

Ausschussvorlage WVA 20/57 – Teil 1 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden zu

Gesetzentwurf
Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen
– Drucks. [20/10513](#) –

1. Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V.	S. 1
2. PRO Bahn Hessen	S. 3
3. Hessischer Handwerkstag	S. 5
4. Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V.	S. 8
5. Hessischer Landkreistag	S. 10
6. Initiative Verkehrswende Hessen	S. 12
7. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club – Landesverband Hessen	S. 18
8. Initiativen Radentscheid Offenbach und Frankfurt am Main	S. 23
9. FUSS e. V. – Landesverband Hessen	S. 25
10. Hessischer Städtetag	S. 33
11. Prädekan Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Hochschule Darmstadt	S. 40
12. Gemeinsame Stellungnahme: Hochschule Rhein-Main Universität Kassel Frankfurt University of Applied Sciences	S. 47
13. Landeshauptstadt Wiesbaden	S. 52

Hessischer Landtag
per E-Mail:
h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

Landesgeschäftsstelle

Gärtnerweg 3
60322 Frankfurt am Main
Telefon: 069 714002-0

Stabsstelle für Inklusion, Frauen- und Sozialpolitik

Ihre Ansprechpartnerin:
Dr. Lucia Artner
Telefon: 069 714002-65
Telefax: 069 714002-22
E-Mail: lucia.artner@vdk.de

AZ:

Frankfurt, 05.04.2023

Betreff: Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

Sehr geehrte Frau Schnier,
Sehr geehrte Frau Eisert,
Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab bedanken wir uns bei Ihnen für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen einbringen zu dürfen. Von einer mündlichen Anhörung möchten wir absehen und reichen nur eine schriftliche Stellungnahme ein.

Insgesamt begrüßt der VdK Hessen-Thüringen eine gesetzliche Initiative zur Verbesserung der Nahmobilität, möchte jedoch bei der Umsetzung und näheren Konkretisierung des Gesetzes darauf hinweisen, dass die nachfolgenden drei Punkte Berücksichtigung finden:

1. Mit der Umsetzung des Gesetzes sollten bindende Vorgaben an die barrierefreie Nutzung von Fußwegen eingeführt werden

Der Gesetzesentwurf zielt u. a. auf eine gesetzliche Verankerung der Förderung von Nahmobilität (Fuß- und Radwege) zur Entlastung der Kommunen ab und sieht den Ausbau eines landesweiten Radwegenetzes vor. Es sollte bei der Umsetzung jedoch darauf geachtet werden, dass es zu einer wirklichen Verbesserung der Nutzung von Fußwegen für mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger kommen muss. Um Fußwege besser für mobilitäts-, sowie hör- seh- und kognitiv eingeschränkte Menschen nutzbar zu machen, müssen die Ansätze aus dem Nahmobilitätsgesetz weitergehend realisiert werden: Es benötigt Vorgaben bzw. Empfehlungen bspw. für die Breite von Fußwegen sowie zur barrierefreien Erreichbarkeit von Angeboten des ÖPNV gegenüber den Kommunen. Ebenfalls braucht es Vorgaben dazu, wie privatwirtschaftliche Anbieter der Nahmobilität wie E-Scooter oder Leihräder dazu angehalten werden, dass ihre Dienstleistungen keine Gefahr mehr für die Nutzung des öffentlichen Raumes durch insbesondere sehbeeinträchtigte Personen darstellen sollen.

Darüber hinaus muss die Nutzung von Fuß- und Radwegen insbesondere von kognitiv beeinträchtigten Personen verbessert werden durch bessere Orientierungshilfen (bildsprachliche Hinweise etc.).

Es wäre zudem wünschenswert, wenn in den Gesetzesausführungen zur Öffentlichkeitsarbeit auch eine Strategie erkennbar wäre, wie die durch öffentliche Fuß- und Radwege erreichbaren privatwirtschaftlichen Anbieter (insbesondere aus der Gastronomie oder des Einzelhandels) die Zugänglichkeit zu ihren Lokalitäten ebenfalls barrierefrei gestalten können. Ein barrierefreies Erreichen einer Apotheke ist hinfällig, wenn eine mobilitätseingeschränkte Person aufgrund eines Treppenaufgangs nicht hineinkommen kann.

2. Behindertenbeauftragte sollten bei der Konkretisierung des Gesetzes in den Kommunen stärker eingebunden werden

Zwar ist für die Entwicklung von Qualitätsstandards für Fuß- und Radwege in Hessen die Einbindung der bzw. des Beauftragten des Landes für die Belange von Menschen mit Behinderungen vorgesehen. Es wäre jedoch wünschenswert, wenn die Landesregierung Empfehlungen an die Kommunen abgibt, wie in der konkreten Planung vor Ort und in den Fachzentren für die Nahmobilität Behindertenbeauftragte und/oder Interessensvertretungen für Menschen mit Behinderungen eingebunden werden sollten. Nur durch deren Beteiligung kann eine chancengerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und der Verkehrsinfrastruktur auch für Menschen mit Behinderungen gewährleistet werden.

3. Die Vorgaben zur Nutzung von Automobilen muss sich an der Idee einer inklusiven Nahmobilität orientieren

In den Ausführungen insbesondere des § 9 Parkmanagement benötigt es Vorgaben zur Ausgestaltung von mehr und besser erreichbaren barrierefreien Parkplätzen. Diese Angebote sind immer noch zu wenig ausgebaut, was die soziale Teilhabe für viele Menschen mit Behinderungen nach wie vor einschränkt. Darüber hinaus benötigt es für die Umsetzung von § 15 Verkehrssicherheit konkrete Vorgaben zur Länge der Ampelphasen sowie einer deutlichen Einschränkung der erlaubten Fahrgeschwindigkeiten für Automobile insbesondere in Wohngebieten. Mobilitätseingeschränkte Personen und vor allem hochaltrige Menschen, deren Reaktionsvermögen meist nachlässt, sind auf solche Vorgaben zur Erhöhung ihrer Sicherheit im Straßenverkehr angewiesen.

Abgesehen von den oben aufgelisteten, bei der Gesetzesumsetzung zu berücksichtigenden Punkten unterstützt der VdK Hessen-Thüringen die Initiative für ein Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität und fordert die Landesregierung auf, ein solches zu verabschieden.

Mit freundlichen Grüßen



Paul Weimann
Landesvorsitzender



Postfach 11 14 16
60049 Frankfurt am Main
www.pro-bahn-hessen.de
 Tel.: 069 244372266
 Fax: 069 90019793
 Mail : mail@pro-bahn-hessen.de

PRO BAHN Hessen * Postfach 11 14 16 * 60049 Frankfurt a.M.

Der Landesvorstand

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
 z. Hd. Heike Schnier
 Schlossplatz 1-3
 65183 Wiesbaden

Bankverbindung:
 Sparda-Bank Hessen
 IBAN: DE22 5009 0500 2105 9502 33
 BIC: GENODEF1S12

Frankfurt am Main, 05.04.2023

Betr.: Stellungnahme zum Entwurf eines Hessischen Nahmobilitätsgesetzes

Ihr Aktenzeichen: I 2.4

Der Fahrgastverband PRO BAHN HESSEN nimmt äußerst irritiert zu Kenntnis, dass die Landesregierung ein „Hessisches Nahmobilitätsgesetz“ vorlegt, das sich ausschließlich auf die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad bezieht und den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) dabei völlig ausblendet. In dem von zahlreichen Verbänden und Organisationen vorgelegten Entwurf eines „Gesetzes zur Umsetzung der Verkehrswende“, welches dem Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens im Jahr 2022 zu Grunde lag, waren die Belange des ÖPNV in Artikel 3 sinnvollerweise berücksichtigt.

Der Artikel 3 des Verkehrswendegesetz-Entwurf 2022 zielt im Sinne eines Artikelgesetzes auf verschiedene Änderungen des „Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen“ vom 1.12.2005 (GVBL S. 786 ff), zuletzt geändert am 4.9.2020 (GVBL S: 573). Wesentliche dringende **Änderungsvorschläge**:

- Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienenkorridoren, Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken und weitgehende Elektrifizierung bisheriger Strecken mit fossilen Antrieben.
- Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum durch flächendeckende Schienen- und Busnetze mit stündlicher Bedienung von 5.00 -23.00 Uhr.
- Verkürzung von Reisezeiten im ÖPNV durch Beschleunigung und Begradigung von Eisenbahnstrecken, z. B. der Main-Weser-Bahn (Frankfurt-Kassel) als Nord-Süd-Verbindung
- Deutlich ermäßigte Beförderungstarife auch unterhalb eines 49€ Ticket ggf. durch räumliche Einschränkungen.
- Stärkung der ministeriellen Planungskompetenz im Rahmen der Zuständigkeit für die Konzeption eines „Hessentaktes“ der als integrierter Taktfahrplan in den zukünftigen „Deutschlandtakt“ eingebunden wird. In Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern RMV, NVV und VRN soll eine nachhaltige Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Bundesland und den Nachbarregionen erreicht werden.
- Einrichtung eines „Landesfahrgastbeirates“ beim zuständigen Ministerium zur Wahrnehmung der Fahrgastinteressen und Unterstützung der Aufgabenträger des ÖPNV.

Seite 1 von 2

Falls die anhängige Klage der Verkehrswendeinitiative vom Hessischen Staatsgerichtshof negativ entschieden wird, und der Artikel 3 keine Rechtskraft erlangt, fordert PRO BAHN HESSEN von der zukünftigen Landesregierung eine umgehende Gesetzesinitiative zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehrs in Hessen. Nur so kann die unter globalen Klimaschutz-Gesichtspunkten zwingend notwendige baldige Verkehrswende eingeleitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Kraft
Landesvorsitzender

John Grimmette
Stellv. Landesvorsitzender

Bernd Rohrmann
Mitglied im Landesvorstand

Philipp Loth
Mitglied im Landesvorstand



Hessischer Handwerkstag ·
Postfach 2960 · 65019 Wiesbaden

Hessisches Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

Sehr geehrte Frau Schnier, sehr geehrte Frau Eisert,

vielen Dank für die der Gelegenheit zur Stellungnahme.

Allgemein:

Wir begrüßen den Ansatz, mit dem Gesetz rechtlich verbindliche Regelungen, für den Bereich Nahmobilität und Verkehrssicherheit in Verbindung mit finanziellen Förderungen und Unterstützungsangeboten zu formulieren. Die Bedeutung nachhaltiger Mobilität für die Erreichung der Hessischen Klimaziele ist ebenso unbestritten, wie die Notwendigkeit, Bedingungen für den einfachen, angenehmen und sicheren Umstieg hin zur emissionsarmen Mobilität zu schaffen.

In der Problembeschreibung wird die Verkehrssicherheit als untrennbar mit dem Thema Mobilität verknüpft bezeichnet. Die Ausführungen hierzu unterstützen wir ausdrücklich. Uns fehlt hier jedoch eine umfassende Betrachtung für alle Verkehrsteilnehmer. So kann beispielsweise von Radfahrenden auch eine Gefährdung für andere Verkehrsteilnehmer ausgehen. Daher erscheint es uns notwendig auch hier zu überlegen, wie Verkehrssicherheit sinnvoll sichergestellt werden kann.

Zu finanziellen Auswirkungen finden sich leider keine Aussagen im Entwurf. Ohne eine sachgerechte Absicherung der Finanzierung, gegebenenfalls verkehrsträgerbezogen, erscheint die Umsetzung notwendiger Maßnahmen jedoch fraglich.

Nach unserer Auffassung ist Nahmobilität grundsätzlich ein Element der Mobilität und sollte nicht isoliert betrachtet werden. Wirtschaftsverkehre oder großräumige Mobilitätsanforderungen sollten in die Betrachtung, zumindest in den Schnittstellen zum Nahverkehr, mitgedacht werden.

19. April 2023

Ihr Zeichen: I 2.4

Unser Zeichen: VOR-48175-Z8X9G5

Ansprechpartner:

Hans-Peter Simon

Telefon 0611 136-164

Telefax 0611 136-8164

hans-peter.simon@hwk-wiesbaden.de

Hausanschrift:

Bierstadter Straße 45

65189 Wiesbaden

info@handwerk-hessen.de

www.handwerk-hessen.de

Präsident:

Stefan Füll

Geschäftsführer:

Bernhard Mundschen

Der HHT ist die Spitzenorganisation
des hessischen Handwerks

Wiesbadener Volksbank

IBAN DE20 5109 0000 0000 2472 00

BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Gerade Berufstätige sind in unserer Region oft auf die kombinierte Nutzung von Verkehrsträgern angewiesen. Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern müssen bedarfsgerecht gestaltet werden. Zuverlässig funktionierende Umstiege bei geringem Zeitaufwand und komfortabel nutzbare Fahrradabstellplätze mit hohem Sicherheitsniveau, sind hier ebenso notwendig wie ausreichend naheliegende Park & Ride Parkplätze mit Lademöglichkeiten – am besten mit der Möglichkeit vor Ort erzeugte erneuerbare Energie zu nutzen. Gerade für den intermodalen Verkehr aus dem ländlichen Raum brauchen wir innovative Konzepte, damit im Nahbereich nachhaltige Mobilität auf hohe Akzeptanz stößt.

Im Einzelnen:

Zu § 4 Zuständigkeit, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung von Fachzentren
Die Fachzentren sind derzeit auf die Unterstützung der Gebietskörperschaften ausgerichtet. Es erscheint sinnvoll hier ebenso ein Angebot für die betriebliche Mobilitätsplanung zu etablieren, auch um weitere Aspekte und Erkenntnisse für die Unterstützung der Kommunen und Landkreise einbringen zu können.

Zu § 5 Finanzielle Förderung

Auch für die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollte eine finanzielle Förderung vorgesehen werden.

Zu § 7 Arbeitgeber Land Hessen

Die in § 7 propagierte Übernahme der Vorbildfunktion durch das Land Hessen ist zu begrüßen. Für eine bessere Sichtbarkeit sollten die erzielten Fortschritte durch zeitlich fixierte Statusberichte öffentlich dokumentiert werden.

Zu § 8 Mobilitätsmanagement

Hier sollte deutlich werden, dass die Unterstützung des Landes sich, zumindest bei dem betrieblichen und kommunalen Mobilitätsmanagement, nicht ausschließlich auf den Nahverkehr, sondern auch auf die Schnittstellen zu den weiteren relevanten Verkehren (Intermodalität) bezieht.

Zu § 9 Parkraummanagement

Dass Wirtschaftsverkehr überhaupt erwähnt wird ist zu begrüßen. Die Formulierung "Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs" ist jedoch als Zielvorgabe zu unkonkret. Wünschenswert wäre zumindest eine Anerkennung der Notwendigkeit für die Nahversorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen in den Zielvorgaben für das Parkraummanagement. Gerade in den größeren Städten ist es, trotz positiver Ansätze wie dem Handwerker-Parkausweis Region Frankfurt RheinMain, oftmals eine große Herausforderung den entsprechenden notwendigen Parkraum für die Erbringung von Nahversorgungsdienstleistungen zu finden.

Abschließend möchten wir betonen, dass das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Mobilität für uns von großer Bedeutung ist. Wir sind allerdings auch der Auffassung, dass in der isolierten Betrachtung eines Bereichs, wie hier die Nahmobilität, die Gefahr besteht weitere wichtige Mobilitätsaspekte unberücksichtigt bleiben.

Mit freundlichen Grüßen



Geschäftsführer
Bernhard Mundschenk



HIHK e. V. - Karl-Glässing-Straße 8 - 65183 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Per E-Mail an:

h.schnier@ltg.hessen.de,
m.eisert@ltg.hessen.de

Stellungnahme zum Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens den Entwurf des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität kommentieren zu können. Mit dem vorliegenden Dokument geben die hessischen Industrie- und Handelskammern eine gemeinsame Stellungnahme ab.

Wir begrüßen die verstärkten Anstrengungen der Landesregierung zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Fuß- und Radverkehr. Positiv zu nennen ist dabei die Strategie, die Infrastruktur sowohl für die Alltagswege als auch für touristische Zwecke zu verbessern.

Dies ermöglicht eine verbesserte Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter der Unternehmen und ermöglicht gleichzeitig eine bessere Nutzung des touristischen Potentials in Hessen.

Wir begrüßen daher auch die strategische und koordinierte Planung eines landesweiten Radwegenetzes, welches Kommunen Handlungssicherheit gibt und ihnen Arbeit abnimmt. Das Gegenstromprinzip gewährleistet hierbei die Sicherstellung der Belange von Land und Kommunen.

Das Gesetz enthält jedoch eine Vielzahl an Regulierungen, die ungewöhnlich tief in Arbeitsprozesse eingreifen. Aus unserer Sicht ist die kleinteilige Definition von Arbeitsprozessen mit dem Nachteil verbunden, dass eine flexible Anpassung bei wechselnden Rahmenbedingungen erschwert wird.

So halten wir die grundsätzliche Festlegung, dass Haushaltsmittel für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen mindestens 10 Prozent der Haushaltsmittel für den Bau der Landesstraßen selbst betragen sollen, für entbehrlich.

19. April 2023

Unser Zeichen:
IHKFfm/SP/AT/Be/60/06/02

Gemeinsam für Hessens
Wirtschaft: Der HIHK koordiniert
die landespolitischen Aktivitäten
der zehn hessischen Industrie-
und Handelskammern.

Ihr Ansprechpartner:
Dr. Alexander Theiss
Tel. 069 2197-1332
a.theiss@frankfurt-main.ihk.de

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glässing-Straße 8
65183 Wiesbaden
info@ihk.de | www.ihk.de

Präsidentin:
Kirsten Schoder-Steinmüller

Geschäftsführer:
Frank Aletter

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167



Dies ist insbesondere problematisch, da die Klausel voraussichtlich nicht immer erfüllt werden kann. Baureife Projekte an Landesstraßen sollten zügig umgesetzt werden. Sollten aber aufgrund fehlender Planungsressourcen nicht genügend baureife Radwege an Landesstraßen vorhanden sein, könnte die genannte Klausel innerhalb der Haushaltsperiode nicht eingehalten werden. Aus unserer Sicht ist es stattdessen sinnvoller, die Projekte nach ihrer Dringlichkeit und ihrer verkehrlichen Wirkung zu priorisieren.

Es ist weiterhin nicht ersichtlich, warum die Rollenverteilung einzelner Akteure im Bereich Kommunikations- und Beratungsmaßnahmen einer gesetzlichen Festlegung bedarf. Sofern sich dahinter der Zweck einer höheren Transparenz verbirgt, so wären andere Wege der Kommunikation besser geeignet.

Gleiches gilt für die Festlegung von Qualitätsstandards für Rad- und Fußwege: Wir begrüßen die Vorreiterrolle des Landes Hessen zur Definition eigener und moderner Qualitätsstandards über die Empfehlungen der FGSV hinaus. Eine Festlegung der Arbeitsprozesse ist aus unserer Sicht jedoch kein sinnvoller Bestandteil eines Gesetzes. Die hessischen Qualitätsstandards sind bereits als Kriterium in den Förderregularien aufgenommen worden, eine weitere Definition ist entbehrlich. Sollte künftig eine Harmonisierung der Standards erfolgen, wäre ein Interpretationsbedarf des vorgelegten Gesetzes vorhanden. Verzögerungen zur weiteren Umsetzung von Projekten könnten die Folge sein.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Aletter
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Federführung Verkehr





Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Frau Ausschussgeschäftsführerin
Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 37

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

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

Datum: 18.04.2023

Az. : Th/797.3

Gesetzentwurf Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen, LT-Drucks. 20/10513

Ihr Schreiben vom 15.03.2023, AZ I 2.4

Stellungnahme des Hessischen Landkreistags

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

wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen zur Stellungnahme zugeleitet haben.

Auf der Grundlage einer Befragung seiner Mitglieder erklärt sich der Hessische Landkreistag hierzu wie folgt:

Gegen den Entwurf bestehen keine Bedenken.

Allerdings hat uns ein Landkreis eine Stellungnahme zukommen lassen, deren Inhalt wir Ihnen der Vollständigkeit halber und zur weiteren fachlichen Diskussion zukommen lassen. Sie stellt allerdings keine Bewertung der Hessischen Landkreise als Gesamtheit dar.

Die Stellungnahme thematisiert eine Konkurrenzsituation zwischen ländlichen Räumen und Ballungszentren. Ein Nahverkehrsprojekt im ländlichen Raum erreiche aufgrund eines schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnisses wohl kaum die Relevanz einer baugleichen Maßnahme in einem Ballungszentrum, trage jedoch ebenso zur Förderung einer attraktiven, gesamthessischen Nahmobilität bei. Von daher wird der Vorschlag geäußert, durch beispielsweise ein vorab festgelegtes „Fördermittel-

Kontingent zur Umsetzung von Maßnahmen im ländlichen Raum“ zum Abbau dieser Konkurrenzsituation beizutragen.

Da von uns im Rahmen der mündlichen Anhörung inhaltlich nichts beigetragen werden könnte, was über die vorstehende Positionierung hinausgeht, bitten wir um Verständnis, wenn wir im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung zugleich auch auf eine Teilnahme an der mündlichen Anhörung verzichten.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Jutta Theis
Referentin



Stellungnahme von “Verkehrswende Hessen” zum Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen Anhörung am 3. Mai 2023

Vorbemerkung

Am 28. August 2022 hat die Initiative Verkehrswende Hessen den Entwurf eines Verkehrswendegesetzes zusammen mit mehr als 70.000 Unterschriften sowohl dem hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (symbolisch) als auch dem Landeswahlleiter (ganz offiziell) übergeben. Dies geschah im ersten Schritt eines Volksbegehrens Verkehrswende Hessen (zum Gesetzestext und weiteren Informationen vgl. verkehrswende-hessen.de), getragen von den Verbänden ADFC, VCD, Fuß e.V. sowie den Radentscheiden Darmstadt, Frankfurt, Kassel und Offenbach; unterstützt von PRO BAHN, BUND, Greenpeace, den Naturfreunden Hessen, Regiotram Mittelhessen, bergstraße mobil, Stadtfieber Offenbach und dem VdK Hessen-Thüringen.

Im „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“ (Verkehrswendegesetz), welches Gegenstand des von uns angestrebten Volksbegehrens "Verkehrswende in Hessen" ist fordern wir, die Mobilität in Hessen umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei zu gestalten. Allen Menschen soll eine Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit ermöglicht werden. Grundlage des Verkehrswendegesetzes ist ein aufeinander abgestimmter Ausbau der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, da diese vom Zusammenspiel leben, denn Mobilität ist multimodal.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen (Nahmobilitätsgesetz) reagieren die einbringenden Fraktionen auf die Ablehnung des Volksbegehrens.

Allgemeine Einschätzung

Es wird begrüßt, dass erkannt wurde, dass die bisherigen Mittel und gesetzlichen Grundlagen nicht ausreichen, um in Hessen eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere Mobilität zu gewährleisten. Insbesondere im Bereich des Fuß- und Radverkehrs, aber auch beim öffentlichen Nahverkehr, bestehen erhebliche Defizite, die dringend auch gesetzlich behandelt werden müssen.

Mit der vorgesehenen Beschränkung auf die Nahmobilität, ohne den ÖPNV, verpasst das Gesetz es leider die notwendigen Stellschrauben zu drehen, die für eine zukunftssichere Mobilität notwendig sind. Maßnahmen wie gesetzlich vorgeschriebene Qualitäts- und Anbindungsstandards, Reisezeitverkürzung durch einen Hessentakt, sowie eine Selbstverpflichtung zum Einsatz für die Reaktivierung von Schienenstrecken sind dringend notwendig, um den ländlichen Raum nicht weiter abzuhängen. Vom dortigen Ausbau der Infrastruktur profitieren gleichzeitig die Städte mit viel Pendler*innenverkehr, die bereits heute unter den einfahrenden KFZ-Massen leiden.

Für eine erfolgreiche Nahmobilitätsstrategie sind Busse und Bahnen und die Verknüpfung aller Verkehrsträger unabdingbar.

Das hier vorgelegte Gesetz stellt daher nur einen kleinen Schritt hin zur Verkehrswende dar, ist aber kein Verkehrswendegesetz. Doch selbst bei dem selbst gesetzten Ziel der Förderung des Fuß- und Radverkehrs bleibt das Gesetz hinter den Erwartungen und den Gesetzen anderer Länder (vgl. wie NRW oder Berlin) zurück.

Die Verankerung der Vision Zero im Gesetz wird sehr begrüßt. Die schwammigen und unverbindlichen Formulierungen konkreter Maßnahmen lassen jedoch bezweifeln, dass dadurch die Verkehrssicherheit konkret verbessert wird. Viel mehr müssten die Kommunen Mittel zur Verkehrssicherheitsarbeit erhalten und zeitgleich verpflichtet werden für sichere Wege, insbesondere für Schul- und Kindergartenkinder, zu sorgen. Auch bei anderen Maßnahmen wie Vorgaben für Unfallkommissionen und Verkehrssicherheitsaudits besteht Nachbesserungsbedarf.

Bezüglich des Ausbaus der Infrastruktur lässt das Gesetz Zielvorgaben vermissen. Zwar wird die Entwicklung von Hauptnetzen vorgesehen, wann diese jedoch umgesetzt werden und welche verkehrliche Zusammensetzung in Hessen damit angestrebt wird, ist nicht definiert. Ebenso wird die Chance verpasst, dem Stückwerk beim Bau von überregionalen Radwegen zu begegnen und die Kommunen durch Bauträgerschaft beim Land zu entlasten, wie es bei Land- und Bundesstraßen bereits heute der Fall ist.

Konkrete Anmerkungen zum Gesetzestext

Im Gesetzestext wird immer wieder das Wort „unterstützt“ genutzt. In vielen Fällen stellt dies eine Unklarheit dar, da es keine rechtliche Definition gibt, was genau Unterstützung bedeutet. Hier sollte eine Klarstellung im Sinne von „fördern und beraten“ erfolgen (siehe §8 Abs. 1, § 10, §12 Abs. 9 und §14 Abs. 2).

Artikel 1

Zu §2 Abs 5 und 6

Die Begriffsbestimmungen gehen in Punkt 5 und 6, Raddirekt- und Radschnellverbindungen, über solche hinaus. Hier werden im letzten Teil durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten angegeben. Dies ist an dieser Stelle nicht nur unpassend, hier wäre §13 als zugehöriger Paragraph zielführender. Vielmehr ist eine Vorgabe von 20 km/h erheblich zu niedrig. Viele Radverbindungen, die derzeit geprüft oder umgebaut werden, lassen sich bereits heute mit entsprechender Geschwindigkeit befahren. Als Beispiel sei Frankfurt-Darmstadt genannt. Die Gesamtstrecke entspricht ca. 30 Kilometern und wird von Berufspendler*innen bereits heute in etwas mehr als einer Stunde und somit mit deutlich mehr als 20km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bewältigt.

Dieser Teil der Definition sollte gestrichen werden. Eine Definition der Durchschnittsgeschwindigkeit sollte in den Qualitätsstandards nach §12 Abs. 1 vorgenommen werden.

Zu §3 Abs. 3

Es ist begrüßenswert, dass erkannt wurde, dass mit der Förderung von Nahmobilität die Verknüpfung zum Öffentlichen Personenverkehr mitgedacht werden muss. Mangels Vorgaben zum ÖPNV im Gesetz ist der Passus in der jetzigen Form aber sehr schwammig. Wir würden begrüßen, wenn hier zumindest die Schaffung einer Strategie zur Erreichung der Ziele in §3 Abs. 1 und 2 durch das Ministerium erstellt und dies auch im Gesetz verankert wird.

Zu §3 Abs. 4

Die Festlegung von Haushaltsmitteln für den Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur wird begrüßt. Allerdings reichen die genannten Mittel nur aus, um den Bedarf an Projekten zu decken, die dem

ohnehin geplanten Neubau und seiner Erhaltung entsprechen.

Um dem akuten Bedarf an überregionaler Strukturen zu begegnen, muss zusätzlich eine Form der Ad-hoc-Finanzierung zum zeitnahen (Aus)bau von fehlenden Verbindungen erfolgen und schnellstmöglich ein gut ausgebautes Hauptnetz herzustellen. Ein temporärer Sondertopf ist hierfür notwendig.

Zu §7

Als Arbeitgeber mit Vorbildfunktion und zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel halten wir es für förderlich, ein kostenfreies und (mindestens) landesweit gültiges Nahverkehrsticket für alle Landesbeschäftigten, ebenfalls im Gesetz zu verankern.

Zu §8

Schulwegesicherheit darf nicht optional sein. Der Schutz von Schülerinnen und Schülern auf dem Schulweg sollte oberstes Ziel der Verkehrssicherheit sein. Ein Mindestmaß zur Erreichung von sicheren Schulwegen sollte die verpflichtende Erstellung und Umsetzung von integrierten Schulmobilitätsplänen an jeder Schule sein. Die Baulastträger und Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden sollten bei der Umsetzung ebenfalls eingebunden werden, da nur diese identifizierte Schwachstellen beseitigen können.

Ebenso wie mit dem Nahverkehrsticket für Landesbeschäftigte halten wir es an dieser Stelle für sinnvoll, ein für alle Schülerinnen und Schüler kostenfreies und mindestens landesweites Nahverkehrsticket im Gesetz zu verankern.

Zu §9

Zur Priorisierung von Anwohnendenparken, der Reduktion von Parksuchverkehr und der Bereitstellung von Halteflächen für Handwerk und Lieferdienste ist Parkraummanagement unverzichtbar. Hierbei sind insbesondere auch Instrumente zur Senkung des Parkdrucks notwendig, bspw. durch Bewirtschaftung der Parkflächen, die zu einer stärkeren Nutzung alternativer Angebote wie der Nahmobilität oder dem ÖPNV führen.

Es ist für uns daher nicht nachvollziehbar, dass sich das Land in seiner Vorbildfunktion (§7 Abs. 1) nicht ebenfalls verpflichtet entsprechende Maßnahmen zu ergreifen und lediglich die Kommunen darin unterstützt. Eine Bewirtschaftung von landeseigenen und aus Landesgeldern bezahlten Stellflächen ist daher gesetzlich vorzusehen.

Zudem sollte, neben den Kommunikation- und Beratungsmaßnahmen, auch eine explizite Förderung stattfinden.

Zu §12

Der jetzige Entwurf sieht eine Reihe von Verbesserungen vor, die zumeist auf den bestehenden Regelwerken sowie Entwicklungen des für Verkehr zuständigen Ministeriums beruhen.

Wie in anderen Landesgesetzen sollten hier zusätzliche Mindeststandards definiert werden, die die Basis für die Qualitätsstandards des Ministeriums bilden. Hier kann sich gut an anderen Gesetzen wie bspw. dem Mobilitätsgesetz aus Berlin oder dem Nahmobilitätsgesetz NRW orientiert werden.

So sollten im Bereich des Fußverkehrs Haupterschließungsachsen grundsätzlich priorisiert geführt werden und so mitunter auch vor Nebenstrecken anderer Verkehrsträger Vorrang erhalten. Dies kann bspw. baulich oder durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) gelöst werden.

Neben allgemeinen Verkehrsschauen sollten spezifische Verkehrsschauen für Rad- und Fußverkehr vorgeschrieben werden, da Nahmobilität in Verkehrsschauen häufig vernachlässigt oder gar nicht erst behandelt wird.

Ebenso sollten die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen stärker berücksichtigt werden, so dass eine Priorisierung (s. FGSV E Klima) gegenüber den Belangen des MIV erreicht wird.

Auch sollte festgelegt werden, dass Einrichtungen der ÖPNV-Haltestellen möglichst über eine barrierefreie Fußverkehrsanbindung verfügen und an das Fußverkehrsnetz angebunden sind. Auch eine sichere und konfliktfreie Fußverkehrsanlage für wartende Fahrgäste sollte an jeder Haltestelle gewährleistet sein.

Zu §15 Abs. 4

Eine gesetzliche Verankerung von Verkehrssicherheitsarbeit durch ein Verkehrssicherheitskonzept und der Verankerung der Unfallkommissionen wird begrüßt. Neben der Befassung mit bereits als Unfallschwerpunkt erkannten Stellen, muss Verkehrssicherheitsarbeit aber auch präventiv erfolgen. Die Identifikation und verpflichtende Bearbeitung von potentiellen Konfliktstellen, bspw. durch Sicherheitsaudits, hat zu erfolgen. Zur Identifikation solcher Punkte können bspw. Beteiligungsplattformen genutzt oder mit lokalen

Verbänden kooperiert werden.

Zu §16

In der jetzigen Formulierung halten wir die Regelungen zu Sicherheitsaudits für zu unpräzise und unverbindlich. In der Praxis wird dies nicht zu zusätzlichen Audits führen. Die Träger der Straßenbaulast sollten stattdessen vor größeren Maßnahmen sowie bei identifizierten Konfliktstellen zu Audits verpflichtet werden.

Artikel 2

Die explizite Einführung der Teilentwidmung wird ausdrücklich begrüßt.

Da ohnehin eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes erfolgt, bietet es sich an, hier den Gesetzestext an andere Länder anzugleichen und in §33 Satz 2 den Städten und Kommunen die Möglichkeit einräumen, bei Bedarf nicht nur bei Gemeindestraßen, sondern auch bei sonstigen öffentlichen öffentlichen Straßen und Wegen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine ähnliche Regelung findet sich bspw. im Saarländischen Straßengesetz §39 Abs. 2

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen e.V.

Löwengasse 27a
60385 Frankfurt am Main



Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

23. April 2023

Der ADFC Hessen sieht im Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes in seiner jetzigen Form, trotz einzelner positiver Aspekte, keinen Beitrag zur substanziellen Beschleunigung der Stärkung des Umweltverbundes. Die Einschränkungen der sozialen Teilhabe, die gesundheitlichen Folgen und ökologischen Schäden gemeinsam mit den enormen gesellschaftlichen und individuellen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) machen einen Infrastrukturumbau zugunsten des Umweltverbundes erforderlich. Der von der Initiative Verkehrswende Hessen vorgelegte und von 70.000 Bürger:innen unterstützte Entwurf eines Verkehrswendegesetzes enthält wichtige Regelungen, um dieses Ziel zu erreichen.

Leider werden im Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes nur wenige Elemente dieses Entwurfs aufgegriffen. Insbesondere enthält das Nahmobilitätsgesetz keine Regelungen zum ÖPNV, wie insbesondere die Mobilitätsgarantie nach Artikel 3, Nr. 4 Verkehrswendegesetz. Nahmobilität kann jedoch nur in Verknüpfung mit einem leistungsstarken ÖPNV eine vollwertige Alternative zum MIV darstellen. Insbesondere für das Ziel der sozialen Teilhabe greifen die Regierungsfractionen mit ihrer Beschränkung auf den Fuß- und Radverkehr zu kurz.

Im Bereich der Radverkehrsförderung enthält das Gesetz einige wenige sinnvolle Elemente, wie die Regelung zu Radabstellanlagen in Landesdienststellen, die Prüfpflicht

nach Artikel 1, § 12 Nr. 8, die Orientierung an der Vision Zero (Artikel 1, § 15, Nr. 1), die Nachrüstpflicht für Abbiegeassistenten bei Landesnutzfahrzeugen (Artikel 1, § 15, Nr. 6) und die erleichterte Möglichkeit der Teileinziehung von Straßen (Artikel 2, Nr. 4).

Im Übrigen schreibt das Nahmobilitätsgesetz die bestehende Verwaltungspraxis lediglich gesetzlich fest. Ein Absichern der Verwaltungspraxis kann jedoch naturgemäß keine Beschleunigung der Verkehrswende bewirken. Als ADFC Hessen bedauern wir dies und müssen feststellen, dass der Gesetzentwurf in weiten Teilen keinen Gestaltungsanspruch des Landesgesetzgebers im Sinne einer beschleunigten Verkehrswende erkennen lässt, wie sie von den Unterstützer:innen unseres Volksbegehrens gewünscht wird. Politischen Willen vorausgesetzt, wären erheblich weitergehende gesetzliche Regelungen zur verbindlichen Stärkung des Umweltverbundes möglich und notwendig.

Im Folgenden fordert der ADFC Hessen 12 Änderungen, mit denen der Gesetzentwurf zu einem effektiven Instrument der Radverkehrsförderung in Hessen werden kann:

1. **Reform des Hessischen Straßengesetzes** (Artikel 2): Das Land Hessen kommt bei der Planung und dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landes- und Bundesstraßen ebenso zu langsam voran, wie die Kommunen im Bereich der Radschnellwege. Um den Bau dieser Infrastrukturen auf die notwendige Geschwindigkeit zu beschleunigen, sollte das Land Hessen durch eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes die **Baulastträgerschaft für die Radschnell- und Raddirektverbindungen** übernehmen¹. Die Praxis der Radschnellwegprojekte in Hessen zeigt, dass Planung und Bau in kommunaler Trägerschaft viel zu langsam vorankommen und es nach jetzigem Stand noch Jahrzehnte dauern würde, bis Hessen über ein leistungsfähiges Radschnellwegengesetz verfügt. Darüber hinaus sollte das Hessische Straßengesetz auch das **„überragende öffentliche Interesse“ für den Bau von straßenbegleitenden**

¹ Wie im Entwurf für ein Verkehrswendegesetz der Initiative „Verkehrswende Hessen“ vorgesehen, s. Artikel 2 Nr. 2 zur Änderung von § 3 Abs. 1 Nr. 1 HStrG

Radwegen, Radschnell- und Raddirektverbindungen gesetzlich feststellen,

um Abwägungsverfahren zu beschleunigen. Was etwa nach dem EEG-AusbGuEnFG für Erneuerbare Energien gilt, sollte auch für den Bau von Radwegen gelten.

In diesem Zusammenhang sollte auch festgeschrieben werden, dass nicht nur grundhafte Erneuerungen und Bauunterhaltungsmaßnahmen als „unwesentliche Änderung“ angesehen werden und damit **keine Planfeststellung** erfordern, sondern diese Ausnahme auch auf die Ertüchtigung/Verbreiterung von bestehenden Radwegen mit der Zielsetzung einer qualitativen Verbesserung bzw. eines regelkonformen Ausbaus erweitert wird.

2. In Artikel 1, § 3 sollten **Zielwerten des Modal Splits** aufgenommen werden – mindestens 65 % aller Wege im Umweltverbund, davon mindestens 30 % mit dem Rad – bis zum Jahr 2030. Auf diese Weise kann die Effektivität des Gesetzes im Rahmen seiner Evaluation überprüfbar gemacht werden.
3. Die in Artikel 1, § 2 Nr. 6 und 7 festgeschriebene **durchschnittliche Reisegeschwindigkeit**, sollte durch die Einfügung des Wortes „mindestens“ flexibilisiert werden. Auf diese Weise wäre es möglich in den Qualitätsstandards und Musterlösungen einen schnelleren Ausbaustandard zu definieren, insb. durch die Reduzierung von Verlustzeiten an Knotenpunkten. Auf diese Weise könnten Radschnellwege für das Alltagspendeln über größere Distanzen (bspw. mit einem Pedelec oder Rennrad) attraktiver werden.
4. Die in Artikel 1, § 3 festgesetzte **Mindestquote von 10 % Landesstraßenbaumittel** für den Radwegebau ist bei weitem nicht ausreichend und wird nicht zur benötigten Beschleunigung des Ausbaus beitragen: Laut Hessen Mobil² kostet der Bau eines Kilometer Radweg durchschnittlich 800.000 EUR. Im Landeshaushalt 2024 wird die 10 %-Quote bereits erfüllt, womit 17 Mio. EUR für den Radwegebau an Landesstraßen bereitstehen. Hiermit ließen sich jedoch lediglich ca. 21 Kilometer Radweg errichten. Damit in Hessen in den nächsten 10

² „Mit dem Fahrrad in die Zukunft“, S. 30: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-07/hessen_mobil_infobroschuere_radverkehr_mit_dem_fahrrad_in_die_zukunft.pdf

bis 15 Jahren ein landesweites, leistungsstarkes Radwegenetz entsteht, fordert der ADFC Hessen, **jährlich 100 km Radwege an Landesstraßen** zu bauen. Wir schlagen daher vor, die Quote nach Artikel 1, § 3 auf 15 % zu erhöhen und eine jährliche Erhöhung um 5 Prozentpunkte bis auf 40 % gesetzlich festzuschreiben. Wenn ein leistungsfähiges hessenweites Netz erst einmal geschaffen ist, könnte sich das Land auf die Netzerhaltung konzentrieren, sodass die Ausgaben wieder sinken könnten. Bis dahin bedarf es jedoch eines politischen Kraftaktes inkl. des Einsatzes erheblicher Finanzmittel.

5. Zu einem landesweiten, leistungsfähigen Radwegenetz gehört selbstverständlich auch das **Rad-Hauptnetz** als „Rückgrat des hessischen Alltagsradverkehrs“³ (Hessen Mobil). Damit dieses Rückgrat trägt, sollte es binnen eines Jahrzehnts landesweit gemäß der gültigen Qualitätsstandards fertiggestellt werden. Wir empfehlen daher, dieses Ziel verbindlich in Artikel 1, § 12 Abs. 2 aufzunehmen. Das Land sollte zudem Planung, Finanzierung und Bau von den Kommunen übernehmen um die Zielerreichung zu sichern und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, sich auf die Entwicklung der kommunalen Netze zu konzentrieren.
6. Um ein leistungsstarkes und sicheres Radnetz kosteneffizient zu erreichen, muss **bei sämtlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen von Straßen**, unabhängig von der Baulastträgerschaft, Radinfrastruktur gemäß der Qualitätsstandards und Musterlösungen verbindlich vorgesehen werden. Artikel 1, § 12 Nr. 6 sieht dies lediglich für den Fall von Erhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen der Fuß- und Radinfrastruktur vor. Dies ist völlig unzureichend und droht eine autozentrierte Verkehrsinfrastruktur für weitere Jahrzehnte zu zementieren. Hier sollte der Gesetzgeber dringend nachbessern.
7. Die nach Artikel 1, § 5 und § 12 Nr. 7 vorgesehene Unterstützung der **Landkreise und Gemeinden** beim Ausbau der Radinfrastruktur sollte deutlich konkretisiert werden. Hierfür ist insbesondere ein stetig anwachsender Haushalts-

³ Hessen Mobil: „Mit dem Fahrrad in die Zukunft“, S. 20: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-07/hessen_mobil_infobroschuere_radverkehr_mit_dem_fahrrad_in_die_zukunft.pdf

ansatz für die Förderung gemäß der **Nahmobilitätsrichtlinie** gesetzlich festzuschreiben. Das aktuelle Fördervolumen und die Zahl der geförderten Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus, außerdem mangelt es vor Ort an ausreichendem Fachpersonal.

8. Das Land Hessen fördert und bewirbt öffentlichkeitswirksam die **Ausbildung im Bereich der Radverkehrsplanung**, damit zukünftig mehr Fachpersonal zur Verfügung steht.
9. **Radwege**, die in dem 20 m umfassenden und nach § 23 Abs. 1 HStrG von Hochbauten **freizuhaltenden Raum neben Landesstraßen** errichtet werden sollen, sollten von der **Notwendigkeit einer Planfeststellung/Plangenehmigung befreit** werden, wenn eine entsprechende Machbarkeitsstudie vorgelegt werden kann. Diese Regelung kann z.B. auf 15 Jahre befristet werden.
10. Für den Ausbau des Radwegenetzes an Landes- und Bundesstraßen sollte das Land unter Orientierung am Berliner Mobilitätsgesetz gemeinsam mit den Landkreisen ein **Landesradverkehrsnetz** bis 2025 definieren und die verbindliche Umsetzung innerhalb von 10 Jahren gesetzlich festschreiben. Eine entsprechende Regelung sollte in Artikel 1, § 12 aufgenommen werden. Die nötigen Personal- und Haushaltsmittel sind bereitzustellen.
11. Auf die bisher erforderliche Durchführung der **Umweltverträglichkeitsprüfungen** beim Bau von Radwegen sollte verzichtet werden, wenn eine entsprechende Machbarkeitsstudie vorgelegt werden kann.
12. Wie im Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 8a) sollte bei dem Bau von Radwegen **schon vor der Erteilung der Planfeststellung oder der Plangenehmigung der vorzeitige Beginn (Errichtung) erlaubt** werden, wenn mit der Erteilung der Genehmigung zu rechnen ist. Der Nachweis der Genehmigungsfähigkeit ist durch eine Machbarkeitsstudie zu führen. Mit der Erlaubnis zum vorzeitigen Beginn sollte auch die **vorzeitige Besitzeinweisung** (§ 36a HStrG) möglich sein.



Initiativen Radentscheid Offenbach und Frankfurt



JRO., Jochen Teichmann, Friedrichstraße 9, 63065 Offenbach

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
z. Hd. Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

**Initiative Radentscheid Offenbach
Initiative Radentscheid Frankfurt am Main**

Offenbach, 21.04.2023

Stellungnahme zum Entwurf eines Hessischen Nahmobilitätsgesetzes

Ihr Aktenzeichen: I 2.4

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Radentscheide Offenbach und Frankfurt nehmen zum vorgelegten Gesetzentwurf zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen wie folgt Stellung.

Zunächst einmal begrüßen wir die Initiative zur Förderung der Nahmobilität in Hessen. Allerdings müssen wir feststellen, dass der vorliegende Gesetzentwurf in einigen Punkten enttäuschend ist.

Insbesondere möchten wir darauf hinweisen, dass die Zuständigkeit für den Bau und Unterhalt von Radschnellwegen auch mit diesem Gesetz nicht in die Verantwortung des Landes Hessen fällt. Das ist bedauerlich, da wir seit vielen Jahren auf den Ausbau dieser wichtigen Verkehrsinfrastruktur warten und die Verzögerungen beim Vorzeigeprojekt Darmstadt - Frankfurt sehr frustrierend sind.

Auch der Ausbau der Radwege an hessischen Landstraßen wird mit diesem Gesetz nicht ausreichend beschleunigt. Wir möchten an dieser Stelle darauf hinweisen, dass 89 Prozent der Landstraßen in Hessen noch keinen Radweg haben. Hier müssen dringend verbindliche Vorgaben gemacht werden, um den Ausbau zu beschleunigen.

Des Weiteren fehlen verbindliche Vorgaben für die Sicherung der täglichen Schul- und Kindergartenwege. Wir fordern, dass hier eine klare Strategie entwickelt wird, um die Sicherheit der Kinder auf dem Weg zur Schule oder zum Kindergarten zu gewährleisten.

Eine erfolgreiche Nahmobilitätsstrategie erfordert auch eine gute Verknüpfung aller Verkehrsträger, einschließlich des öffentlichen Nahverkehrs. Wir fordern daher eine klare Strategie zur Förderung des Umweltverbunds, die den Ausbau des ÖPNV als Handlungsschwerpunkt festlegt.

Radentscheid Offenbach

mail: info@radentscheid-offenbach.de

Friedrichstraße 9, 63065 Offenbach

home: www.radentscheid-offenbach.de

twitter: @RadentscheidOf

insta: [radentscheid_of](https://www.instagram.com/radentscheid_of)

facebook: <https://www.facebook.com/RadentscheidOffenbach>



Initiativen Radentscheid Offenbach und Frankfurt



Zusammenfassend empfehlen wir, dass der Gesetzentwurf um folgende Punkte ergänzt wird:

- Die Bau- und Unterhaltslast von Radschnellwegen muss in die Verantwortung des Landes Hessen übertragen werden.
- Eine gesetzliche Feststellung des überragenden Interesses beim Ausbau der straßenbegleitenden Radwege.
- Eine deutlich höhere Förderung beim Radwegeausbau, die Mindestquote von 10 Prozent der Haushaltsmittel des Straßenbaus ist für einen schnellen Ausbau zu wenig.
- Eine landesweite planmäßige Sicherung von Schulwegen als gemeinsame Aufgabe der Straßenverkehrs- Polizei- und der allgemeinen Ordnungsbehörde.
- Eine Strategie zur Förderung und Stärkung des Umweltverbunds, einschließlich der Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr.

Wir hoffen, dass unsere Empfehlungen bei Ihnen Gehör finden und im Gesetzgebungsverfahren berücksichtigt werden. Denn nur so können wir gemeinsam eine nachhaltige und zukunftsweisende Nahmobilitätsstrategie für Hessen entwickeln.

Mit freundlichen Grüßen

Jochen Teichmann

Alexander Breit

Sprecher des Radentscheids Offenbach

Sprecher des Radentscheids Frankfurt am Main



Landesverband Hessen
hessen@fuss-ev.de

23. April 2023

Stellungnahme zum Gesetzentwurf 20/10513

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Fuss e.V. in Hessen wurde zur Anhörung zum Gesetzentwurf 20/10513

<https://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/3/10513.pdf>

- Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen -
eingeladen.

Nach der Lektüre des Gesetzestextes und der Begründung lautet die Beurteilung durch den Fuss e.V. in Hessen folgendermaßen:

Das Gesetz (selbst) wird dem Fußverkehr, soweit absehbar, nicht schaden, weshalb dagegen keine Einwände erhoben werden. Zugleich fragt man sich bei uns, welchen Zweck es haben soll, denn es ist für uns kaum ersichtlich, welche bedeutenden Verbesserungen es vermutlich bringen könnte. Denn zum allergrößten Teil (weshalb es müßig wäre alles zu zitieren) enthält das Gesetz nur vage und unverbindliche Zielvorstellungen, sowie Verweise auf andere Stellen.

Im Einleitungstext heißt es:

„Wichtige untergesetzliche Regelungen werden mit diesem Gesetz auf eine gesetzliche Ebene gehoben, um damit ihre besondere Bedeutung für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität zu unterstreichen. Die Förderung der Nahmobilität, insbesondere die Unterstützung von Kommunen, wird jetzt im Gesetz verankert.“

Es gibt also bereits etwas, was die Regierung „untergesetzliche Regelungen“ nennt, die dann zukünftig Gesetz genannt werden können.

Beispiel: In § 4 Absatz 2 ist von der „Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen“ die Rede. Diese gibt es bereits.

Der Fuss e.V. in Hessen begrüßt die Existenz dieser Einrichtung, sieht durch die bloße Benennung in einem Gesetz jedoch keine erhebliche Stärkung dieser Institution. Oder anders

gesagt: Wenn schon ein neues Gesetz gemacht wird, wäre zu empfehlen, auch gleich die Aufgaben und Ziele der AGNH näher zu benennen.

Nächstes Beispiel: In § 11 Absatz 1 steht, es solle eine Nahmobilitätsstrategie aufgestellt werden. Die gibt es bereits seit 2017, siehe: www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2019/07/2019-07-23_Nahmobilitätsstrategie_GESAMT_web.pdf

Weiteres Beispiel: In § 12 Absatz 4 ist von „*Qualitätsstandards und Musterlösungen*“ für den „*Fuß- und Radverkehr*“ die Rede. In der Antwort der Regierung auf eine kleine Anfrage (Drucksache 20/6042) wird zur Frage 2, wann denn Q. u. M. für den Fußverkehr zu erwarten seien, erklärt, dass es bereits Q. u. M. für den Radverkehr gebe, welche „*den Fußverkehr umfanglich berücksichtigen*“. Demnach gibt es sie bereits (wenngleich seltsamerweise mit „*Radnetz Hessen*“ überschrieben, siehe www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/), was Fuss e.V. gegenüber mündlich bekräftigt wurde.

Fuss e.V. in Hessen hält die Gesetzesinitiative für ein Ablenkungsmanöver, mit dem von der Duldung gesetzwidriger fußverkehrsfeindlicher Maßnahmen abgelenkt werden soll.

Dieses ergibt sich sogar aus der Gesetzes-Begründung (nicht dem eigentlichen Gesetzestext) selbst. Nämlich auf S. 16 oben, wo der Begegnungsverkehr von Kfz sichergestellt werden soll, wo von „Kernfahrbahn“ die Rede ist, welche durch Überfahren von Gehwegen erweitert werden soll. Der Verweis auf die BASt ersetzt dabei nicht die Antwort auf die Frage, auf welcher gesetzlichen Grundlage dies geschehen soll. Das heißt, in der Gesetzesbegründung für ein hessisches Gesetz ist bereits ein Verstoß gegen die StVO vorgesehen.

Im Übrigen stellt sich das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen taub, wenn es auf ungesetzliche Maßnahmen gegen den Fußverkehr hingewiesen wird. So etwa bzgl. des auch in Hessen weitverbreiteten durch Verkehrszeichen scheinlegalisierten Gehwegparkens, wo z.B. eine Beschwerde eines Menschen bzgl. der Zustände in Wetzlar Dutenhofen und dem Hinweis auf den § 45 Abs. 9 StVO ignoriert wurde (siehe dazu den Brief aus dem Ministerium vom 7.2.23 mit dem Geschäftszeichen VI 3-1 – 66k-04-202#004). Eine Beschwerde seitens Fuss e.V. wg. des konkreten Beispiels in Wetzlar (Text siehe Anhang) an das Regierungspräsidium Gießen wurde dahingehend beantwortet (Schreiben vom 6.2.23, 13:35 Uhr erhalten), dass infrage gestellt wurde, ob es sich bei Fußverkehr überhaupt um „*fließenden Verkehr*“ handele. Außerdem werde der Fußverkehr nicht beeinträchtigt, weil für diesen eine Restbreite von 1,2 m verbleibe (ein opportunistisches Fantasiemaß, siehe: www.fuss-ev.de/images/Downloads/gehwegparken.pdf S. 25 u. 48 f.). Und das ganze sei ein „*Kompromiss*“. Eine selbstverräterische Antwort, denn wenn eine Beeinträchtigung geleugnet wird, worin soll dann der „*Kompromiss*“ liegen?

Man hätte sich seitens des Ministeriums auch einfach auf den Standpunkt stellen können, dass für die Fehler in Kommunen nicht das Ministerium verantwortlich sei.

Tatsächlich aber befeuerte die hessische Landesregierung seit den 1950er-Jahren das Gehwegparken. Siehe hierzu im Anhang das Schreiben des damaligen hessischen Verkehrsministers (SPD), der die Regierungspräsidenten, Oberbürgermeister und Landräte zur Ausweisung von Gehwegparkplätzen aufforderte. Das Schreiben ist überholt, weil die StVO seither verändert wurde, aber es ist nichts davon bekannt, dass die Landesregierung ein entsprechendes korrigierendes Rundschreiben verfasst hat.

Anstatt dass die aktuelle hessische Landesregierung an die RP, OB und LR Briefe versendet, um auf ungesetzliche fußverkehrsfeindliche Maßnahmen hinzuweisen, möchte sie lieber ein eher nutzloses neues Gesetz beschließen.

Anstatt das, was in der bereits vorhandenen Nahmobilitätsstrategie steht, nämlich (S. 16) „*die in der Straßenverkehrs-Ordnung vorhandenen Möglichkeiten und Spielräume zur Entwicklung der Nahmobilität sollen konsequent genutzt werden*“, ist die hessische Landesregierung daran beteiligt, Möglichkeiten die in der StVO nicht vorhanden sind, zur Destruktion von „Nahmobilität“ zu nutzen.

In dieselbe Richtung geht das nächste Beispiel: Fuss e.V. in Offenbach und Frankfurt beschwerte sich vor etwa einem Jahr beim Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie, also der zuständigen Behörde für den Luftreinhalteplan der Stadt Offenbach über die gesetzeswidrige Praxis der Verkehrsampel-Schaltungen dort (siehe Anhang). Es wurden mit Fördergeldern neue Lichtzeichenanlagen installiert und die Sperrzeiten gegen Zufußgehende erweitert. Dieses widerspricht eindeutig dem § 47 Abs. 4 BImSchG, wonach Maßnahmen nur gegen Emittenten gerichtet werden dürfen.

Unter Umgehung einer Auseinandersetzung mit eben diesem Gesetzespassus kamen aus dem HLNUG nur allerlei an der Sache vorbeigehende Ausreden.

Wenn die hessische Landesregierung erhöhten Wert auf Gesetze legt, empfiehlt der Fuss e.V. in Hessen der Regierung dahingehend tätig zu werden, dass sie gegen gesetzeswidrige Umsetzung von Luftreinhalteplänen vorgeht.

[Die Antwortschreiben zu den Themen Luftreinhalteplan und Gehwegparken veröffentlicht Fuss e.V. aus Datenschutzgründen hier nicht. Die Landesregierung könnte sicherlich bei den zuständigen Stellen danach Fragen, falls ein Interesse an Aufklärung besteht, bzw. schlicht direkt zur Gesetzeslage Stellung beziehen]

Im Gesetzentwurf der hessischen Landesregierung steht in § 11 Absatz 1, es solle eine Nahmobilitätsstrategie aufgestellt werden.

Eine solche („*Nahmobilitätsstrategie für Hessen*“, Mai 2017) gibt es bereits. Es ist für den Fuss e.V. in Hessen nicht erkennbar, dass Konsequenzen daraus gezogen werden; insbesondere bzgl. dem was darin auf S. 32 steht, nämlich dass „*die sichere und komfortable (möglichst ohne Wartezeit und in kurzen Abständen) Querung von Fahrbahnen ein wichtiger Aspekt der Qualität der Fußverkehrsinfrastruktur*“ sei.

Fazit: Die Behauptung auf Seite 1 des Gesetzentwurfs, es gebe im Rahmen des Gesetzentwurfs „*keine Alternativen*“ hält Fuss e.V. für falsch, denn eine viel bessere Alternative wäre, einfach schon bestehende Gesetze und die Nahmobilitätsstrategie entschlossen umzusetzen.

Mit freundlichen Grüßen

FUSS e. V. Landesgruppe Hessen

Marcus Schmidt

Durchsetzung der Straßenverkehrsordnung in Wetzlar

Von: FUSS Landesgruppe Hessen <hessen@fuss-ev.de>

An: poststelle@rpgi.hessen.de

Datum: 30.01.2023 00:34

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns an Sie als Fachaufsichtsbehörde, weil wir optimistisch sind, dass Ihre Behörde auf die Einhaltung geltender Gesetze Wert legt.

Wir möchten Sie bitten, bei der zuständigen Behörde anzumahnen und durchzusetzen, dass die in der

Wellergasse, 35582 Wetzlar-Dutenhofen

vorhandenen Markierungen, die als Parkflächenmarkierung gemäß Straßenverkehrsordnung Anlage 2 interpretierbar sind, auf Gehwegen entfernt werden. Und auch eine zukünftige entsprechende Markierung zu untersagen, was natürlich auch für das Zeichen 315 StVO (alleine) gilt.

Und zwar, weil deren Rechtmäßigkeit vor Ort aus folgendem Grund nicht erkennbar ist:

Gemäß der bundesrechtlichen Norm des § 45 Absatz 3 StVO „bestimmen die Straßenverkehrsbehörden, wo und welche Verkehrszeichen ... anzubringen ...sind.“ Allerdings gibt es bezüglich Markierungen, die gemäß StVO zu den Vz. zählen, keine allgemeinen Vorschriften, die eine Anbringung dieser Vz. fordern. Das Recht der Straßenverkehrsbehörden, von ihrem Ermessensspielraum Gebrauch zu machen, wird jedoch durch § 45 Absatz 9 StVO beschränkt, worin es u.a. heißt (Hervorhebungen in Großschrift und in eckiger Klammer durch Absender):

„(9) Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände ZWINGEND erforderlich ist. ... Insbesondere BESCHRÄNKUNGEN und Verbote des FLIEßENDEN [FUß]VERKEHRS dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. ...“

Der evt. Einwand, der Ordnungsgeber hätte etwa Vz. 315 nicht in die StVO aufgenommen, wenn dessen Aufstellung nicht zulässig sei, wäre schon deshalb nicht richtig, weil in den Ge- oder Verboten zu Vz. 315 Nr. 2 d in Verbindung mit § 45 Absatz 1b Nr. 2 StVO die zulässige Ausführung benannt wird: Nämlich mit Zusatzzeichen mit Rollstuhlfahrersinnbild (§ 39 Abs.3 letzter Absatz beschreibt bloß den allgemeinen Regelfall, lässt also Ausnahmen - wie etwa bei Markierungen - zu).

Ohne dieses Sinnbild gilt der oben zitierte Absatz 9 ohne Einschränkungen.

Falls eine „Gefahrenlage“ ins Spiel gebracht werden sollte, wäre die Behörde verpflichtet gewesen, dazu den Beweis zu erbringen und aktenkundig zu machen (Vgl. VGH München, Beschluss vom 14.01.2022 – 11 CS 21.2672).

Andernfalls ist der Ermessensspielraum der Behörden somit – bis auf den genannten Fall des Zusatzzeichens - auf Null reduziert. Es bleibt dann kein Raum für bisweilen an verschiedenen Orten Hessens jeweils für angemessen erklärte Bemaßungen (1m ; 1,2 m; 1,5 m; ...).

Auch nicht für eine Relativierung etwa dahingehend, ein geparktes Fahrzeug könne ja evt. umgangen werden, weil ja gerade dadurch (die erklärte Notwendigkeit dies zu tun) die Behinderung bestätigt würde.

Eine Negierung dahingehend, dass es keinen „fließenden“ Fußverkehr gebe, ist von vornherein aus denklologischen Gründen ausgeschlossen. Im Übrigen handelt es sich beim Straßenverkehrsrecht nach Meinung des Bundesverwaltungsgerichtes um Recht, welches nach der ständigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung generell präferenz- und privilegienfeindlich ist (vgl. BVerwG, Urteile vom 22. Januar 1971 – VII C 42.70 –, vom 25. April 1980 – 7 C 19/78 – und vom 28. Mai 1998 – 3 C 11/97 –).

Aufgrund der eindeutigen Rechtslage sind wir in aller Interesse guter Hoffnung, dass die Angelegenheit mit relativ kleinem verwaltungstechnischem Aufwand geregelt werden kann.

Vor dem Hintergrund des hohen Gedrucks handelt es sich über die formalrechtlichen Erwägungen hinaus um eine vernünftige Maßnahme.

Da nach der Besichtigung der Örtlichkeit am 11.11.2022 u.a. durch Teilnehmende der örtlichen Straßenverkehrsbehörde keine Änderung eintrat, ist die zuständige Straßenverkehrsbehörde offenbar nicht gewillt, entsprechend zu handeln, und somit ist Ihr fachaufsichtliches Eingreifen gefragt.

Wir bedanken uns für Ihre Aufmerksamkeit

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Markus Schmidt

Landesgruppe Hessen

Sprecher*innen der AG Fußverkehr Hessen: Sina Selzer, Manuel Denkwitz, Markus Schmidt

Bundesgeschäftsstelle:

FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland Exerzierstr. 20, 13357 Berlin

Tel: 030 / 492-7473, Fax: -7972

info@fuss-ev.de, <https://www.fuss-ev.de>

Geschäftsführender Bundesvorstand:

Paul Bickelbacher (München)

Katalin Saary (Darmstadt)

Roland Stimpel (Berlin)

Vereinsregister:

8298 Nz Amtsgericht Berlin-Charlottenburg



FUSS e. V. · Gerhart-Hauptmann-Ring 3 · 60439 Frankfurt a. M.

Ortsgruppe Frankfurt/Offenbach
Gerhart-Hauptmann-Ring 3
60439 Frankfurt a. M.

5. April 2022

Anforderungsampeln vs. Bundes-Immissionsschutzgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir wenden uns an Sie als die Einvernehmensbehörde für die Festlegung von Maßnahmen im Straßenverkehr (gemäß Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, 3. Fortschreibung Teilplan Offenbach am Main, S. 6) und bitten Sie um Ihre Unterstützung bei unserem Problem:

Mit der Begründung einer „Verkehrsverflüssigung“ zur Einhaltung des Luftreinhalteplans werden in Offenbach a. M. nach und nach Ampeln an Kreuzungen umgerüstet: vom automatischen Umlauf der Ampelphasen auf eine Bedarfsschaltung, mit Detektion für Fahrzeuge und Anforderungstasten für den Fußverkehr.

Dies behindert aber den Fußverkehr: Bisher gehörte das Fußgänger-"Grün" an Kreuzungen zum Ampelumlauf: Fußgänger hatten ihr "Grün" parallel zum fließenden Fahrzeugverkehr. Sie konnten sich, wenn sie sich der Ampel näherten, mit ihrer Gehgeschwindigkeit auf das absehbare Fußgänger-"Grün" einstellen.

Das ist jetzt anders: Fußgänger haben generell "Rot" und müssen eine Anforderungstaste drücken. Wenn sie die Taste drücken während Fahrzeuge in ihrer Richtung noch "Grün" haben, bleibt es für sie erst mal bei "Rot". Sie müssen den querenden Verkehr abwarten. Erst wenn ihre Richtung wieder an der Reihe ist, bekommen sie "Grün" – das ist eine Benachteiligung gegenüber der bisherigen Ampelschaltung!

Bundesimmissionsschutzgesetz § 47, Absatz (4), regelt:

FUSS e. V. Fußgängerschutzverein und
Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstraße 20
13357 Berlin
Vereinsregister: 8298 B
Amtsgericht Berlin-Charlottenburg

Tel: 030 492-7473
Fax: 030 492-7972
E-Mail: info@fuss-ev.de
Webseite: <https://www.fuss-ev.de>
Postbank Berlin
IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06

Ortsgruppe Frankfurt/Offenbach
Gerhart-Hauptmann-Ring 3
60439 Frankfurt a. M.
Tel 069 95738935
E-Mail: frankfurt-main@fuss-ev.de

„Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte oder in einem Untersuchungsgebiet im Sinne des § 44 Absatz 2 zu sonstigen schädlichen Umwelteinwirkungen beitragen.“

Die bisherigen Maßnahmen – „Grüne Welle“ auf Hauptverkehrsstraßen – sind aber nicht gegen Emittenten gerichtet, sondern gegen den Fußverkehr.

Fußgänger sind keine Emittenten. Die Maßnahmen dürfen sich gemäß § 47, Absatz (4), nicht gegen sie richten. Gegen den Fußverkehr gerichtete Maßnahmen waren im Entwurf des Luftreinhalteplans nicht erkennbar angekündigt worden. Wir hatten deshalb seinerzeit keine Einwendungen erhoben.

Am 7. März haben wir die in Offenbach zuständigen Dezernenten Frau Groß und Herrn Weiß angeschrieben (s. Anlage) und den Widerspruch dargelegt, den diese Umrüstung und die damit einhergehende Benachteiligung des Fußverkehrs gegenüber den Intentionen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes darstellt, und daraus die Forderung abgeleitet, Ampelanlagen an Kreuzungen nicht mehr zu Anforderungsampeln umzubauen und über bereits umgebaute Anforderungsampeln im Einzelfall zu entscheiden. Innerhalb der seitdem vergangenen vier Wochen haben wir keine Antwort des Magistrats erhalten.

Wir ersuchen Sie um Ihre Unterstützung.

Mit freundlichen Grüßen

FUSS e. V.

Ortsgruppe Frankfurt/Offenbach

Markus Schmidt

Der Hessische Minister
für Arbeit,
Wirtschaft und Verkehr

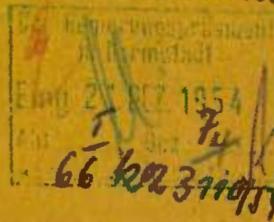
Wiesbaden, 17. 12. 1954

Abteilung W III - Verkehr

W III - 40/54

An die
Herren Regierungspräsidenten

Darmstadt - Kassel - Wiesbaden



An die
Herren Oberbürgermeister/Landräte

i n H e s s e n

Betrifft: Schaffung von Parkraum auf Gehwegen

Infolge der ständig ansteigenden Zunahme von Kraftfahrzeugen werden die Parkmöglichkeiten - insbesondere in den Städten - immer geringer.

Ich bitte daher, soweit es die örtlichen Verhältnisse zulassen, von der durch § 16 Absatz 2 der Strassenverkehrsordnung gebotenen Möglichkeit der Schaffung von Parkraum durch besondere Kennzeichnung bestimmter Strecken auf Gehwegen Gebrauch zu machen.

Im Auftrag

K. L. Müller
(Dienstbach)
Ministerialrat

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

Per E-Mail an: h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

Entwurf der Fraktionen der CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Entwurf für ein Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen (Drucks. 20/10513)

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für Möglichkeit zur Stellungnahme.

I. Allgemeines

Wir sehen die Vorlage dieses Gesetzes und die Unterstützung der Mobilitätswende auf diesem Wege positiv. Mit dem vorliegenden Entwurf eines Nahmobilitätsgesetzes werden wichtige Aspekte, die bisher allenfalls untergesetzlich geregelt waren, auf eine gesetzliche Ebene gehoben und erhalten damit eine höhere Verbindlichkeit.

Allerdings versäumen es die Regierungsfractionen mit diesem Gesetzentwurf tatsächlich mehr oder weitere Handlungsspielräume und finanzielle oder tatsächliche Unterstützung für die Kommen zu schaffen.

Ihre Nachricht vom:
15.03.2023

Ihr Zeichen:
I 2.4

Unser Zeichen:
TA 797.0 Sw/ln

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
24.04.2023

Stellungnahme Nr.:
042-2023

Verband der kreisfreien und
kreisangehöriger Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

Auch wenn wichtig und gut ist, den Kommunen fachliche Informationen zu vermitteln und Fortbildungsangebote zu machen, benötigen die Kommunen vielmehr tatsächliche oder finanzielle Unterstützung vor Ort.

Die Vorlage des Nahmobilitätsgesetzes ist offenkundig durch die Initiative zu einem Volksbegehren Verkehrswende Hessen initiiert. Es fällt auf, dass zwar an mehreren Stellen Bezug auf den Öffentlichen Nahverkehr und die Verknüpfung mit diesem zum Umweltverbund genommen wird, konkrete Aussagen zum Öffentlichen Personennahverkehr jedoch fehlen.

Von Mitgliedern wird gefordert, den Stand der Technik gemäß den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima 2022) in der gesamten Gesetzesvorlage zu berücksichtigen. Die E Klima 2022 beinhaltet klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen und hat damit zentrale Auswirkungen auf viele Felder der Nahmobilität.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu den einzelnen Regelungen geben wir folgende Hinweise:

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

§ 2 Nr. 1 bitten wir wie folgt zu ergänzen:

„Im Sinne dieses Gesetzes ist Nahmobilität die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad **weitere nicht-motorisierte Verkehrsmittel** oder mit Fahrzeugen im Sinne ...

Aus Praxissicht ist nicht eindeutig, ob weitere nicht-motorisierten Verkehrsmittel wie z. B. Roller, Rollstühle, Inline-Skates, Skateboards oder innovative Neuentwicklungen entsprechend der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität von dem Gesetzentwurf umfasst sind. In § 3 Abs. 1 Satz 4 werden explizit „innovative neue Verkehrsmittel“ als Angebotsergänzung benannt. Entsprechend sollten diese Verkehrsmittel auch bei der Begriffsdefinition mit enthalten sein.

§ 2 Nr. 6 und Nr. 7 definieren Raddirektverbindungen und Radschnellverbindungen als Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 1 500 bzw. 2000 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht. Aus der Reihe der Mitglieder werden die Schwellenwerte für den Raum außerhalb des Rhein-Main-Gebiets als zu ambitioniert erachtet. Es sollte überprüft werden, ob eine Anpassung sinnvoll ist.

Zu § 3 Zweck und Ziele

In § 3 Abs. 1 wird erklärt, dass die Nahmobilität der Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Sektorbereich Mobilität diene. Wir weisen darauf hin, dass die Bezugsgröße der CO₂-Minderungsziele nicht deutlich wird, weil im Hessischen Klimaschutzgesetz (HKSG) keine sektoralen Ziele definiert sind.

Nach § 3 Abs. 5 sollen die Haushaltsmittel für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen mindestens 10 Prozent der Haushaltsmittel für den Bau der Landesstraßen selbst betragen. Vor dem Hintergrund, dass Radwege in den meisten Fällen komplett neu gebaut werden müssen, während bei der Sanierung von Landesstraßen häufig nur Teile des Straßenoberbaus erneuert werden, erscheint der Ansatz zu niedrig.

Ein Mitglied schlägt die Aufnahme eines neuen Absatzes zur Priorisierung der Verkehrsteilsysteme vor:

(5) Für die Verkehrsplanung, den Straßenentwurf und das Verkehrsmanagement sind die Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr zu priorisieren.

Diese Priorisierung sei Teil der in der E Klima 2022 vorgesehenen Maßnahmen der Verkehrsplanung, des Straßenentwurfs und des Verkehrsmanagements zur Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen.

Zu § 5 Finanzielle Förderung

Wir sehen die Aufstellung und Finanzierung von Förderprogrammen für Vorhaben der Verbesserung der Nahmobilität durch das Land grundsätzlich positiv. Wir bitten darum, diese für die Antragstellenden einfach und unbürokratisch zu halten, damit die

Personalressourcen vor Ort vor allem für die Stärkung der Nahmobilität eingesetzt werden können.

Zu § 8 Mobilitätsmanagement

Nach § 8 Abs. 2 unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium Landkreise und Gemeinden bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Gebietskörperschaft durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.

Zu § 9 Parkraummanagement

In den Kommunen ist das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen immer wieder Thema. Die problematischen Aspekte stehen praktisch ausschließlich in Verbindung mit entsprechenden Sharing-Systemen (auch Bike-Sharing).

Wir bitten daher darum, den Kommunen über das Nahmobilitätsgesetz mehr Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben. Anderenfalls sollte im Hessischen Straßengesetz klargestellt werden, dass Bike- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnispflichtige Sondernutzung darstellen.

Zu § 10 Nachhaltige Mobilitätsplanung

Wir sehen es positiv, dass der Erstellung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne ein besonderer Stellenwert beigemessen wird. Die Erarbeitung entsprechender Pläne unter den genannten inhaltlichen Voraussetzungen ist jedoch mit einem hohen Aufwand verbunden. Das Land sollte daher eine entsprechende finanzielle Förderung vorsehen.

Zu § 11 Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination

Die Nahmobilitätskoordination sollte auch in den kreisfreien Städten und gegebenenfalls weiteren Kommunen (zum Beispiel Sonderstatusstädten) gefördert werden.

§ 12 Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

Nach § 12 Abs. 1 sollen die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach §15 Abs. 1 entsprechen. Aus der Mitgliedschaft wird vorgeschlagen als neuen Satz 3 zu ergänzen:
„Die Nutzung sollte durchgehend zeitlich und örtlich gewährleistet sein.“

Denn nur dort, wo der Betrieb so ausgestaltet ist, dass die Nutzung von Radverkehrsanlagen durchgehend zeitlich und örtlich gewährleistet ist, werden diese durch die Radfahrenden angenommen. Eine nicht durchgehend zeitlich und örtlich nutzbare Radverkehrsanlage stellt keine qualitätsvolle Alternative für die Nutzenden gegenüber anderen Verkehrsmitteln dar, so dass u.a. eine gewünschte Verlagerung vom Kfz auf das Rad nicht stattfindet.

Nach § 12 Abs. 2 legt das für den Radverkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Baulastträger fest. Das Land sollte im Gesetz festlegen, dass das Rad-Hauptnetz Hessen turnusmäßig aktualisiert wird, um auf lokale Änderungen einzugehen.

Nach § 12 Abs. 3 soll bei der Gestaltung der Infrastruktur die Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden. Wir bitten ebenfalls die Einbindung des Stadtgrüns zu berücksichtigen, weil dieses die Aufenthaltsqualität erhöhen und positive Beiträge zum Schutz der Umwelt leisten kann.

Nach § 12 Abs. 4 erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium für die Planung, den Bau und den Betrieb von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wir bitten darauf zu achten, dass hierzu auch die Kommunen sowie deren Verbände angehört werden. Denn die fachliche Expertise der Baulastträger auf kommunaler Ebene sollte ebenso wie die einschlägiger Fachverbände in die Entwicklung und Änderung von Qualitätsstandards und Musterlösungen einbezogen werden.

Nach § 12 Abs. 8 ist bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes Hessen zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Landesstraße besteht. Die sonstigen Träger der Straßenbaulast können Satz 1 bis 3 entsprechend anwenden.

Wir regen an, die Vorgabe auch auf Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen auszuweiten.

Zudem wird aus der Mitgliedschaft darum gebeten, im Verfahren, den Bedarf zu prognostizieren, die neue Vorgehensweise nach E Klima zu berücksichtigen. Der Gesetzestext sollte hierbei um den „**Stand der Technik**“ ergänzt werden.

Nach § 12 Abs. 9 unterstützt das Land die Kommunen bei der Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur. Für Verkehrswege in der Straßenbaulast des Landes erfasst es die entsprechenden Daten selbst und koordiniert zudem die Auswertung aller erhobenen Daten. Nach Meinung der Mitglieder sollte sich die Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur nicht auf Querschnittszählungen beschränken. Die bestehenden Ansätze, über geeignete Kampagnen (z.B. Stadtradeln) höherwertige Daten über Quelle-Ziel-Beziehungen zu generieren und aufzubereiten, sollten verstetigt und ausgeweitet werden.

Zu § 13 Radschnell-/ Raddirektverbindungen

Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen sind in der Regel kommunen-übergreifende Projekte. Aus unserer Sicht sollte auch für Raddirekt- bzw. Radschnellverbindungen mit regionaler Bedeutung analog des hierarchisch aufgebauten gesamten Straßennetzes zu verfahren werden. Demnach wären Radschnell- und Raddirektverbindungen planerisch und betrieblich analog zu Landesstraßen zu behandeln, also mit einer generellen Zuständigkeit beim Land Hessen und einer kommunalen Baulast in den Ortsdurchfahrten.

Zu § 14 Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

Nach § 14 Abs. 4 sollen die Angebote an Mobilitätsstationen von den Verkehrsverbänden in deren Auskunft- und Vertriebssysteme eingebunden werden.

Vereinzelt wird von Mitgliedern vorgeschlagen das „sollen“ durch „**müssen sukzessive**“ zu ersetzen.

Zu § 15 Verkehrssicherheit

Nach § 15 Abs. 4 bildet auch jede kreisfreie Stadt für die Straßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches eine Unfallkommission. Kreisangehörige Sonderstatus-Städte können eine Unfallkommission für die Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereichs bilden.

Nach § 15 Abs. 6 stattet das Land innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch

realisierbar ist. Wir bitten darum, für die Umrüstung der kommunalen Nutzfahrzeugflotten ebenfalls eine finanzielle Beteiligung des Landes vorzusehen. Denn die Mehrzahl der umrüstbaren Fahrzeuge dürfte auf kommunaler Ebene vorgehalten werden. Da gerade Spezialfahrzeuge nicht so häufig erneuert werden, ist eine finanzielle Unterstützung der Kommunen als Ergänzung zu den Bundesmitteln sinnvoll, um die Vision Zero flächendeckend voranzutreiben.

Freundliche Grüße

gez.
Jürgen Dieter
GF Direktor

Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen aus Sicht der Verkehrssicherheit

Kontakt:

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Prädekan

Hochschule Darmstadt,
Fachbereich Bau- und Umweltingenieurwesen,
Schwerpunkt Verkehrswesen

Haardtring 100, 64295 Darmstadt
E-Mail: juergen.follmann@h-da.de

Ausgangssituation

Gesellschaftliche Herausforderungen zum Klimaschutz, zu sauberer Luft, zu verringertem Lärm, zu barrierefreien Wegen oder einem stärkeren Gesundheitsbewusstsein führen heute zu spürbaren Änderungen im Mobilitätsverhalten zugunsten des Fuß- und Radverkehrs. Zudem beanspruchen neue Fahrzeuge wie E-Scooter, Pedelecs/E-Bikes oder Lastenfahrräder Verkehrsraum. Hieraus ergibt sich ein akuter Anpassungsbedarf der Infrastruktur. Bereits seit Jahren wird in Hessen an der Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität gearbeitet.

Untrennbar verknüpft mit den notwendigen Veränderungen der Mobilität für die Verkehrswende ist die Verkehrssicherheit. Um die Anzahl der Verkehrstoten und schweren Verletzungen EU-weit bis 2050 nahe Null zu bringen („Vision Zero“), wurden im Oktober 2021 mit dem EU-Politikrahmen „Nächste Schritte auf dem Weg zur Vision Null Straßenverkehrstote“ herausfordernde Ansätze vorgelegt. Hierzu sollen bis zum Jahr 2030 Todesfälle und schwere Verletzungen um 50% gegenüber 2020 verringert werden. Die Bundesregierung hat im Juni 2021 die Zielsetzung der EU im „Verkehrssicherheitsprogramm 2021 bis 2030“ übernommen. Für Hessen wurde das „Verkehrssicherheitskonzept 2035“ Anfang 2022 veröffentlicht. Hessen hat als Zwischenziel eine Halbierung der unfallbedingten Todesfälle und schweren Verletzungen bis 2030 ausgegeben. Bis 2035 soll die Anzahl an Getöteten und Schwerverletzten auf Hessens Straßen um zwei Drittel reduziert werden. Die Vision Zero steht über allem.

Dabei wurde in den vergangenen 50 Jahren auch in Hessen viel für die Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht und im Jahr 2021 ein historischer Tiefststand der Getöteten im Straßenverkehr verzeichnet. Ernüchternd ist jedoch die aktuelle Entwicklung. Im Jahr 2022 sind nach Destatis in Deutschland 2.782 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Das waren 9% oder 220 Todesopfer mehr als

2021. Die Zahl der Verletzten stieg 2022 gegenüber 2021 um 11% auf rund 358.000 Personen. Im Fuß- und Radverkehr sind innerorts rund 30% aller Schwerverletzten und 20% aller Getöteten zu verzeichnen.

Für Hessen sind diese Zahlen vergleichbar, die Anzahl der Getöteten stieg gegenüber 2021 um knapp 14% auf 208 (+25) und die Anzahl der Schwerverletzten stieg um rund 9% auf 3.863 (+315). Damit liegt Hessen deutlich über dem angestrebten Trend aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2035 mit dringendem Handlungsbedarf.

Detaillierte Ergebnisse auch mit Bezug zur Nahmobilität liegen bislang bundesweit für den Zeitraum Januar bis November 2022 vor. Die Anzahl der mit dem Pedelec tödlich Verunglückten stieg mit 60% (+75 Getötete) besonders stark an. Bei Fahrrädern ohne Hilfsmotor stieg die Anzahl um 14% (+31 Getötete). Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Fußgängerinnen und Fußgänger erhöhte sich um 11% (+32 Getötete). (Pressemitteilung Destatis Nr. 73 vom 24.02.2023)

Es wird deutlich, dass intensive Anstrengungen in der Nahmobilität erforderlich sind, um auch die ambitionierten Ziele für eine verbesserte Verkehrssicherheit bis 2030 zu erreichen. Ein Baustein ist das vorgelegte Nahmobilitätsgesetz. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit verstärkt es alle Regelungen in Hessen, die sich insbesondere mit einer verbesserten und verkehrssicheren Nahmobilität beschäftigen. Beispielsweise werden finanzielle Förderungen, Unterstützungsangebote und Regelungen im Bereich der Verkehrssicherheit zusammengefasst und rechtlich verbindlich formuliert. Es fördert auch bei Hessen Mobil die Anstrengungen zur verstärkten Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität im Zuständigkeitsbereich.

Ein deutlicher Fokus liegt in Hessen auf der Unfallprävention. Vor diesem Hintergrund wurden z.B. „Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Fuß- und Radverkehr in Hessen“ (<https://www.nahmobil-hessen.de/>) zusammengestellt. Durch

das Mitwirken des Landes-Behindertenbeauftragten werden die Aspekte der Barrierefreiheit eingebunden. Kommunen und Kreise werden im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH) durch Instrumente wie den Nahmobilitäts-Check und den Planungs-Check unterstützt, um Defizite der Verkehrssicherheit in der Verkehrsinfrastruktur zu erkennen. Für verbesserte quantitative Aussagen und Hinweise zum Ausbaustandard wird in Hessen seit 2022 mit über 270 automatischen Zählstellen der Radverkehr flächendeckend erfasst (<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/hessen-erfahren/raddaten-hessen/>).

Mit der Verstetigung von Fachzentren wie Nachhaltige Mobilitätsplanung, Mobilität im ländlichen Raum oder Schulisches Mobilitätsmanagement werden Landkreise, Kommunen sowie Kommunalverbände unterstützt. Häufig fehlen hier Fachkräfte, die Lösungen für spezifische Herausforderungen zur Verkehrssicherheit und Mobilität erarbeiten und deren Umsetzung begleiten.

Mit dem Gesetz wird ein weiterer Baustein für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geschaffen. Mit dem neuen §14b des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird für die Ordnungsbehörden und die Polizei eine Rechtsgrundlage für die Überwachung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen mittels Abschnittskontrollen (section control) eingeführt. Umfangreiche Erfahrungen aus den europäischen Nachbarländern (z.B. Frankreich, Niederlande, Österreich oder Schweiz) zeigen eine hieraus resultierende erhöhte Regeltreue von Kraftfahrzeugfahrenden und eine verbesserte Verkehrssicherheit.

Hinweise und Anregungen

Der Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU und Bündnis90/Die Grünen

„Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen“

unterstützt die erforderlichen Anstrengungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere im Fuß- und Radverkehr sehr gut.

Folgende Hinweise und Anregungen werden aus Sicht der Verkehrssicherheit gegeben:

Zum §15 Verkehrssicherheit

Die angedachte Befristung der Neuregelungen auf 7 Jahre sollte mit den Erfolgen im Verkehrssicherheitsprogramm 2035 verknüpft werden. Dies ist in einem Abstand von vier bis fünf Jahren seit dessen Bekanntgabe zu evaluieren und soweit erforderlich fortzuschreiben.

Die Identifizierung von Unfallhäufungsstellen sollte dem bundesweit geltenden Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (MUko) angepasst werden, welches gerade fortgeschrieben wird. Das aktuelle MUko 2012 gilt auch in den benachbarten Bundesländern.

Zum §15 Sicherheitsaudits

Die Durchführung von Sicherheitsaudits erfolgt nach dem Allgemeinen Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19.11.2021 (ARS 25/2021) zur Umsetzung der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates. Mit Erlass vom 15.12.2021 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurde das ARS 25/2021 in Bezug auf Sicherheitsaudits an Bundesstraßen eingeführt. Eine Ausweitung auf hessische Lan-

des- und kommunale Straßen ist in der Vorbereitung und dringlich. Die gesetzliche Regelung in § 14 stellt die Bedeutung der nach ARS 25/2021 durchzuführenden Sicherheitsaudits klar.

Die bisherige Praxis zeigt, dass Sicherheitsaudits in Planung und Bestand vor allem innerorts noch zu uneinheitlich angegangen werden. Mit dem Planungs-Check Nahmobilität bietet das Land den Kommunen ein Werkzeug an, um sie hierbei fachkundig zu unterstützen. Das BMDV hat inzwischen Fördermaßnahmen wie zum „Sonderprogramm Stadt und Land“ mit Sicherheitsaudits verknüpft. Dies wird auch für Hessen als sinnvoll erachtet.

Das Land Hessen unterstützt die freiwillige Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination bei den Landkreisen, die die kommunalen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur (Fuß- und Radverkehr) sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützt. Die neu einzurichtende Nahmobilitätskoordination sollte unbedingt auch das Management der Sicherheitsaudits abdecken (und ggf. auch selber durchführen können).

Ergänzung Experimentierklausel

Im Nahmobilitätsgesetz fehlt aus Sicht der Verkehrssicherheit ein bewusster Hinweis auf die Nutzung der Experimentierklausel beispielsweise nach StVO §45. Dabei ist innerhalb des bestehenden Rechtsrahmens mehr möglich als oft gedacht. Die Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sowie das im Sommer 2021 in Kraft getretene neue Gesetz zum autonomen Fahren haben die Spielräume erweitert.

In der aktuellen Transformation des Verkehrsgeschehens sind alle Regelwerke in der Veränderung und unklar ist immer wieder, welches beispielsweise die geeignete Aufteilung des Straßenraums ist oder welche Elemente die Vorstellungen aus dem

Nahmobilitätsgesetz unterstützen. Hierzu sind Testreihen erforderlich, die durch Verordnung des Landes angegangen werden könnten.

Die sog. „Experimentierklausel“ erlaubt der Straßenverkehrsbehörde verkehrsrechtliche Anordnungen zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen. (StVO §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6)

Die Bezugnahme auf diese rechtlichen Möglichkeitsspielräume reicht im Regelfall nicht aus, um konkrete Projekte durchzuführen. Für die praktische Umsetzung von innovativen Mobilitätsprojekten und Verkehrsversuchen müssen meist noch weitere Ausnahmeregelungen beantragt werden. Hier wäre eine Präzisierung im Nahmobilitätsgesetz sinnvoll.

Sonstiges

Neben den Daten zum Radverkehr wäre es sinnvoll, Fahrgastanzahlen an Haltestellen im ÖPNV für die Weiterentwicklung der Infrastruktur im Fußverkehr bereit zu stellen. Auch die Verknüpfung mit Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr könnte hier profitieren.

Bei der angedachten Vorbildfunktion des Landes Hessen als Arbeitgeber sollten zusätzlich Hochschulen und Universitäten explizit aufgeführt werden.

c/o Hochschule RheinMain · Postfach 3251 · 65022 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

per E-Mail

Prof. Dr.-Ing. Volker Bles
Hochschule RheinMain

Prof. Dr. Angela Francke
Universität Kassel

Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese
Frankfurt University of Applied
Sciences

Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier
Hochschule RheinMain

**Stellungnahme zum Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen
– Drucks. 20/10513 –**

24. April 2023
Ihr Zeichen: I 2.4

Sehr geehrter Herr Doktor Naas,
sehr geehrte Damen und Herren

vielen Dank für Ihre Einladung zur schriftlichen und mündlichen Anhörung
zum Entwurf des *Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen*.

Die Unterzeichnenden, Prof. Dr.-Ing. Volker Bles (Hochschule RheinMain),
Prof. Dr. Angela Francke (Universität Kassel), Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese
(Frankfurt University of Applied Sciences) und Prof. Dr.-Ing. Martina
Lohmeier (Hochschule RheinMain), haben sich zu einer gemeinsamen
schriftlichen Stellungnahme entschlossen. Eine Teilnahme an der mündlichen
Anhörung ist uns mitten in der Vorlesungszeit leider nicht möglich.

Grundlage und Bezugsrahmen für die Stellungnahme sind der aktuelle wis-
senschaftliche Erkenntnisstand sowie der Stand der Technik in den Themen-
feldern der Nahmobilität, der Verkehrs- bzw. Mobilitätswende und der nach-
haltigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr, wie sie auch an den hessi-
schen Hochschulen und Universitäten in Lehre und Transfer vermittelt wer-
den.

Allgemeines

Die Unterzeichnenden begrüßen ausdrücklich, dass Nahmobilität als wesent-
licher Bestandteil der Mobilität der Menschen in Hessen eine gesetzliche
Grundlage erhalten soll. Von essentieller Bedeutung sind dabei insbesondere
klare Zielvorgaben, die bei der Planung und Realisierung des Neu- und Um-
baus von Verkehrswegen eine Grundlage für die stets erforderlichen Abwä-
gungsentscheidungen bilden. Darüber hinaus erscheint die gesetzliche Veran-
kerung verschiedener Handlungsansätze wie Öffentlichkeitsarbeit, Mobili-
tätsmanagement, Parkraummanagement und Nachhaltige Mobilitätsplä-
ne ausgesprochen sinnvoll und zielführend. Gleiches gilt u.a. für die Vorga-
ben zum Fuß- und Radverkehrsnetz sowie für den Ansatz, zielgerichtet
Kommunen und Landkreisen zu unterstützen.

Korrespondenzadresse:
Hochschule RheinMain ·
Postfach 3251
65022 Wiesbaden

Zu vermissen sind jedoch klar erkennbare Ansätze einer integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrspolitik und -planung. Vielmehr wirkt der Entwurf so, als solle den bestehenden gesetzlichen Regelungen, bspw. des Straßengesetzes und des ÖPNV-Gesetzes, ein weiterer sektoral abgegrenzter Handlungsbereich hinzugefügt werden, ohne dass aber Mobilität in ihrem Gesamtzusammenhang betrachtet wird. Die Schnittstellen zu bestehenden Regelungen sind, wenn überhaupt, nur in sehr allgemeiner Form beschrieben und scheinen insofern wenig geeignet, einen zeitgemäßen ganzheitlichen Ansatz nachhaltiger Mobilität zu realisieren. Auch sind ein übergeordnetes Leit- oder Zielbild und ein Gesamtkonzept nachhaltiger Mobilität in Hessen im Sinne einer konsistenten Klammer der einzelnen Regelungen nur ansatzweise zu erkennen.

Zu den Vorbemerkungen zum Gesetzentwurf

Im Abschnitt „A. Problem“ wird explizit die Stärkung von Sharing-Angeboten erwähnt. Konkrete Ausführungen dazu finden sich im weiteren Verlauf des Gesetzesentwurfs nicht mehr, so dass nicht klar wird, wie diese Stärkung erfolgen soll.

In der Rubrik „F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern“ wird mit der Angabe „Keine“ verkannt, dass die Förderung von Nahmobilität einen wichtigen Beitrag zu einer einfacher zugänglichen, sichereren und bezahlbareren Realisierung der Mobilität spezifisch von Frauen leistet.

Eine ebenso starke Bedeutung hat die Förderung der Nahmobilität auf behinderte Menschen (Abschnitt „G. Besondere Auswirkungen auf behinderte Menschen“). Der Relevanz der Barrierefreiheit für eine inklusive Mobilität und mehr Teilhabe für mobilitätseingeschränkte Personen trägt das Gesetz nicht in ausreichendem Maße Rechnung.

Zu den Regelungen des Hessischen Nahmobilitätsgesetzes im Einzelnen

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

Die Definition von Nahmobilität weicht von anerkannten fachlichen Standards insofern ab, als keinerlei Bezug auf den ÖPNV genommen wird, der für bestimmte Bevölkerungsgruppen auch im Nahbereich von großer Bedeutung ist.

In Ziffer 3 muss es fachsprachlich korrekt „intermodale Wegekettten“ (statt „multimodale“) heißen.

Das in §12 erwähnte Rad-Hauptnetz wird in den Definitionen nicht erwähnt und auch sonst wird im Gesetz die Beziehung zwischen Rad-Hauptnetz und den verschiedenen Arten von Radverbindungen nicht hergestellt

Zu § 3 Zweck und Ziele

Die aufgeführten Ziele decken den Stand der fachlichen Diskussion zu nachhaltiger Mobilität gut ab. Offen erscheint, ob sie konkret genug formuliert

sind, um als verlässliche Grundlage planerischer Abwägungsentscheidungen zu fungieren.

Der Begriff „Innovative neue Verkehrsmittel“ bleibt unbestimmt. Generell wird die Chance, bspw. Sharing-Angeboten eine Rolle im Gesamtverkehrssystem zuzuweisen und flankierende Regelungen zu treffen, nur unzureichend genutzt.

Zu § 4 Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung von Fachzentren

Die gesetzliche Verankerung der AGNH, die sich in den letzten Jahren durch wirksame und bundesweit beachtete Aktivitäten zur Förderung der Nahmobilität ausgezeichnet hat, ist ausdrücklich zu begrüßen.

Dagegen ist die Einrichtung von weiteren Fachzentren kritisch zu beurteilen. Sie hat bereits in der Vergangenheit zu einer Zersplitterung von Zuständigkeiten mit – aus Sicht von Kommunen und weiteren Stakeholdern – intransparenten Abgrenzungen und hohen Koordinationsaufwänden bei integrierten, sektorübergreifenden verkehrlichen Projekten geführt. Hier wäre vielmehr eine zeitgemäße Weiterentwicklung und Konsolidierung bestehender Einrichtungen und Institutionen vonnöten, um die Verkehrs- oder Mobilitätswende effizient voranzutreiben.

Zu § 6 Öffentlichkeitsarbeit

Die Verankerung von Öffentlichkeitsarbeit als Handlungsfeld ist ausdrücklich zu begrüßen, zeugt sie doch von einem zeitgemäßen, breiteren Verständnis der notwendigen Handlungsansätze über infrastrukturelle und Angebotsmaßnahmen hinaus.

Zu § 7 Arbeitgeber Land Hessen

Die gesetzliche Verankerung des eigenen Engagements des Landes Hessen und des Bekenntnisses zur eigenen Verantwortung als Arbeitgeber ist ausdrücklich zu begrüßen. Die Verbindlichkeit, insbesondere die Tatsache, dass Betriebliches Mobilitätsmanagement nur als Kann- und nicht zumindest als Soll-Bestimmung aufgenommen ist, bleibt hinter den Notwendigkeiten zurück.

Die Festlegung einer Radabstellplatzquote erscheint im Sinne der Formulierung messbarer Ziele grundsätzlich sinnvoll; im konkreten Fall ist jedoch angesichts der sehr unterschiedlichen örtlichen Verhältnisse der Sinn einer hessenweit einheitlichen Quote fraglich.

Zu § 8 Mobilitätsmanagement

Die gesetzliche Verankerung von Mobilitätsmanagement ist ausdrücklich zu begrüßen. Angesichts der Tatsache, dass der Begriff in der Praxis uneinheitlich verwendet wird, wäre eine Definition in § 2 sinnvoll; hierbei sollte die Begriffsbestimmung „Mobilitätsmanagement ist die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informatorischen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen, in der

Regel unter Einbeziehung weiterer Akteure über die Verkehrsplanung hinaus“ Verwendung finden.

Zu § 9 Parkraummanagement

Das Aufgreifen des für die Verkehrswende zentralen Themas Parkraummanagement ist ausdrücklich zu begrüßen. Positiv erscheint auch, dass Kommunikations- und Beratungsmaßnahmen (und nicht nur -angebote wie in § 8) vorgesehen sind, was begrifflich für eine höhere Verbindlichkeit steht. Der Begriff „optimierte Bewirtschaftung“ unter Ziffer 1 sollte mit Optimierungskriterien – bspw. im Sinne der Schaffung sicherer und komfortabler Wege für Nahmobilität – hinterlegt werden, da er sonst zu frei interpretierbar erscheint.

Zu § 10 Nachhaltige Mobilitätsplanung

Die Förderung der Erstellung Nachhaltiger Mobilitätspläne erscheint grundsätzlich positiv. Zu wünschen wäre angesichts des kommunengrenzenüberschreitenden Verkehrs, dass regionale bzw. kommunenübergreifende Mobilitätspläne explizit erwähnt und bevorzugt gefördert werden.

Zu § 11 Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination

§ 11 hebt sich mit seinem Bezug zu kreisweiten Handlungsansätzen positiv von Regelungen des § 10 ab. Besonders zu begrüßen ist die Förderung von Personalstellen. Angesichts des Fachkräftemangels auch im Bereich der Verkehrsplanung und des Mobilitätsmanagements erscheint jedoch ein verstärktes Engagement des Landes in Aus-, Fort- und Weiterbildung notwendig.

Zu § 12 Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

Die formulierten Anforderungen erscheinen grundsätzlich richtig und wichtig. Als Maßgabe für Planungsverfahren und Abwägungsentscheidungen bleiben sie jedoch inhaltlich und in ihrer Konkretheit hinter dem aktuellen Technischen Regelwerk, insbesondere den E Klima (Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, deutlich zurück.

Die Entwicklung und Anwendung eigener hessischer Qualitätsstandards (Abs. 1, 4, 8) ist ambivalent zu beurteilen. Einerseits hat sich tatsächlich die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als regelwerksbestimmende Institution in Deutschland in der Vergangenheit immer wieder als träge und wenig innovativ erwiesen, und den in Hessen bereits entwickelten Qualitätsstandards kommt insofern ein hoher Wert zu. Andererseits ist fraglich, ob und inwieweit länderbezogene technische Regeln sinnvoll sind, und es ist auch zu berücksichtigen, dass die notwendige kontinuierliche Pflege des Regelwerks erhebliche Ressourcen bindet.

Die Absätze 9 und 10 sind als Einstieg in die überfällige Digitalisierung Verkehrsplanungs-relevanter Daten nach zeitgemäßen Standards ausdrücklich zu begrüßen.

Zu § 13 Radschnell-/Raddirektverbindungen

Anders als andere Bundesländer geht Hessen den Weg, die Trägerschaft von Radschnell- und Raddirektverbindungen nicht selbst zu übernehmen, sondern bei Kommunen und anderen örtlichen Trägern zu belassen. Beide Lösungen weisen Vor- und Nachteile auf. Es wird empfohlen, zeitnah die Erfahrungen mit beiden Vorgehensweisen vergleichend zu evaluieren und ggf. Anpassungen der Zuständigkeiten vorzunehmen.

Zu § 14 Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

Die gesetzliche Verankerung von Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen sowie Radabstellanlagen ist ausdrücklich zu begrüßen. Allerdings beschränken sich die Regelungen auf die Erstellung der erforderlichen Infrastruktur und die in der Praxis zentralen Themen der Integration dieser Angebote in das Gesamtverkehrssystem, der zielorientierten Verkehrsplanerischen Rahmensetzung sowie des laufenden Betriebs bleiben außen vor. Insbesondere die Potenziale digitaler Daten aus Sharingssystemen (z.B. Curbside Management) bleiben ungenutzt.

Zu Artikel 2

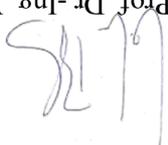
Die Aufnahme des Grundsatzes Erhaltung vor Neubau und des Instruments der Teileinziehung im Hessischen Straßengesetz sind ausdrücklich zu begrüßen. Es bleibt abzuwarten, ob das „Wohl der Allgemeinheit“ als Abwägungsgrund hinreichend bestimmt ist.

Zu Artikel 3

Die Aufnahme von Mikrodepots als Förderatbestand ist zu begrüßen. Zugleich führt der Passus vor Augen, dass Wirtschaftsverkehr im Nahmobilitätsgesetz keine Erwähnung finden – ein Indiz für das oben bereits angesprochene Fehlen eines übergeordneten Leit- oder Zielbilds und eines Gesamtkonzeptes nachhaltiger Mobilität in Hessen.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Volker Bleses



Prof. Dr. Angela Francke



Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese



Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier



Landeshauptstadt Wiesbaden - Dezernat für Bauen und Verkehr	Dr. Jakob Hebsaker	Datum: 24.4.2023
--	--------------------	------------------

Anlass: Anhörung des Wirtschaftsausschusses im Hessischen Landtag zum zum „Gesetzentwurf zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen“ am 03.05.2023

Betreff: Stellungnahme der Landeshauptstadt Wiesbaden

Grundsätzlich betrachtet die Landeshauptstadt Wiesbaden die geplante Verabschiedung eines hessischen Nahmobilitätsgesetzes als einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung zur Förderung des Umweltverbunds und empfiehlt das Gesetz zu beschließen.

Das Gesetz thematisiert viele richtige und wichtige Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsträger des Umweltverbunds. Neben Rad- und Fußverkehr geht es beispielsweise explizit um Mobilitätsstationen, Carsharingstationen und Fahrradvermietstationen. Weiterhin werden unter anderem Kommunikations- und Beratungsangebote für einzelne Maßnahmen eingeführt oder verstetigt, die wichtige Hilfestellungen bei Bestrebungen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds leisten. Durch die Regelungen zu Teileinziehung werden voraussichtlich neue Wege zur Einrichtung von Diagonalsperren und Fußverkehrszonen geschaffen. Die Einführung von Abschnittskontrollen schließt eine wichtige Lücke in der Verkehrsüberwachung. Zum Teil werden auch bestehende Planungsrichtlinien gesetzlich festgeschrieben.

Gleichzeitig nimmt allerdings der Öffentliche Personennahverkehr innerhalb des Gesetzestextes leider nur eine äußerst marginale Position ein, obwohl er den zentralen Verkehrsträger und ein wichtiges Bindeglied innerhalb des Umweltverbunds darstellt.

Darüber hinaus sind die thematisierten Kommunikations- und Beratungsangebote zwar für Landkreise und kleinere Kommunen eine wichtige Unterstützung. Sie setzen allerdings stets eine Eigeninitiative voraus und sind nicht mit einem entsprechenden Anreizsystem verbunden. Folglich ist nicht absehbar, ob die durch neue Kommunikations- und Beratungsangebote unterstützten Maßnahmen auf diese Weise auch im gewünschten Umfang in den Landkreisen und Gemeinden umgesetzt werden. Flankierende und darauf aufbauende finanzielle Anreizsysteme wäre an dieser Stelle sicherlich hilfreich, wie es im Gesetz beispielsweise für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination in Landkreisen bereits vorgesehen ist.

Sofern innerhalb des Gesetzes eine finanzielle Unterstützung für eine Maßnahme angeboten wird, erscheint es zielführend, diese auch mit einer entsprechenden Verpflichtung zu verknüpfen. So könnte beispielsweise die finanzielle Förderung einer Nahmobilitätskoordination auch auf kreisfreie Städte ausgeweitet werden, die Einrichtung einer solchen Stelle aber gleichzeitig ab einer bestimmten Gemeindegröße verpflichtend festgelegt.