschaften, und die zweite ist, dass wir bei aller Diskussion um Infrastruktur, die wichtig und richtig ist, auch die Zukunftsherausforderungen im Sinne der Digitalisierung, auch was die förderfähigen Vorhaben anbelangt, im Blick behalten. Dort bieten wir selbstredend unsere Mitarbeit und unsere Expertise an. – Ich bedanke mich einstweilen für die Möglichkeit, heute hier Stellung nehmen zu können.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Ich schaue in die Runde. Gibt es Nachfragen zu den Stellungnahmen der anzuhörenden Fachverbände Verkehr? – Das ist nicht der Fall. Dann können wir auch den Block verlassen.

Gibt es Anzuhörende, Sachverständige, die noch etwas beitragen möchten, die ich vergessen oder noch nicht aufgerufen habe? – Das ist nicht der Fall. Herr Staatsminister Al-Wazir hat sich noch zu Wort gemeldet.

Minister **Tarek Al-Wazir:** Eine ganz kurze Anmerkung: Normalerweise hört die Regierung ja nur zu. Das habe ich jetzt sehr lange getan und wollte noch ein Missverständnis aufklären. Auch die Brennstoffzelle macht Strom. Die Frage, was wir am Ende fördern, wird dann über Richtlinien gelöst werden müssen. Diese Offenheit ist aus meiner Sicht mit dieser Formulierung in dem Gesetz auf jeden Fall gegeben.

Herr von Berlepsch hat ja darauf hingewiesen, dass wir auch aus anderen Töpfen die Modelle fördern. In den Städten Frankfurt, Wiesbaden, Mainz kommt die Finanzierung der Brennstoffzellenbusse aus einem anderen Topf, nämlich aus dem der Elektromobilität, und zwar weil aus meiner Sicht batterieelektrische Hybride, Plug-in-Hybride und Brennstoffzelle am Ende immer mit Strom zu tun haben. Darauf wollte ich an dieser Stelle noch hinweisen.

Stichwort „Originäre Landesmittel“. Ab 2020 sind es originäre Landesmittel, denn sie kommen ohne jede „Zweckbindung“ aus. Es gibt diverse Geschichten aus der Vergangenheit. Denken Sie an die Sozialwohnungen und Ähnliches, wo dann eben Länder – nicht Hessen – das Geld nicht für den Ursprungszweck ausgegeben haben. Insofern ist die gesetzliche Bindung dieser originären Landesmittel für investive Zwecke sicherlich etwas, was uns alle eint.

Stellv. Vors. Abg. **Marius Weiß:** Wenn es keine weiteren Stellungnahmen von Anzuhörenden oder Sachverständigen gibt, dann bedanke ich mich bei Ihnen recht herzlich für Ihr Kommen. Ich stelle fest, dass wir die öffentliche mündliche Anhörung zu dem Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz durchgeführt haben und schließe hiermit die Sitzung.

In zwei Minuten rufe ich die nächste Sitzung auf und darf Sie bitten, die Nichtöffentlichkeit herzustellen.



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

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

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

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

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

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

Datum: 27.04.2018

Az. : Wo/650.08; 797.30

Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Mobilitätsfördergesetz

Ihr Schreiben vom 07.03.2018, Az. I A 2.2, unser Schreiben v. 23.03.2018

Hier: Ergänzung der Stellungnahme des Hessischen Landkreistages mit Blick auf Rückfragen der Abgeordneten im Rahmen der mündlichen Anhörung am 12.04.2018

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

im Rahmen unserer schriftlichen Stellungnahme vom 23.03.2018 hatten wir auf der Seite 4 unter anderem ausgeführt:

„Zusätzlich werden folgende Anpassungen vorgeschlagen:

[...]

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

Im Zuge der mündlichen Anhörung am 12.04.2018 wurde im Rahmen der Fragerunde der Abgeordneten die Frage aufgeworfen, was aus hiesiger Sicht unter den Begriffen, Planungsbeschleunigungsmaßnahmen, bzw. Steuerungstechniken zu verstehen ist.

Diese Termini waren der fachlichen Stellungnahme eines unserer Mitglieder entnommen. Die zugesagte Nachfrage hat zu folgender Erläuterung geführt:

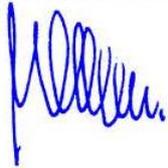
- Bei „**Planungsbeschleunigungsmaßnahmen**“ geht es z. B. um Gutachten, die ein Aufgabenträger erstellt, um das Verfahren einer ÖPNV-Baumaßnahme zu begleiten und möglichst effektiv und schnell abzuwickeln.
- Bei „**Steuerungstechniken**“ kann es sich z.B. um Software handeln, die von Aufgabenträgern zur Optimierung des Fahrtverlaufs von ÖPNV-Linien eingesetzt wird.

Wir hoffen, die Frage hiermit beantwortet zu haben und bitten Sie, diese Erläuterung den Ausschussmitgliedern zur Kenntnis zu geben.

Sollten sich weitere Rückfragen ergeben, so stehen wir natürlich gerne zur Verfügung.

Für Ihre Unterstützung bedanken wir uns vorab.

Mit freundlichen Grüßen



Lorenz Wobbe
Referatsleiter