



HESSISCHER LANDTAG

07. 08. 2024

Kleine Anfrage

Klaus Gagel (AfD), Olaf Schwaier (AfD) und Andreas Lichert (AfD) vom 18.06.2024

Nahmobilität und die Renaissance der Realpolitik: Umsetzung durch die Landesregierung

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

Vorbemerkung Fragesteller:

Der Begriff „Nahmobilität“ bietet unterschiedliche Definitionsmöglichkeiten und ermöglicht somit diverse Umsetzungs- und Lösungsansätze. Im aktuellen Koalitionsvertrag wird explizit zwischen Nahmobilität und der Stärkung des Radverkehrs unterschieden. In der aktuellen Praxis scheint die Landesregierung jedoch den Kurs der Vorgängerregierung fortzusetzen, was im Widerspruch zu einer angekündigten Renaissance der Realpolitik und Technologieoffenheit steht. Realpolitik und Technologieoffenheit erfordern eine ideologiefreie Neubewertung der Nahmobilität, bei der alle Fortbewegungsmittel gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum:

Im Sinne des § 2 Nr. 1 des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes ist Nahmobilität die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Fahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 02.03.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56). Diese Definition der Nahmobilität liegt auch dem Koalitionsvertrag zu Grunde.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1 Wie definiert die Landesregierung „Nahmobilität“ und welche Bedeutung misst sie dieser innerhalb ihrer Verkehrspolitik bei?

Die Landesregierung definiert Nahmobilität entsprechend § 2 Nr. 1 des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes. Sie ist ein wichtiger Bestandteil unserer Verkehrspolitik.

Frage 2 Laut der aktuellen HUK-Mobilitätsstudie 2024 nimmt die Sympathie für das Fahrradfahren und Zufußgehen seit dem Höhepunkt der Corona-Pandemie bei den Bürgern ab, während das Auto wieder an Beliebtheit gewinnt. Berücksichtigt die Landesregierung in ihren Planungen für neue Nahmobilitätsprojekte die aktuellen Veränderungen im Mobilitätsverhalten und die Entwicklung des Bürgerwunsches, um den demokratischen Souverän angemessen zu repräsentieren?

Die Verkehrspolitik der Landesregierung richtet sich nach den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger und bildet daher alle Mobilitätswerte ab. Ziel ist, dass alle Bürgerinnen und Bürger eine echte Wahlmöglichkeit zwischen den Verkehrsmitteln haben.

Frage 3 In den aktuellen Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität, welche unter der Vorgängerregierung erlassen wurden, fehlen Förderungen zur Nutzung des Automobils. Wird die Landesregierung hier nachbessern (Technologiefreiheit)?

Entsprechend der gesetzlichen Definition von Nahmobilität ist die in der Frage angesprochene finanzielle Förderung nicht in den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität enthalten, sondern ist Teil der Förderung nach dem Mobilitätsförderungsgesetz.

Frage 4 Wie unterstützt die Landesregierung die Entwicklung und Einführung von intelligenten Verkehrssystemen (ITS), die eine effizientere Nutzung von Autos ermöglichen?

Die Landesregierung wirkt in dem, im Jahr 2022 eingerichteten im ITS-Beirat „Digitalisierung der Mobilität“ des Bundesministeriums für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) mit.

Im Jahr 2021 übernahm die neu gegründete Autobahn GmbH viele Themen im Bereich ITS von Hessen Mobil. Dies war u. a. das Projekt C-Roads Germany für kooperative intelligente Verkehrssysteme und Dienste (C-ITS). Nach wie vor ist Hessen Mobil aber Partner im Projekt C-ROADS Germany Urban Nodes, denn Kassel ist neben Hamburg und Dresden eine von drei deutschen Pilotstädten. Gemeinsam mit Partnern aus Forschung, Industrie und Anwendung wird hier erprobt, wie neue und erweiterte C-ITS-Services zukünftig im Stadtverkehr für höhere Sicherheit, einen besseren Verkehrsfluss und somit auch für weniger Umweltbelastungen sorgen können.

Gemeinsam mit der ivm GmbH baut das Land Hessen derzeit eine Verkehrsmanagementzentrale (VMZ) für das Rhein-Main-Gebiet auf. Den Betrieb wird Hessen Mobil übernehmen. Perspektivisch soll der Zuständigkeitsbereich auf ganz Hessen ausgedehnt werden.

Seit dem Jahr 2023 ist das Land Hessen, vertreten durch Hessen Mobil, Mitglied im Verein der Nutzer der einheitlichen Rechnerzentralensoftware für Verkehrsleitsysteme, kurz NERZ e. V. Der Verein setzt sich für eine länderübergreifende Zusammenarbeit im Bereich Verkehrsmanagement ein. Aktuell liegt der Schwerpunkt auf den Themen Baustellen- und Ereignismanagement, Lichtsignalanlagen, regionales Verkehrsmanagement, C-ITS und IT-Sicherheit.

Anfang des Jahres 2024 wurde im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum ein neues Referat in der Abteilung Mobilität, Luftverkehr und Eisenbahnwesen gegründet, das sich vorrangig mit den Themen Verkehrsdatenmanagement und Verkehrstelematik beschäftigt. Damit kommt dem Thema intelligente Verkehrssysteme insgesamt von Landesseite noch mehr Aufmerksamkeit zu.

Frage 5 Wie integriert die Landesregierung die Bedürfnisse der Autofahrer in ihre Nahmobilitätsstrategie, um eine ausgewogene Verkehrspolitik zu gewährleisten, gerade in Hinblick auf den ländlichen Bereich, in dem selbst kurze Wege mit dem Auto erledigt werden?

Die Nahmobilitätsstrategie der Landesregierung möchte auch im ländlichen Raum eine Wahlmöglichkeit der Verkehrsmittel erreichen. Sie ist damit Teil der übergreifenden Verkehrspolitik der Landesregierung, die alle Verkehrsarten vom Fuß- und Radverkehr über den ÖPNV bis zum motorisierten Individualverkehr berücksichtigt.

Frage 6 Gibt es Überlegungen der Landesregierung, die Kommunen bei der dringend gebotenen Parkraumbewirtschaftung zu unterstützen, um das Angebot an Parkplätzen nicht weiter zu verknappen, den wirklichen Bedarf an Parkplätzen damit zumindest teilweise zu decken und gleichzeitig den öffentlichen Raum optimal zu nutzen?

Die Straßenverkehrsbehörden der Städte und Gemeinden haben in eigener Zuständigkeit die Möglichkeit, Parkraumbewirtschaftungszonen nach § 13 Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung einzurichten. Die Ausweisung von Parkraumbewirtschaftungszonen ist für die Straßenverkehrsbehörden insoweit vorteilhaft, als lediglich Anfang und Ende der Zone beschildert werden müssen. Damit wird den zuständigen Straßenverkehrsbehörden der jeweiligen Städte und Gemeinden ein flächenwirksames Instrument zur Regulierung des Parkdrucks zur Verfügung gestellt. Überdies können die Straßenverkehrsbehörden nach § 45 Abs. 1b Satz 2 StVO Parkmöglichkeiten für Bewohner und u. a. die Kennzeichnung von verkehrsberuhigten Bereichen anordnen. Sie bestimmen darüber hinaus, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sowie zu entfernen sind.

Frage 7 Wie berücksichtigt die Landesregierung in ihrer Nahmobilitätspolitik und in ihrer Einwirkung auf die Kommunen die Bedürfnisse des Einzelhandels und der Gastronomie, insbesondere im Hinblick darauf, dass viele Kunden Einkäufe und Restaurantbesuche davon abhängig machen, ob Parkplätze in der Nähe vorhanden sind?

Die Kommunen planen die konkreten Maßnahmen vor Ort in eigener Verantwortung im Rahmen der durch Artikel 28 Abs. 2 Grundgesetz und Artikel 137 der Verfassung des Landes Hessen geschützten Selbstverwaltung.

Frage 8 Wie wird die Landesregierung sicherstellen, dass bei ihren Investitionen in die Nahmobilität eine dem tatsächlichen Mobilitätsverhalten der Bürger entsprechende Verteilung auf Infrastrukturprojekte für den Autoverkehr, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger erfolgt?

In der Baulast des Landes für den Fuß- und Radverkehr sind die Fuß- und Radwege entlang der Landesstraßen. Entsprechend § 3 Abs. 4 Nahmobilitätsgesetz sollen die Haushaltsmittel für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen mindestens 10 % der Haushaltsmittel für den Bau der Landesstraßen selbst betragen. Diese Infrastruktur dient insbesondere der Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs wie auch der Sicherheit des auf der Fahrbahn verkehrenden Kraftfahrzeugverkehrs.

Frage 9 Wie stellt die Landesregierung sicher, dass bei der Städteplanung alle Mobilitätsmöglichkeiten, einschließlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) berücksichtigt werden, anstatt sich auf den Ausbau der Fahrradinfrastruktur und Fußgänger ausschließlich zu fokussieren?

Die Kommunen planen die konkreten Maßnahmen vor Ort in eigener Verantwortung im Rahmen der durch Artikel 28 Abs. 2 Grundgesetz und Artikel 137 der Verfassung des Landes Hessen geschützten Selbstverwaltung.

Frage 10 Wie tritt die Landesregierung den Entscheidungen vieler Kommunen entgegen, die den Rückbau von Parkplätzen, innerstädtischen Fahrverboten, die Umwidmung von Autofahrspuren in Fahrradspuren und die Ausweisung von Fahrradstraßen forciert haben oder forcieren, damit die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, einschließlich der Autofahrer, angemessen berücksichtigt werden?

Die Kommunen planen bzw. ordnen die konkreten Maßnahmen vor Ort in eigener Verantwortung gemäß der gesetzlichen Aufgabenzuweisung an. Über die Fachaufsicht wird die Einhaltung der rechtlichen Vorgaben gewährleistet.

Wiesbaden, 31. Juli 2024

Kaweh Mansoori