



HESSISCHER LANDTAG

23. 05. 2023

Plenum

Gesetzentwurf

Fraktion der SPD

Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)

A. Problem

Hessen braucht eine echte Verkehrswende, die den Weg hin zu einer Mobilität der Zukunft bereitet. Auskömmliche Mobilitätsangebote für alle Bürgerinnen und Bürger in Hessen, gesteigerte Verkehrssicherheit, eine Verbesserung der Lebensqualität in Städten und Gemeinden sowie ein spürbarer und effektiver Beitrag zum Klimaschutz sind dabei Gesichtspunkte, die in der Vergangenheit allzu häufig als Gegensätze gedacht bzw. nicht zielgerichtet adressiert wurden. Elementarer Bestandteil einer echten Verkehrswende ist dabei, den Anteil umweltfreundlicher Verkehrsarten – insbesondere den Fußverkehr, das Radfahren sowie den öffentlichen Personennahverkehr – am allgemeinen Verkehrsaufkommen kontinuierlich zu steigern. Hierfür bedarf es neuer und zukunftsweisender rechtlicher Rahmenbedingungen.

B. Lösung

Ziel des Gesetzes ist die Förderung und Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbunds sowie die Gewährleistung gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Die Mobilität in Hessen soll bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden. Straßen und Verkehrsmittel sollen so sicher gestaltet werden, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen (Stichwort „Vision Zero“). Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit gewährleistet werden. Umweltfreundliche Verkehrsträger werden verstärkt ausgebaut und gefördert, um die Aufenthalts- und Bewegungsqualität im öffentlichen Raum sowie die Lebensqualität für die Menschen merklich zu steigern. Der Anteil des Umweltverbunds am „Modal Split“ soll bis 2030 landesweit auf 65 Prozent ansteigen. Zu diesem Zweck soll der öffentliche Personennahverkehr sowie die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur unter den Gesichtspunkten der Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Sicherheit erheblich ausgebaut werden.

C. Befristung

10 Jahre

D. Alternativen

Im Rahmen der Zielsetzung keine.

E. Finanzielle Auswirkungen

Im Rahmen der Zielerreichung ist mit gesteigerten Kosten zu rechnen.
Diese können aktuell noch nicht konkret beziffert werden.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz
zur Umsetzung der Verkehrswende
(Verkehrswendegesetz)**

Vom

Inhaltsübersicht:

Artikel 1 – Mobilitätsgesetz Hessen

Abschnitt 1 – Allgemeines

- § 1 Geltungsbereich
- § 2 Begriffsbestimmungen
- § 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbunds
- § 4 Öffentlichkeitsarbeit

Abschnitt 2 – Verkehrssicherheit

- § 5 Grundsätze
- § 6 Sicherheitsaudits
- § 7 Sicherung auf Schulwegen

Abschnitt 3 – Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

- § 8 Mobilitätsmanagement
- § 9 Schulisches Mobilitätsmanagement
- § 10 Zählstellen
- § 11 Mobilitätsplattform

Abschnitt 4 – Fußverkehr

- § 12 Grundsätze
- § 13 Strategischer Rahmenplan
- § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen
- § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur
- § 16 Querungen

Abschnitt 5 – Radverkehr

- § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen
- § 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur
- § 19 Rad-Hauptnetz
- § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Artikel 2 – Änderungen des Hessischen Straßengesetzes

Artikel 3 – Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Artikel 4 – Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Artikel 5 – Inkrafttreten

**Artikel 1
Mobilitätsgesetz Hessen**

**Abschnitt 1
Allgemeines**

**§ 1
Geltungsbereich**

Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Hessischen Straßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166) in der jeweils gültigen Fassung.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes bedeutet:

1. „Rad-Hauptnetz“: die landesweite Verbindung von allen Oberzentren untereinander sowie der Mittelzentren mit ihrem nächsten Oberzentrum bis zu einer Entfernung von rund 30 km über definierte Haupttrouten, welche sich im Zielzustand durch direkte, sichere, komfortabel zu befahrene und durchgehend einheitlich beschilderte Radverkehrsverbindungen auszeichnet und durch regionale und lokale Netze für den Alltagsverkehr vervollständigt wird;
2. „Radschnellverbindungen“: Landesstraßen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;
3. „Raddirektverbindungen“: Landesstraßen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen;
4. „Sicherheitsaudit“: die unabhängige Prüfung aller sicherheitsrelevanten Planungsunterlagen in jeder Planungsphase nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik, um Sicherheitsdefizite in der Planungsphase zu identifizieren;
5. „Umweltverbund“: die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr sowie Carsharing.

§ 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbunds

(1) Die Verkehrsmittel des Umweltverbunds sind gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs von den Trägern der Straßenbaulast bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung zumindest gleichberechtigt zu berücksichtigen.

(2) Die Träger der Straßenbaulast führen jährlich Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs durch. Sofern die Auswertung auf eine nicht ausreichende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zur Erreichung der Ziele des Gesetzes hinweist, werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes entsprechend angepasst.

§ 4 Öffentlichkeitsarbeit

Die fachlich zuständigen Ministerien sowie die Landkreise und Gemeinden werben öffentlichkeitswirksam für die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds.

Abschnitt 2 Verkehrssicherheit

§ 5 Grundsätze

(1) Die Träger der Straßenbaulast sollen Straßen in ihrer Baulast so sicher gestalten, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen.

(2) Bei der Analyse und Erfassung von Unfallursachen und Risikoschwerpunkten im Straßenverkehr haben die zuständigen Straßenbau-, Polizei- und Straßenverkehrsbehörden Fachkreise und Verbände zu beteiligen.

§ 6 Sicherheitsaudits

Von den Trägern der Straßenbaulast sind bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie anlassbezogen im Bestand Sicherheitsaudits insbesondere hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs durchzuführen.

§ 7 Sicherung auf Schulwegen

- (1) Die Sicherung auf Schulwegen ist gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde. In der Ausführung ist sie Angelegenheit der Träger der Straßenbaulast. Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen sowie Schüler- und Elternvertretungen sind bei der Identifizierung von Maßnahmen der Sicherung von Schulwegen einzubeziehen.
- (2) Die Schulleitung arbeitet zumindest für die Jahrgänge 1 bis 7 einen Schulwegeplan aus und stimmt diesen mit der Straßenverkehrs-, Polizei und der allgemeinen Ordnungsbehörde ab. Schulwegepläne sind Darstellungen, in denen die sichersten Wege zur Schule empfohlen werden. Der Schulwegplan wird an für Eltern sowie Schülerinnen und Schülern zugänglichen Orten aufgehängt, im Internet veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert.

Abschnitt 3 Mobilitätsmanagement und vernetzte Daten

§ 8 Mobilitätsmanagement

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium steuert Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten. Die Maßnahmen sind auf eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Verkehrsgestaltung auszurichten und zu einer Gesamtstrategie zusammenzuführen (Mobilitätsmanagement).
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen landesweit und dauerhaft das Mobilitätsmanagement um. Sie erarbeiten hierzu Mobilitätskonzepte. Die Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes wird in den Mobilitätskonzepten besonders berücksichtigt. Bestehende und neu aufgestellte Mobilitätskonzepte sind zumindest alle fünf Jahre fortzuschreiben. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

§ 9 Schulisches Mobilitätsmanagement

- (1) Schulaufsichtsbehörden, Schulträger, Schulen, Landkreise und Gemeinden erarbeiten gemeinsam integrierte Schulmobilitätspläne mit Unterstützung des „Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement“ des Landes. Diese umfassen insbesondere Unterrichtsinhalte, Öffentlichkeitsarbeit und Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens von Schülerinnen und Schülern hin zu einer selbstständigen Mobilität sowie zu einer Umsetzung einer sicheren Infrastruktur im Schulumfeld. Jede Schule stellt hierfür mindestens einen Mobilitätsbeauftragten, der die Umsetzung begleitet. Schüler- und Elternvertretung werden bei der Ausarbeitung einbezogen.
- (2) Die Landkreise und Gemeinden setzen das schulische Mobilitätsmanagement gemäß Abs. 1 um. Das Land fördert die Umsetzung finanziell.

§ 10 Zählstellen

- (1) Die Träger der Straßenbaulast richten flächendeckend an Straßen in ihrer Baulast ausreichend mobile und feste Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr ein. Das Land stellt den Landkreisen und Gemeinden Zählstellen zur Verfügung. Die erfassten Daten werden in regelmäßigen Abständen von der oberen Straßenbaubehörde zusammengeführt und von dem für Verkehr zuständigen Ministerium einmal jährlich ausgewertet.
- (2) In die Auswertung fließen die von der oberen Straßenbaubehörde erhobenen Daten zum Kraftfahrzeugverkehr sowie die von den Verkehrsverbänden erhobenen Daten zum Öffentlichen Personennahverkehr ein. Ergibt die Auswertung eine den Zielen des Gesetzes nicht genügende Stärkung des Umweltverbundes, so hat das für Verkehr zuständige Ministerium Maßnahmen zu seiner Stärkung zu ergreifen.

§ 11 Mobilitätsplattform

Die gemäß § 10 erhobenen Daten werden öffentlich einsehbar in maschinenlesbarer und offen lizenzierter Form in einem Datenportal zur Verfügung gestellt. Die Daten dürfen von jedermann frei verwendet und weiterverwendet werden. Sie müssen für barrierefreie internetbasierte Anwendungen nutzbar sein. Das für Verkehr zuständige Ministerium betreibt das Datenportal.

Abschnitt 4 Fußverkehr

§ 12 Grundsätze

Innerhalb von Ortslagen sollen Fußverkehrsnetze durchgängig und direkt geführt sein. Die Gehwege sollen ausreichend breit, sicher und durchgängig barrierefrei sein.

§ 13 Strategische Rahmenplanung

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes einen strategischen Rahmenplan zur Förderung des landesweiten Fußverkehrs unter Beteiligung der Gemeinden und Landkreise sowie Vertreterinnen und Vertretern von Fachkreisen und Verbänden auf. Der Rahmenplan wird alle fünf Jahre fortgeschrieben.

(2) Die nach § 10 erhobenen Daten des Fußverkehrs werden bei der Erstellung des Rahmenplans einbezogen. Das Land fördert die Umsetzung der im strategischen Rahmenplan festgesetzten Maßnahmen in Gemeinden und Landkreisen finanziell.

§ 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke und Richtlinien für Fußverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Fußverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen. Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen.

§ 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Fußverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie bei der Ertüchtigung bestehender Fußverkehrsnetze in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

§ 16 Querungen

(1) Dem Fußverkehr ist ein komfortables, sicheres und barrierefreies Queren der Fahrbahn, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen sowie an allen Knotenpunkten wie Einmündungen und Kreuzungen, zu ermöglichen. Fußgängerüberwege gelten als eine besonders geeignete Form der Querung.

(2) An Straßen außerorts sind bei Bedarf Fußgängerquerungshilfen mit sicheren beleuchteten Querungsanlagen zu schaffen. Die beleuchteten Querungsanlagen sind so einzurichten, dass sie sowohl von zu Fuß Gehenden, als auch von Radfahrenden genutzt werden können.

Abschnitt 5 Radverkehr

§ 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

(1) Die technischen Regelwerke, Richtlinien sowie landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in ihrer jeweils gültigen Fassung sind für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen umzusetzen.

(2) Radverkehrsanlagen sollen möglichst so gestaltet sein, dass ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge unterbleibt.

(3) Außerhalb von Tempo-30-Zonen oder bei einem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen von mehr als 500 Fahrzeugen je Stunde ist der Radverkehr in der Regel möglichst getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr zu führen. Die Belange des Fußverkehrs sind bei Querungen von separat geführten Radwegen zu berücksichtigen.

(4) Zur Stärkung des Radverkehrs sind Fahrradstraßen vermehrt auszuweisen.

§ 18

Förderung der Radverkehrsinfrastruktur

Das Land stellt zur Finanzierung der Planung, Organisation, Ausgestaltung und Durchführung der Förderung des Radverkehrs umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung. Gemeinden und Landkreise werden vom Land insbesondere beim Aus- und Umbau, Erhalt und Sanierung sowie bei der Ertüchtigung bestehender regionaler Radverkehrsverbindungen in ihrer Baulast finanziell unterstützt.

§ 19

Rad-Hauptnetz

(1) Das Rad-Hauptnetz wird vom Land planerisch stetig weiterentwickelt. Baumaßnahmen innerhalb des Rad-Hauptnetzes sind unter Leitung der obersten Straßenbaubehörde zwischen den Trägern der Straßenbaulast abzustimmen, zu gewichten und umzusetzen. Die Planungen der Gemeinden und Landkreise werden besonders berücksichtigt, sofern ein Bedarf für den Alltagsradverkehr festgestellt wurde. Das Land baut an Straßen in seiner Baulast entsprechend der getroffenen Gewichtung das Rad-Hauptnetz fortwährend aus.

(2) Die Radwegweisung ist nach den Hinweisen des für Verkehr zuständigen Ministeriums zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr auszuführen. Sie wird vom Land geplant, hergestellt und unterhalten.

§ 20

Radschnell- und Raddirektverbindungen

Radschnell- und Raddirektverbindungen sollen direkt und grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind mit hoher Oberflächenqualität und ausreichenden Breiten, die das Nebeneinander fahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, auszustatten.

Artikel 2

Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618), wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
 - a) Die Angabe zu § 6 wird wie folgt gefasst:
„§ 6 Einziehung und Teileinziehung“
 - b) Die Angabe zu § 6a wird wie folgt gefasst:
„§ 6a Widmung, Umstufung, Einziehung und Teileinziehung in der Planfeststellung“
2. § 3 wird wie folgt geändert:

Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:

 - „1. Landesstraßen; das sind
 - a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind;
 - b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;
 - c) Raddirektverbindungen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen.

Die Bestimmung der Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen des Landes nimmt das für Straßenwesen zuständige Ministerium vor.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:
Dem Abs. 1 wird der folgende Satz angefügt:
„Es können insbesondere Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung bestimmt werden.“
4. § 5 wird wie folgt geändert:
Dem Abs. 1 werden die folgenden Sätze angefügt:
„Die Verkehrsbedeutung einer öffentlichen Straße ist unabhängig von einer Änderung nach Satz 1 alle fünf Jahre zu überprüfen. Sofern eine Umstufung zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr erforderlich scheint, hat diese zu erfolgen.“
5. § 6 wird wie folgt geändert:
 - a) In der Überschrift wird nach der Angabe „Einziehung“ die Angabe „und Teileinziehung“ eingefügt.
 - b) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Eine öffentliche Straße kann eingezogen werden, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht oder das Wohl der Allgemeinheit es insbesondere zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr oder von Belastungen durch Verkehr erfordert. Die Teileinziehung einer Straße ist zulässig, wenn nachträglich Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder Benutzungszeiten aus überwiegenden Gründen des Wohls der Allgemeinheit festgelegt werden sollen. Von der Möglichkeit der Teileinziehung soll insbesondere dann Gebrauch gemacht werden, wenn zur Realisierung von Maßnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung bestimmte Verkehrsarten auf Dauer von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Für die Einziehung und Teileinziehung von Gemeindestraßen ist die Gemeinde, von Landes- und Kreisstraßen die oberste Straßenbaubehörde, im Übrigen die Straßenaufsichtsbehörde zuständig. Soweit dieses Gesetz sich auf Einziehungen bezieht, findet es auf Teileinziehungen entsprechend Anwendung.“
6. Die Überschrift von § 6a wird wie folgt gefasst:
„§ 6a Widmung, Umstufung, Einziehung und Teileinziehung in der Planfeststellung“
7. § 9 wird wie folgt geändert:
In Abs. 1 Satz 2 werden die Wörter „möglichst weit reichende“ durch das Wort „durchgängige“ ersetzt.
8. § 23 wird wie folgt geändert:
 - a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:
„(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrt dürfen
 1. Hochbauten jeder Art
 - a) längs der Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn,
 - b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
 2. bauliche Anlagen jeglicher Art, die über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen nicht errichtet werden. Dies gilt für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs entsprechend.“

- b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:
- „(2) Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach anderen Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn
1. bauliche Anlagen
 - a) längs der Landesstraßen oder Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
 - b) längs der Radschnell- und Raddirektverbindungen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 10 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
 2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.
- Die Zustimmungsbedürftigkeit nach Satz 1 gilt entsprechend für bauliche Anlagen, die anzeigebedürftig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.“

9. § 41 wird wie folgt geändert:
- a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Den Landkreisen und Kommunen sowie den Zweckverbänden können durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnell- und Raddirektverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten des Landes als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“
 - b) In Abs. 3 werden die folgenden Sätze angefügt:

„Den Landkreisen kann durch Vereinbarung mit den Gemeinden die Verwaltung und Unterhaltung einschließlich des Um- und Ausbaus von in Ortslagen gelegenen Radverkehrsverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten der Gemeinden als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.“

Artikel 3 **Änderungen des Gesetzes über den** **öffentlichen Personennahverkehr in Hessen**

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005 (GVBl. I S. 786), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. September 2020 (GVBl. S. 573), wird wie folgt geändert:

1. Das Inhaltsverzeichnis wird wie folgt geändert:
 - a) Nach der Angabe zu § 3 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 3a Umstieg auf alternative Antriebsformen und Elektrifizierung von Schienenstrecken“
 - b) Nach der Angabe zu § 4 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 4a Hessentakt“
 - c) Nach der Angabe zu § 5 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 5a Landesfahrgastbeirat“

2. § 3 wird wie folgt gefasst:

„§ 3
Ziele

(1) Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil des Gesamtverkehrssystems und trägt dazu bei, die Mobilitätsnachfrage zu befriedigen. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken und eine Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 herbeizuführen. Das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist daher vorausschauend, nutzerorientiert, attraktiv, leistungsfähig und effizient zu gestalten.

(2) Das Land strebt zu diesem Zweck die Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienekorridoren und Streckenerweiterungen zur Beschleunigung von Trassen an. Es unterstützt den Wiederaufbau des Schienennetzes, insbesondere durch die Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken, sofern die Aufgabenträger die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben der jeweiligen Strecken sicherstellen.“

3. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a
Umstieg auf alternative Antriebsformen und
Elektrifizierung von Schienenstrecken

(1) Die Leistungserbringung im öffentlichen Personennahverkehr soll über geeignete Anforderungen und Maßnahmen bei Planung und Bau von Infrastruktur sowie Beschaffung und Ausgestaltung von Fahrzeugen schrittweise bis spätestens 2030 auf einen vollständigen Betrieb mit alternativen Antrieben beziehungsweise nicht fossilen Antriebsenergien umgestellt werden.

(2) Das Land strebt bis 2030 eine weitgehende Elektrifizierung von Schienenstrecken an.“

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine im öffentlichen Verkehrsinteresse ausreichende Verkehrsbedienung ist als Aufgabe der Daseinsvorsorge nach dem Stand und der Entwicklung der Mobilitätsnachfrage entsprechend den regionalen und örtlichen Gegebenheiten zu gestalten. Der öffentliche Personennahverkehr soll im ländlichen Raum erheblich ausgebaut werden. Eine flächendeckende stündliche Bedienung zwischen 5 Uhr und 23 Uhr bei kurzen Reisezeiten, Direktverbindungen, Anschluss- und Übergangssicherheit soll gewährleistet werden. Die jeweils nächstgelegenen Mittel- und Oberzentren sollen durch höchstens einen einzigen Umstieg der öffentlichen Nahverkehrsmittel unter Wahrung der Anschlusssicherheit erreicht werden können. Entsprechend der Mobilitätsnachfrage ist die Nachfrage durch flexible Bedienungsformen im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 in Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehren zu verdichten.“

b) Nach Abs. 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die Anbindung im ländlichen Raum soll durch an den tatsächlichen Bedürfnissen orientierte Bedienformen wie Anrufbusse sichergestellt werden. Die Anrufbusse sollen barrierefrei sein und insbesondere die Mitnahme von Hilfsmitteln für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Fahrrädern jederzeit ermöglichen. Das Bedienangebot ist in die Fahrgastinformationssysteme, Tarife und den Vertrieb der Verkehrsverbünde einzubinden. Das Land fördert den Ausbau des Anrufbus-systems finanziell.“

c) Dem Abs. 5 wird folgender Satz angefügt:

„Das Land setzt sich im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern und Verkehrsverbänden für die Einführung eines deutlich ermäßigten Beförderungstarifs zur Nutzung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen ein.“

d) Folgende Abs. 7 und 8 werden angefügt:

„(7) Die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Personennahverkehr soll grundsätzlich ermöglicht werden.

(8) Die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs sind so auszugestalten, dass sie sich mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bezüglich Auffindbarkeit, Zugänglichkeit, Nutzbarkeit, Beschilderung, Fahrgastinformation und direkten Wegen ergänzen und eine ungehinderte An- und Abfahrt ermöglichen. Haltestellen und Stationen sollen zudem gut einsehbar und beleuchtet sein und über witterungsgeschützte Warte- und Sitzmöglichkeiten sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder verfügen.“

5. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a
Hessentakt

(1) Die Vernetzung der Verkehrsmittel und Verkehrsverbindungen ist insbesondere durch integrale Taktfahrpläne zu verbessern. Das für den öffentlichen Personennahverkehr zuständige Ministerium erstellt zu diesem Zweck in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern sowie Verkehrsverbänden innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes ein Konzept zu der Einführung eines mittel- und langfristig ausgelegten Hessentaktes. Der Hessentakt soll Vorgaben für einen integralen Taktfahrplan enthalten und den Schienenpersonennahverkehr nachhaltig verbessern.

(2) Die Umsetzung des Hessentakts soll langfristig zu Reisezeitverkürzungen insbesondere auf Nord-Süd-Achsen wie der Main-Weser-Bahn sowie der Schaffung von Direktverbindungen zwischen Oberzentren führen. Zu diesem Zweck werden bauliche, fahrzeugtechnische und organisatorische Verbesserungen umgesetzt. Unter baulichen Verbesserungen sind insbesondere der Aus-, Um- und Neubau von Strecken, deren Begradigung, die Schaffung neuer Ausweichgleise sowie die elektronische Verbesserung an Stellwerken und Strecken zu verstehen. Fahrzeugtechnische Verbesserungen sind insbesondere solche elektronischer Art, stärkere Motoren, eine höhere Anzahl von Türen sowie Anpassungen des Fahrzeugbodens zur Beschleunigung des Ein- und Ausstiegs.

(3) Der Schienenpersonennahverkehr ist so zu planen, dass auf der Basis eines grundsätzlich am Bedarf orientierten Integralen Taktfahrplans landesweit vergleichbare Bedienungsstandards erreicht werden. Unter besonderer Berücksichtigung der verschiedenen verkehrlichen Bedürfnisse soll ein vergleichbares Fahrplanangebot in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum erreicht werden.

(4) Der Hessentakt ist alle fünf Jahre nach Maßgabe von Abs. 1 fortzuschreiben.“

6. Nach § 5 wird folgender § 5a eingefügt:

„§ 5a
Landesfahrgastbeirat

Die Aufgabenträger sollen sich bei der Wahrnehmung der Aufgaben zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem bei dem für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen Ministerium eingerichteten Landesfahrgastbeirat unterstützen lassen. Ihm soll insbesondere angehören je ein Vertreter oder eine Vertreterin der landesweit zuständigen Fahrgastverbände, der Interessenvertretung von Behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, der betroffenen Fachgewerkschaften und der Fachverbände der Verkehrstreibenden sowie des Städte- und Gemeindebunds. Das Nähere regeln Verwaltungsvorschriften.“

Artikel 4
Änderung des Hessischen Gesetzes über die
öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2005 (GVBl. I S. 14), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2023 (GVBl. S. 150), wird wie folgt geändert:

1. § 14 wird wie folgt geändert:

Nach Abs. 6 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) Die Gefahrenabwehrbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satzes 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

Artikel 5
Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung:**Artikel 1 – Mobilitätsgesetz Hessen**

Durch die Einführung des „Mobilitätsgesetzes Hessen“ werden die materiell-rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, um die Verkehrswende in Hessen zu gestalten und die hierfür notwendigen Maßnahmen zeitnah umzusetzen.

§ 1 Geltungsbereich

§ 1 definiert den Geltungsbereich des „Mobilitätsgesetzes Hessen“ und regelt die Anwendung für alle öffentlichen Straßen im Sinne des Hessischen Straßengesetzes.

§ 2 Begriffsbestimmungen

§ 2 nimmt in den Absätzen 1 bis 5 notwendige Begriffsbestimmungen bzw. -konkretisierungen vor.

§ 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbunds

Abs. 1 konkretisiert die durch das Gesetz beabsichtigte Förderung bzw. Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sowie deren mindestens zu gleichen Teilen zu gewährleistende Berücksichtigung hinsichtlich der Straßenraumaufteilung. Abs. 2 verpflichtet die Träger der Straßenbaulast zu jährlichen Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs. Der motorisierte Individualverkehr ist danach nicht ausreichend reduziert, wenn er nicht jährlich um zumindest 10 Prozent abnimmt. Wird dieser Wert nicht erreicht, muss der Träger der Straßenbaulast diejenigen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes ergreifen, die nach seiner Einschätzung eine zeitnahe Zielerreichung ermöglichen. Diese Maßnahmen können auch mit verhältnismäßigen Eingriffen in private Rechte verbunden sein.

§ 4 Öffentlichkeitsarbeit

Die fachlich verantwortlichen bzw. zuständigen Ministerien sowie die Landkreise und Gemeinden werden dazu verpflichtet, öffentlichkeitswirksam für die verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu werben und zu deren Nutzung aufzurufen.

§ 5 Grundsätze

Abs. 1 enthält das Gebot, Straßen so sicher zu gestalten, dass sich landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen. Dies gibt den Trägern der Straßenbaulast ein Ziel vor, das diese so gut wie praktisch möglich verfolgen müssen. Es handelt sich hierbei um ein Optimierungsgebot, nicht um ein absolut gesetztes Ziel. Abs. 2 schreibt fest, dass im Rahmen der Analyse und Erfassung von Unfallursachen und Risikoschwerpunkten im Straßenverkehr die hier näher bezeichneten zuständigen öffentlichen Stellen sowie Verbände zu beteiligen sind.

§ 6 Sicherheitsaudits

§ 6 sieht vor, dass durch die Träger der Straßenbaulast insbesondere bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie darüber hinaus anlassbezogenen Sicherheitsaudits hinsichtlich des Rad- und Fußverkehrs durchzuführen sind.

§ 7 Sicherung auf Schulwegen

Abs. 1 definiert die Zuständigkeit für die Sicherung auf Schulwegen als gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs-, Polizei- und allgemeinen Ordnungsbehörden und bestimmt ferner den Träger der Straßenbaulast als verantwortliche Instanz für die entsprechenden Ausführungsmaßnahmen. Bei der Identifizierung von Maßnahmen der Sicherung von Schulwegen sind insbesondere die hier genannten Stellen einzubeziehen. Abs. 2 schreibt ferner die besondere Stellung der Schulleitungen bei der Ausarbeitung sowie Bekanntmachung von Schulwegeplänen – zumindest in den Klassenstufen 1 bis 7 – fest

§ 8 Mobilitätsmanagement

Abs. 1 bestimmt das für Verkehr zuständige Ministerium als verantwortliche Stelle für die Steuerung von Maßnahmen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten im Rahmen eines durch eine Gesamtstrategie gekennzeichneten Mobilitätsmanagements. Abs. 2 schreibt die Rolle der Landkreise und Gemeinden hinsichtlich der landesweiten und dauerhaften Umsetzung des Mobilitätsmanagements vor. Zu diesem Zweck werden gezielte Mobilitätskonzepte erarbeitet, die insbesondere die Vernetzung der Verkehrsträger des Umweltverbunds berücksichtigen und deren Umsetzung durch das Land finanziell gefördert wird.

§ 9 Schulisches Mobilitätsmanagement

Abs. 1 skizziert als spezialisierte Vorschrift die gemeinsame Erarbeitung integrierter Schulmobilitätspläne unter Einbeziehung des „Fachzentrums Schulisches Mobilitätsmanagement“. Das Ziel dieser Pläne besteht darin, das Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern dahingehend positiv zu beeinflussen, dass eine selbstständige Mobilität in sicherer Infrastruktur im Schulumfeld realisiert wird. Zu diesem Zweck stellt jede Schule zudem mindestens einen Mobilitätsbeauftragten zur Verfügung. Abs. 2 beschreibt die Umsetzung des in Abs. 1 skizzierten schulischen Mobilitätsmanagement durch die Landkreise und Gemeinden, welche durch das Land finanziell fördert wird.

§ 10 Zählstellen

Abs. 1 legt fest, dass die Träger der Straßenbaulast flächendeckend und in ausreichender Anzahl mobile sowie feste Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr einrichten. Hierbei stellt das Land den Landkreisen und Gemeinden entsprechende Zählstellen zur Verfügung. Die somit generierten Daten werden regelmäßig durch die oberste Straßenbaubehörde aggregiert und durch das für Verkehr zuständige Ministerium jährlich ausgewertet. Abs. 2 definiert ferner Art und Umfang der durch die oberste Straßenbaubehörde zu erhebenden und in die Auswertung einzufließenden Daten.

§ 11 Mobilitätsplattform

Die gemäß § 10 erhobenen Daten werden der Öffentlichkeit durch ein Datenportal (barriere-)frei, offen lizenziert und kostenlos zugänglich gemacht und dürfen von jedermann frei (weiter-) verwendet werden. Das für Verkehr zuständige Ministerium ist Betreiber dieses Datenportals.

§ 12 Grundsätze

§ 12 definiert die zu gewährleistenden Grundsätze für den allgemeinen Fußverkehr.

§ 13 Strategischer Rahmenplan

Abs. 1 verpflichtet das für Verkehr zuständige Ministerium zur Erstellung eines strategischen Rahmenplans für die Förderung des landesweiten Fußverkehrs. Dieser innerhalb von zwei Jahren erstmals aufzustellende und in der Folge alle fünf Jahre fortzuschreibende Rahmenplan wird unter Beteiligung der Landkreise und Gemeinden sowie der Fachverbände erstellt. Gemäß Abs. 2 werden die im Rahmen der durch die in § 10 normierten Zählstellen erhobenen Fußverkehrsdaten in die Erstellung des Rahmenplans einbezogen. Die Umsetzung der im strategischen Rahmenplan festgesetzten Maßnahmen in den Landkreisen und Gemeinden wird durch das Land finanziell gefördert.

§ 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Abs. 1 konkretisiert die Pflicht zur Umsetzung technischer Regelwerke und Richtlinien für Fußverkehrsanlagen. Ebenso wie technische Baubestimmungen in Sinne von § 90 Abs. 1 Satz 1 Hessische Bauordnung sind die technischen Regelwerke und Richtlinien für Fußverkehrsanlagen keine Rechtsquellen oder sonstige rechtlich verbindliche Regelwerke, sondern antizipierte generelle Sachverständigengutachten, die auf fachwissenschaftlichen Untersuchungen beruhen und allgemeine Erfahrungssätze auflisten. Da diese nicht in Grundrechte eingreifen, müssen sie nach der Verfassungsrechtsprechung auch nicht in amtlichen Organen publiziert werden. Es reicht somit aus, dass die Oberste Straßenbaubehörde sie in geeigneter Form bekanntmacht. Abs. 2 konkretisiert zudem das Gebot der getrennten Führung von Rad- sowie Fußverkehr innerhalb der Ortslagen sowie damit einhergehende Regelungen der Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr.

§ 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

§ 15 regelt die Bereitstellung ausreichender Personal- sowie Sachmittel für die Förderung der allgemeinen Fußverkehrsinfrastruktur durch das Land. Das Land unterstützt damit finanziell insbesondere die Landkreise und Gemeinden bei der Bewältigung der in diesem Zusammenhang entstehenden Baulast hinsichtlich Fußverkehrsnetzen.

§ 16 Querungen

Abs. 1 unterstreicht die herausgehobene Bedeutung von Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, welche insbesondere an Hauptverkehrsstraßen sowie anderen Knotenpunkten zu ermöglichen sind. Als geeignetes Instrument hierfür gelten insbesondere Fußgängerüberwege. Abs. 2 spezifiziert zudem die Besonderheiten von Querungen außerorts. Hier sind (ggf. beleuchtete) Querungsmöglichkeiten bzw. -anlagen so einzurichten, dass diese von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden wahrgenommen und genutzt werden können.

§ 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

Abs. 1 nimmt Bezug auf die technischen Regelwerke, Richtlinien sowie die landesweiten Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radverkehrsanlagen. Im Sinne der Vorschrift gelten die Ausführungen zu Fußverkehrsanlagen gemäß § 14 Abs. 1 analog. Abs. 2 spezifiziert die Ausgestaltung von Radverkehrsanlagen dahingehend, dass ein unzulässiges Befahren sowie Halten von Kraftfahrzeugen zu unterbleiben hat. Abs. 3 nennt die Rahmenbedingungen, denen zufolge der Radverkehr möglichst getrennt vom Kraftfahrzeugverkehr zu führen ist sowie die darüber hinaus zu beachtenden Belange des Fußverkehrs im Rahmen von Querungen. Abs. 4 schreibt das vermehrte Ausweisen von Fahrradstraßen fest.

§ 18 Förderung der Radverkehrsinfrastruktur

§ 18 regelt die Bereitstellung ausreichender Personal- sowie Sachmittel für die Förderung des Radverkehrs durch das Land. Das Land unterstützt damit finanziell insbesondere die Landkreise und Gemeinden bei der Bewältigung der in diesem Zusammenhang entstehenden Baulast hinsichtlich regionaler Radverkehrsverbindungen.

§ 19 Rad-Hauptnetz

Abs. 1 regelt die Ausgestaltung, Weiterentwicklung sowie Instandhaltung des Rad-Hauptnetzes durch das Land und unter der Leitung der obersten Straßenbaubehörde. Zugleich wird eine fortwährende Verpflichtung des Landes festgeschrieben, wonach an Straßen in seiner Baulast entsprechend der getroffenen Gewichtung das Rad-Hauptnetz auszubauen ist. Abs. 2 regelt die Zuständigkeiten des für Verkehr zuständigen Ministeriums hinsichtlich der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr.

§ 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Radschnell- sowie Raddirektverbindungen sollen direkt und grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt und baulich in der beschriebenen Weise ausgeführt sein. Hinsichtlich der Knotenpunkte sollen Radschnell- und Raddirektverbindungen vorwiegend berechtigt sein, um somit Fahrten mit möglichst geringen Verlustzeiten zu realisieren.

Artikel 2

Artikel 2 nimmt durch die Einführung des „Mobilitätsgesetz Hessen“ notwendig werdende (teils redaktionelle) Ergänzungen bzw. Änderungen des Hessischen Straßengesetzes vor. Mit Blick auf die Änderung von § 9 Abs. 1 Satz 2 Hessisches Straßengesetz („durchgängige Barrierefreiheit“) ist festzustellen, dass die Träger der Straßenbaulast, die nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen zu bauen, auszubauen und zu unterhalten haben, die Belange Behinderter und anderer Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen haben, durchgängige Barrierefreiheit zu erreichen. Zur Natur des normierten Zieles gehört es, dass es nicht erreicht wird, ohne dass die Zielvorgabe dadurch unwirksam wäre. Die gesetzliche Verpflichtung endet dort, wo es unmöglich ist, das Ziel zu erreichen.

Artikel 3

Artikel 2 nimmt durch die Einführung des „Mobilitätsgesetz Hessen“ notwendig werdende (teils redaktionelle) Ergänzungen bzw. Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vor.

Mit Blick auf die Einfügung von § 3a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen („Elektrifizierung“) ist festzustellen, dass sich die Vorgabe, dass das Land bis 2030 eine weitgehende Elektrifizierung von Schienenstrecken anstrebt, wie das gesamte Gesetz auf den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen bezieht.

Hinsichtlich der Anfügung an Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen („ermäßigter Beförderungstarif“) ist festzuhalten, dass die Vorgabe, dass sich das Land für die Einführung eines deutlich ermäßigten Beförderungstarifs zur Nutzung des gesamten öffentlichen Nahverkehrs in Hessen einsetzt, dieses gleichermaßen verpflichtet, auf einen hessenweit geltenden Nahverkehrstarif hinzuwirken, der einen noch zu definierenden Betrag nicht überschreitet.

Artikel 4

Artikel 4 nimmt durch die Einführung des „Mobilitätsgesetz Hessen“ notwendig werdende (teils redaktionelle) Ergänzungen bzw. Änderungen des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung vor.

Artikel 5

Artikel 5 regelt das Inkrafttreten.

Wiesbaden, 23. Mai 2023

Der Fraktionsvorsitzende
Günter Rudolph