

Ausschussvorlage WVA 20/57 – Teil 2 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden zu

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

- | | |
|---|-------|
| 14. Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände | S. 53 |
| 15. Hessischer Städte- und Gemeindebund | S. 67 |
| 16. Verkehrsclub Deutschland (VCD) – Landesverband Hessen e. V. | S. 75 |



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Stellungnahme zum
Gesetzentwurf der Fraktionen
von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen im Hessischen Landtag
für ein „Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen“
vom 7. Februar 2023
Landtagsdrucksache 20/10513**

24.04.2023



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

1 **Zu Artikel 1 – Hessisches Nahmobilitätsgesetz**

2

3 **A. Zum Gesetzentwurf im Allgemeinen**

4 Dass die Regierungsfractionen den Initiatoren des gescheiterten Volksbegehrens und
5 deren Vorschlag für ein faktisches „Anti-Auto-Gesetz“ eine Absage erteilt haben, ist zu
6 begrüßen.

7 Gleichwohl besteht Anlass zu grundsätzlicher Kritik.

8 Die Verwendung des Begriffs „Nahmobilität“ in diesem Gesetzentwurf ist mit Blick auf
9 den tatsächlichen Regelungsgehalt des Gesetzes nicht zielführend und stellenweise
10 auch irreführend.

11 Charakteristisch für die Nahmobilität ist nicht das Fortbewegungsmittel, sondern schon
12 begriffsnotwendig die zu überwindende Distanz. Nahmobilität zeichnet sich – im Ge-
13 gensatz zum Fernverkehr – durch kurze Wegstrecken aus, die zu Fuß, mit dem Fahr-
14 rad, aber auch alternativ mit Pkw, Bus, Lkw oder Bahnen zurückgelegt werden können.

15 Der Gesetzentwurf ist hier allein auf den Rad- und Fußverkehr ausgerichtet. Die wei-
16 teren Teilbereiche des Nahmobilitätsverkehrs bleiben jedoch unberücksichtigt. Schon
17 der Name des Gesetzes suggeriert einen viel weiteren Anwendungsbereich, als es der
18 tatsächliche Regelungsgehalt wirklich umfasst. Richtigerweise müsste das Gesetz da-
19 her wertungsfrei „Fuß- und Radverkehrsgesetz“ heißen – klar und unmissverständlich.

20 Auch wenn sich das Gesetz überwiegend nur in der Bereitstellung von Informations-
21 und Kommunikationsangeboten erschöpft, offenbart es vor allem in Zusammenschau
22 mit der Gesetzesbegründung einen grundsätzlich falschen Ansatz in der (Verkehrs)Po-
23 litik.

24 Der Gesetzentwurf ist geprägt von der Unterstellung, dass nur „genehme Verkehre“
25 Teil der Mobilität sein können. Dieser Ansatz verkennt vollständig die Entscheidungs-
26 freiheit, die der Mobilität innewohnt.

27 Die zentrale Aussage gleich zu Beginn im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs,
28 wonach der Verzicht auf „das eigene Auto“ zu einer „Verbesserung der Mobilität für

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

29 alle“ führen soll, verkennt die Realität und vor allem die Anforderungen der die Mobilität
30 erfahrenden Menschen und auch der Wirtschaft in erstaunlicher Weise:

31 Zum einen werden die Bedarfe zur wetterunabhängigen Beförderung von Menschen
32 über längere Strecken sowie von kranken, alten oder gehbehinderten Menschen of-
33 fenkundig übersehen, zum anderen wird der Bedarf zum Transport von Waren weitge-
34 hend ignoriert.

35 Verkehrsprognosen weisen darauf hin, dass Krafffahrzeuge, und insbesondere das
36 Auto, das Verkehrsmittel Nummer 1 für private Verkehre und für Wirtschaftsverkehre
37 dauerhaft bleiben wird. Auch in den meisten (nicht allen) Gebieten der Städte wird der
38 motorisierte Individualverkehr auf Jahrzehnte eine große Bedeutung haben. Und im
39 ländlichen Raum sind die zu überwindenden Entfernungen für Verkehrsteilnehmer in
40 der Regel so groß, dass nur eine motorisierte Fortbewegung in Betracht kommt. Auf
41 den Punkt, selbst E-Mobilität benötigt ausreichenden Verkehrsraum.

42 Problematisch ist auch die Wertung im Gesetzentwurf zu Frage ‚Eigentum oder Besitz
43 von Fahrzeugen‘: Das im zweiten Absatz im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs
44 genannte Ziel der „Stärkung (...) von Sharing-Angeboten“ ist eine politische Setzung,
45 für die keine Rechtfertigung erkennbar ist. Wieso sollte sich der Staat pauschal in die
46 Beantwortung der Frage einmischen, ob das Eigentum an Fahrzeugen (vom Elekt-
47 roroller bis zum Auto) besser oder schlechter sein soll als der temporäre Besitz durch
48 Sharing-Angebote? Wenn überhaupt sind solche Fragen in speziellen Aspekten der
49 Flächennutzung auf kommunaler Ebene zu klären, etwa bei der Ausweisung und ver-
50 kehrlichen Anbindung neuer Wohngebiete – aber nicht durch das Land. Im Übrigen
51 verkennt dieser Ansatz die Wirklichkeit der tatsächlichen Nutzung von Sharing-Ange-
52 boten, die zur Zeit zu wesentlichen Einschränkungen gerade dieser Angebote führen.

53 Hingegen ist das im dritten Absatz der Problembeschreibung genannte Ziel einer Ver-
54 besserung der Verkehrssicherheit voll umfänglich zu unterstützen. Allerdings bedarf
55 es dazu keines neuen Gesetzes.

56 Das im Abschnitt „B. Lösung“ genannte Anliegen, die „emissionsarme Mobilität voran-
57 zutreiben“, ist aus Sicht der Wirtschaft zwar tendenziell zu unterstützen. Allerdings darf

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

58 es nicht einseitig zu einer pauschalen Verbannung von Fahrzeugen mit modernen Ver-
59 brennungsmotoren aus den Städten und Gemeinden führen, sondern es muss die Ver-
60 hältnismäßigkeit bei der Regelung des Umgangs mit Emissionen gewahrt werden.

61 Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevorzugtes Verkehrsmit-
62 tel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen können. Die isoliert einsei-
63 tige Bedienung von Interessen der Fahrradfahrer oder Fußgänger ist Ausdruck einer
64 dirigistischen Verkehrspolitik.

65 Auch deshalb findet der Gesetzentwurf keine Unterstützung.

66 Für Arbeitnehmer ist eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätte ein ent-
67 scheidender Aspekt für die Wahl des Beschäftigungsverhältnisses. Eine gute verkehr-
68 liche Erreichbarkeit trägt damit zur Fach- und Arbeitskräftesicherung in den hessischen
69 Unternehmen bei.

70 Auswirkungen von Flächenknappheit in den Ballungsräumen sowie Maßnahmen zum
71 Klimaschutz und zur Luftreinhaltung beeinflussen die verkehrliche Erreichbarkeit der
72 Arbeitsstätten und führen zu einer Neu- oder Wegorientierung von Arbeitnehmern, weil
73 sich das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer eben nicht nur unwesentlich verändert.

74 Um die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger und Fortbewegungsmittel für die
75 Verkehrsteilnehmer attraktiv zu machen, müssen sowohl der jeweilige Verkehrsträger
76 an sich, als auch die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander so komfortabel
77 und einfach wie möglich gestaltet sein.

78 Insofern ist es grundsätzlich richtig, dass mit im Gesetz auch der Rad- und Fußverkehr
79 als zwei Arten der Fortbewegung von vielen neben dem motorisierten Individualver-
80 kehr und dem öffentlichen Personenverkehr in den Blick genommen wird. Richtig ist
81 auch die Intension, diese Mobilitätsangebote attraktiver zu gestalten.

82 Eine echte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist mit dem vorgelegten Gesetzentwurf
83 allerdings nicht zu erwarten, geschweige denn eine Verbesserung der Mobilität für alle.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

84 Zum ganz überwiegenden Teil wird mit dem Entwurf lediglich das ohnehin bereits prak-
85 tiziertere Handeln der Landesregierung auf dem Gebiet der Nahmobilität in Gesetzes-
86 form gegossen. Die Regelungen haben also meist nur deklaratorischen Charakter.

87 Richtigerweise wird den kommunalen Trägern nicht dirigistisch ein Verhalten vorgege-
88 ben. Die Maßnahmen zur angeblichen Stärkung der Nahmobilität erschöpfen sich
89 überwiegend in Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen für Dritte.
90 Grund hierfür ist, wie sich der Gesetzesbegründung an mehreren Stellen entnehmen
91 lässt, dass die Zuständigkeiten für die Nahmobilität betreffende Maßnahmen wie bei-
92 spielsweise für die Infrastruktur, das Mobilitätsmanagement oder das Parkraumma-
93 nagement überhaupt nicht umfassend auf Landesebene liegen. Die gesetzliche Rege-
94 lung von Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen ist nicht erforderlich
95 und daher abzulehnen.

96 Darüber hinaus erweckt das Gesetz den Eindruck, dass es den Autoren vor allem um
97 die Schaffung von Einrichtungen und neuen Personalstellen geht, die die Verkehrspo-
98 litik und das öffentliche Meinungsklima in den Kommunen und im Land in die politische
99 gewünschte Richtung weg vom motorisierten Individualverkehr beeinflussen sollen.
100 Das ist abzulehnen.

101 Fazit: Aus Sicht der Wirtschaft sollte der Landtag auf dieses Gesetz verzichten.

102

103 **B. Zu den Regelungen im Einzelnen**

104

105 **Zu § 2 „Begriffsbestimmungen“**

106 Zu Nummer 1.)

107 Gleich im zweiten Paragraphen wird ein wesentlicher Inhalt des Gesetzes verschleiert:
108 Weder im Gesetzestext noch in der Begründung wird klar, welche Verkehrsteilnehmer
109 neben den Fußgängern und den Fahrradfahrern zur „Nahmobilität“ gezählt werden
110 sollen. Hier muss explizit gesagt werden, wer oder was gemeint ist. Der nicht näher



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

111 konkretisierte Verweis auf bestimmte Fahrzeuge nach dem Straßenverkehrsgesetz er-
112 weckt die Vorstellung, dass neben Fußverkehr und Fahrrädern als Fortbewegungsmit-
113 tel auch Kraftfahrzeuge wie Pkw zur Nahmobilität gezählt werden. Das ist tatsächlich
114 aber nicht der Fall. Denn die Autoren des Gesetzentwurfs wollen lediglich sog. Pede-
115 lecs, also Fahrräder mit elektrischem Unterstützungsmotor, zur Nahmobilität neben
116 Fußgängern und Fahrradfahren zählen.

117 Neben diesem formellen Defizit ist diese Begriffsbestimmung auch inhaltlich zu kriti-
118 sieren: Denn wie einleitend ausgeführt ist nicht das Fortbewegungsmittel, sondern die
119 Wegestrecke begriffsnotwendig das charakteristische Merkmal der Nahmobilität.
120 Selbstverständlich gehören auch Auto- und Lkw-Verkehre zur Nahmobilität, denkt man
121 beispielsweise an Handwerker oder an Lieferverkehre für private oder gewerbliche
122 Endkunden.

123 Die Definition von Nahmobilität sollte entsprechend ausgeweitet werden, oder der Ge-
124 setzesname sollte sich explizit auf Fußgänger und Radfahrer beschränken. Jedenfalls
125 aber sollte im Verweis auf das Straßenverkehrsgesetz eine Formulierung enthalten
126 sein, die eine klare Information über die Art des Fahrzeugs zulässt.

127 Zu Nummer 3.)

128 Die Definition des Begriffs einer „Mobilitätsstation“ bedarf der Konkretisierung, da bei
129 der Zielbestimmung („umweltverträgliche Transportmittel zu stärken“) nicht hinrei-
130 chend klar ist, welche Verkehrsmittel damit gemeint sind und welche nicht.

131

132 **Zu § 3 „Zweck und Ziele“**

133 Zu § 3, Abs. 2, Satz 3:

134 Die Zielbestimmung in diesem Satz, wonach „allen Menschen in Hessen (...) eine ge-
135 rechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet wer-
136 den“ soll, ist gleichermaßen unbestimmt wie verzichtbar. Denn: Was heißt hier „ge-
137 recht“? Auf solch vage und politisch hoch umstrittenen Begriffe, die in anderen Politik-
138 feldern bedeutsam sind, sollte ein Gesetz in der Verkehrspolitik verzichten.

139 Zu § 3, Abs. 4:



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

140 Die Zielsetzung, 10 Prozent der Haushaltsmittel, die für den Bau von Landesstraßen
141 vorgesehen sind, für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen vorzusehen,
142 ist folgerichtig, um den regionalen Radverkehr zu erleichtern.

143 Es ist darauf zu achten, dass sie nicht zu Lasten der Ausgaben für die Landesstraßen
144 erfolgt, sondern in Ergänzung dazu.

145 In der Gesetzesbegründung wird zwar davon gesprochen, dass die Mittel für den Bau
146 von Radwegen an Landesstraßen zusätzlich zu den Mitteln des Landesstraßenbaus
147 bereitgestellt werden. Dass es sich um zusätzliche Mittel handelt, sollte klarstellend
148 auch in den Gesetzestext mit aufgenommen werden.

149

150 **Zu § 4 „Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung**
151 **von Fachzentren“**

152 Erneut vergrößert die Regierungskoalition den öffentlichen Sektor, indem neue Institu-
153 tionen und Personalstellen geschaffen werden sollen. Diese Aufblähung des staatli-
154 chen und kommunalen Sektors ist grundsätzlich abzulehnen. Auch für die Aufgaben
155 rund um die Verkehre von Fußgängern und Fahrradfahren ist nicht erkennbar, wieso
156 weitere Einrichtungen geschaffen werden sollen. In Zeiten des demographisch beding-
157 ten Arbeitskräftemangels erhöht eine solche Ausweitung des Staatssektors die
158 Schwierigkeiten privater Unternehmen, offene Stellen zu besetzen.

159 Die Landesregierung und die sie tragende Regierungskoalition sollten aufhören, au-
160 ßerhalb der besonders wichtigen Kernbereiche, wie zum Beispiel Schule, Justiz oder
161 Polizei, ständig neue Stellen und Institutionen zu schaffen.

162

163 **Zu § 6 „Öffentlichkeitsarbeit“**

164 Auch der Inhalt dieser Regelung ist strikt abzulehnen. Denn zu einer liberalen (Ver-
165 kehrs)Politik gehört es, dass das Land nicht für eine bestimmte Mobilitätsform werblich



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

166 aktiv wird und versucht, auf die Bevölkerung einzuwirken. In einer pluralen, freiheitli-
167 chen Gesellschaft hat der Staat bewusst nicht die Aufgabe, den Bürgern zu erklären
168 und zu empfehlen, wie sie ihre ganz normalen Alltagsabläufe organisieren sollten.
169 Dazu gehört auch die Mobilität.

170

171 **Zu § 8 „Mobilitätsmanagement“**

172 Auch die Regelungen dieses Absatzes sind größtenteils eine Überschreitung der Zu-
173 ständigkeit einer Landesregierung. Die hessischen Unternehmen bedürfen keiner Un-
174 terstützung durch mit Steuergeldern finanzierte Mitarbeitern des Landes beim „betrieb-
175 lichen Mobilitätsmanagement“. Das schaffen die Unternehmen bisher schon ganz al-
176 leine und sehr erfolgreich. Die in diesem Paragraphen genannten „Beratungs- und
177 Kommunikationsangebote“ sind nicht erforderlich, sondern bergen vielmehr erneut die
178 Gefahr, dass Akteure des Landes versuchen, im Sinne der politischen Vorgaben des
179 Verkehrsministeriums die freie Mobilitätswahl von Bürgern und Unternehmen illegiti-
180 merweise zu beeinflussen.

181 Auch Landkreise und Gemeinden sollten vor Ort am besten wissen, welche Bedarfe
182 und Restriktionen für die unterschiedlichen Verkehrsträger bestehen.

183

184 **Zu § 9 „Parkraummanagement“**

185 In zahlreichen großen und kleinen Städten und Gemeinden in Hessen gibt es intensive
186 Diskussionen um die Nutzung und Bepreisung knapper Verkehrsflächen und um deren
187 Aufteilung auf unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Diese Diskussionen müssen im
188 Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung vor Ort entschieden werden. Eine Beein-
189 flussung durch das Land hat zu unterbleiben.

190 Die im § 9 scheinbar wertfrei angebotenen „Kommunikations- und Beratungsmaßnah-
191 men“ zu Themen wie „der optimierten Bewirtschaftung von Parkraum“ oder zu „Ab-
192 stellflächen für Fahrräder oder Lastenräder“ lassen eine einseitige Benachteiligung
193 motorisierter Verkehre und insbesondere des Autoverkehrs erwarten. Eine solche Ein-
194 mischung in die Kommunalpolitik sollte der Landtag nicht beschließen.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

195

196 **Zu § 10 „Nachhaltige Mobilitätsplanung“**

197 Für die Existenz des bestehenden „Fachzentrums nachhaltige Mobilitätsplanung Hes-
198 sen“ mit derzeit 8 Beschäftigten ist keine Rechtfertigung erkennbar. Diese Einrichtung
199 sollte geschlossen werden, nicht zuletzt, um unnötige Ausgaben des Landeshaushalts
200 zu vermeiden.

201

202 **Zu § 11 „Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination“**

203 Auch die hier vorgesehene Förderung von „Personalstellen für die Einrichtung einer
204 Nahmobilitätskoordination“ ist aus grundsätzlichen sowie aus haushaltspolitischen Er-
205 wägungen abzulehnen. Die Landkreise müssen die Aufgabe selber bewältigen. Des-
206 halb bedarf es auch keiner „Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet
207 des Landes Hessen“.

208 Darüber hinaus handelt es sich um eine viel zu weit reichende Ermächtigung der Exe-
209 kutive. Es ist davon auszugehen, dass die mit der Nahverkehrsstrategie erarbeiteten
210 Handlungsschwerpunkte erhebliche Eingriffe in den Verkehr und die Verkehrsinfra-
211 struktur nach sich ziehen werden. Hierüber muss die Öffentlichkeit und das Parlament
212 den politischen Diskurs führen können. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden,
213 dann sollte zumindest ein Zustimmungserfordernis der Legislative zu einer Nahmobi-
214 litätsstrategie verankert werden.

215

216 **Zu § 15 „Verkehrssicherheit“**

217 Die in § 15 Abs. 1 genannte Zielsetzung der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit
218 Todesfolgen oder schweren Personenschäden ist voll umfänglich zu unterstützen.

219 Bemerkenswert ist, dass der Gesetzentwurf für das Thema „Verkehrssicherheit“ keine
220 neuen Personalstellen vorsieht, sondern zurecht auf die vorhandene Kompetenz der

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

- 221 Akteure in den unterschiedlichen bestehenden staatlichen, kommunalen und öffent-
222 lich-rechtlichen Einrichtungen zurückgreift und „Unfallkommissionen“ in jedem Land-
223 kreis und jeder kreisfreien Stadt sowie in Sonderstatusstädten etabliert.
- 224 Damit ist keine Aufforderung verbunden, auch in diesem Bereich neue Stellen zu
225 schaffen und die Verwaltung aufzublähen.
- 226 Die in § 15 Abs. 6 vorgesehene Ausstattung landeseigener Nutzfahrzeuge (> 3,5 Ton-
227 nen) mit einem Abbiegeassistenten ist zu begrüßen.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

228 **Art. 2 – Änderung des Hessischen Straßengesetzes**

229 Zu Nummer 3:

230 Die geplante Aufnahme des Grundsatzes „Erhaltung vor Neubau“ für den Landesstra-
231 ßenbau in § 1 Absatz 2 HStrG ist nur zustimmungsfähig, wenn der Gesetzentwurf er-
232 gänzt wird, wozu im Folgenden Vorschläge gemacht wird.

233 Laut Begründung des Gesetzentwurfs sind die „jährlich vom Haushaltsgesetzgeber
234 bereitgestellten Landesstraßenbaumittel im überwiegenden Umfang für die Sanierung
235 der Landesstraßen einzusetzen. Zu diesen Maßnahmen zählen Fahrbahnsanierun-
236 gen, Bauwerksinstandsetzungen und -erneuerungen sowie Um- und Ausbaumaßnah-
237 men im vorhandenen Landesstraßennetz.“

238 Daher sollte – erstens – im Gesetz der Grundsatz erweitert werden auf „Erhaltung und
239 Ausbau vor Neubau“.

240 Bislang werden die öffentlichen, vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mittel für
241 den Landesstraßenbau überwiegend für Sanierung und Erhaltung der Landesstraßen
242 verwendet, ohne dass hierfür eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

243 Die Gewichtung ergibt sich aus den Einzelmaßnahmen im Landesstraßenbaupro-
244 gramm, das als Anlage zum Haushaltsplan parlamentarisch legitimiert wird. Es obliegt
245 bislang dem Landesgesetzgeber, im Rhythmus der jährlichen Haushaltsgesetzgebung
246 einzelne Maßnahmen im Landesstraßenbau festzulegen und damit auch eine Gewich-
247 tung von Sanierungs-, Erhaltungs- und Neubau- bzw. Ausbaumaßnahmen vorzuneh-
248 men.

249 Mithin liegt der Fokus beim Landesstraßenbau seit Jahren ganz überwiegend auf der
250 Sanierung. Der schlechte Zustand der Landesstraßen gebietet das. Die gelebte Praxis
251 soll nun mit der Änderung des Hessischen Straßengesetzes Gesetzeskraft erhalten.

252 Problematisch wäre es, wenn mit dieser gesetzlichen Regelung eine juristische Hürde
253 für Neubau- und Ausbauvorhaben geschaffen würde.

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

254 Mit der Formulierung im Gesetz könnte aus juristischer Sicht eine Einschränkung des
255 Planungsermessens und der planerischen Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers,
256 also des Verkehrsministeriums des Landes, angenommen werden. Das Wort „Grund-
257 satz“ gibt einen klaren Regelfall vor, von dem nur unter besonderen Bedingungen ab-
258 gewichen werden kann. Die Folge dieser Formulierung wäre, dass Neubau- und Aus-
259 bauvorhaben eine über die übliche planerische Gestaltungsfreiheit hinausgehende be-
260 sondere Begründung bei der Ausübung des Planungsermessens bedürften. Das wäre
261 aus Sicht der Wirtschaft abzulehnen.

262 Die Gefahr für Neu- und Ausbauprojekte wird auch sichtbar in der Formulierung aus
263 der Gesetzesbegründung, wonach Netzergänzungen beispielsweise durch Ortsum-
264 fahrungen nur in „begründeten Einzelfällen“ möglich sein sollen.

265 Die Hürde könnte im Zweifel sogar so weit reichen, dass Neu- und Ausbau von Lan-
266 desstraßen faktisch nicht realisiert werden könnten, solange nicht sämtliche Landes-
267 straßen vollständig saniert sind. Das Gesetz sollte so formuliert werden, dass keine
268 justiziable Regelung zur Verhinderung von Aus- und Neubaumaßnahmen an Landes-
269 straßen entsteht. Aus Sicht der Wirtschaft müssen Neubau- und Ausbauvorhaben dort,
270 wo erforderlich, weiterhin möglich sein.

271 Daher sollte – zweitens – im Gesetzentwurf der Grundsatz ergänzt werden um die
272 Feststellung: „Neubau- und Ausbauvorhaben werden weiterhin finanziert und umge-
273 setzt.“

274 Leider ist das bilanzierte Landesstraßenvermögen in Hessen von 4,4 Mrd. Euro (2014)
275 auf 3,7 Mrd. Euro (2021) gesunken, weil die Investitionen seit Jahrzehnten geringer
276 sind als die Abschreibungen. Die Abschreibungen liegen mit rund 220 Mio. Euro deut-
277 lich über den jährlichen Investitionen von 150 Mio. Euro in den Jahren 2022 und 2023.
278 Auch im Jahr 2024 werden die Abschreibungen (240 Mio. Euro) die Investitionen (170
279 Mio. Euro) übertreffen. Der Wertverlust beträgt also weiter rund 70 Mio. Euro jährlich.
280 Das ist aus Sicht der Wirtschaft inakzeptabel und stellt ein deutlich größeres Problem
281 dar, als es mit einem neuen Grundsatz im HStrG gelöst werden könnte.

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

282 Klar ist: Die Investitionen müssen angehoben werden. Es müssen mehr Kilometer sa-
283 niert und ausgebaut werden und dort, wo Bedarf und ein hinreichendes Nutzen-Kos-
284 ten-Verhältnis bestehen, auch neue Landesstraßen gebaut werden – insbesondere
285 Ortsumfahrungen.

286 Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass die Höhe der Investitionen in die Lan-
287 desstraßen zügig auf das Niveau der Abschreibungen angehoben wird.

288 Deshalb ist – drittens – zusätzlich zum Grundsatz „Erhaltung und Ausbau vor Neubau“
289 zu empfehlen, dass eine ‚Werterhaltungsregel‘ in das HStrG aufgenommen wird.
290 Dadurch würde der Landtag das Verkehrsministerium gesetzlich verpflichten, Investi-
291 tionen in Landesstraßen mindestens in Höhe der Abschreibungen zu tätigen. Die Re-
292 gelung könnte in etwa wie folgt lauten: „Das Volumen des Landesstraßenbaupro-
293 gramm muss mindestens der Höhe der Abschreibungen entsprechen.“

294

295



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

296 **Artikel 3 – Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**

297

298 Zu Nummer 1:

299 Es ist keine Rechtfertigung zur Förderung von sog. Mikrodepots erkennbar, weshalb
300 diese Gesetzesänderung abzulehnen ist.

301

302 **Artikel 4 – Änderung des Hessisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und**
303 **Ordnung**

304

305 Im HSOG soll für die Ordnungsbehörden und die Polizei die Möglichkeit eingeräumt
306 werden, zur Geschwindigkeitsmessung das Instrument der Abschnittskontrolle anzu-
307 wenden. Dabei wird die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem Straßenabschnitt er-
308 mittelt durch Erfassung des Fahrzeugkennzeichens zu Beginn und am Ende des je-
309 weiligen Abschnitts. Der Gesetzentwurf regelt insbesondere die datenschutzrechtliche
310 Zulässigkeit der Datenerfassung. Hinsichtlich der Änderung des HSOG bestehen
311 keine Bedenken.

312

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.

Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik

Tobias Grün, Referent für Verkehrs- und Logistikpolitik

Telefon: 069 95808-223, Mobil: 0173 7803148

E-Mail: TGruen@vhu.de www.vhu.de



HSGB
HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Vorsitzender
des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
Hessischer Landtag
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

Referent Herr Grobba
Abteilung 2.2
Unser Zeichen MG/jg

Telefon 06108 6001-39
Telefax 06108 6001-57
E-Mail hsgb@hsgb.de

Ihr Zeichen I 2.4
Ihre Nachricht vom 15.03.2023

Datum 27.04.2023

Sehr geehrter Herr Dr. Naas,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf der Fraktion der CDU und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu dem Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen nehmen zu können.

Hinsichtlich der einzelnen gesetzlichen Regelungen nehmen wir wie folgt Stellung:

1. Zu § 2 – Begriffsbestimmungen

§ 2 Ziff. 6 definiert die Begriffe Raddirektverbindung und Radschnellverbindung. Hierbei wird durch sie geregelt, dass bei Raddirektverbindungen mindestens 1.500 Fahrten am Tag und bei Radschnellverbindungen mindestens 2.000 Fahrten am Tag stattzufinden haben. Da viele dieser Radverbindungen erst in der Planung und im Bau sind, gehen wir davon aus, dass auf eine prognostische Nutzung von 1.500 Fahrten bzw. 2.000 Fahrten am Tag abgestellt wird. Insoweit würden wir anregen, dies im Entwurf klarzustellen.

Hessischer Städte- und
Gemeindebund e.V.
Henri-Dunant-Str. 13
D-63165 Mühlheim am Main
Telefon 06108 6001-0
Telefax 06108 6001-57

BANKVERBINDUNG
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN DE66 5065 2124 0008 0500 31
BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 035 224 14038

PRÄSIDENT
Matthias Baaß
ERSTER VIZEPRÄSIDENT
Markus Röder
VIZEPRÄSIDENT
Thomas Scholz

GESCHÄFTSFÜHRER
Harald Semler
Johannes Heger
Dr. David Rauber



2. Zu § 3 – Zweck und Ziele

In § 3 Abs. 4 sieht der Entwurf vor, dass mindestens 10 % der Haushaltsmittel für den Bau von Landesstraßen dazu genutzt werden sollen, Geh- und Radwege entlang von Landesstraßen zu fördern. Wir würden es begrüßen, wenn die 10 %-Klausel sich auf den Bau von sämtlichen Geh- und Radwegeverbindungen in Hessen beziehen kann und insoweit der Anwendungsbereich auch auf Kreis- und Gemeindestraßen erweitert wird.

3. Zu § 4 – Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung von Fachzentren

Grundsätzlich begrüßen wir es, dass von der Landespolitik Akzente gesetzt werden, um die Landkreise und Kommunen so zu unterstützen, dass eine moderne Nahmobilitätsplanung entwickelt werden kann. Jedoch irritiert, dass in § 4 Abs. 3 des Entwurfes die Einrichtung diverser Fachzentren vorgesehen wird. Hier besteht die Besorgnis auf Seiten des Hessischen Städte- und Gemeindebundes, dass eine neue Verwaltungsebene und Struktur geschaffen wird, die zum einen die Planung nicht vereinfacht und zum anderen enorme finanzielle Mittel binden wird, die unmittelbar in die Förderung und den Ausbau des Radwegenetzes fließen könnten.

4. Zu § 9 – Parkraummanagement

Wir halten diese Regelung für überflüssig, da die Parkraumbewirtschaftung auf Grundlage des Straßenverkehrsgesetzes i. V. m. der Straßenverkehrsordnung durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden angeordnet wird. Von der Rechtsprechung wird gefordert, dass eine verkehrsrechtliche Anordnung auf Grundlage von eigenen Ermessensüberlegungen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde erfolgt. Soweit auf abstrakte Überlegungen von Fachzentren zurückgegriffen wird, besteht die Gefahr, dass die verkehrsrechtlichen Anordnungen nicht gerichtsfest sind, da in diesen Fällen ein Ermessensfehl- bzw. -nichtgebrauch im Raum stehen kann. Es bedarf daher nicht der Einrichtung neuer Fachzentren, sondern allenfalls klarstellende Erlasse des Verkehrsministeriums hinsichtlich dieser Fachfrage.

Des Weiteren sehen wir auch keinen Bedarf für eine zusätzliche Beratung hinsichtlich der Anwendung des „neuen“ § 16a des HStrG. Eventuelle Rechtsfragen könnten in einem Erlass klargestellt werden und zum anderen war auch die komplizierte Regelung des Carsharing in § 16a HStrG per se nicht erforderlich gewesen. Auf Grundlage des § 16 HStrG gab es bereits eine ausreichende Regelung für die Erteilung derartiger Sondernutzungserlaubnisse, die nur geringfügig hätte angepasst werden müssen. Die derzeitige Fassung des § 16a HStrG macht die Einrichtung eines Carsharingparkplatzes im ländlichen Raum unnötig kompliziert, wirft aber keine Fragen auf, die ein zusätzliches Beratungsangebot erfordern. Vielmehr wäre eine Novelle und Reduzierung des § 16 a HStrG auf den notwendigen Inhalt sinnvoller gewesen.

Das Gleiche trifft auf die Kennzeichnung von Abstellflächen für Fahrräder oder Lastenräder zu, die auch kein gesondertes Beratungsangebot durch das Ministerium erfordert. Dies bindet finanzielle Mittel, die besser unmittelbar den Gemeinden und Städten zukommen könnten.

Dem Hessischen Städte- und Gemeindebund entzieht sich die Kenntnis, in welcher Form durch ein Fachzentrum auf Ebene des Verkehrsministeriums die Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladestationen im kommunalen Verkehrsraum erleichtert wird. Hier geht es vor allem um Fragen, ob diese verkehrlich im Sinne der Ordnung des ruhenden Verkehrs möglich sind und wer als Betreiber einer eventuell verlustbringenden Infrastruktur in Frage kommt. Es sei denn, es ist mit dem Gesetz beabsichtigt, die Gemeinden und Städte verstärkt in diese Rolle zu drängen, eine derartige Infrastruktur zu finanzieren, obwohl dies nicht zu den originären Aufgaben einer Kommune gehört.

5. Zu § 10 – Nachhaltige Mobilitätsplanung

Es besteht auf Seiten des Hessischen Städte- und Gemeindebundes die Besorgnis, dass die Schaffung des Fachzentrums für nachhaltige Mobilitätsplanung mit dem im Entwurf vorgesehenen Aufgaben eine zusätzliche Bürokratieebene geschaffen wird. Eine derartige Koordinierungsstelle für den Radwegebau wird diesen weder beschleunigen noch verbessern; insbesondere, wenn bei jedem Projekt nach dieser Vorschrift ein umfassender „Beteiligungsprozess“ durchgeführt werden soll.

Aus der Begründung des Entwurfes ergibt sich, dass in den Planungsprozessen eine angemessene Beteiligung der vor Ort relevanten gesellschaftlichen Gruppen zu organisieren ist.

Die schnelle Umsetzung von Radrouten wird vor diesem Hintergrund nicht erleichtert, sondern wir befürchten eine Verkomplizierung der Verkehrsplanung.

6. Zu § 11 – Nahmobilitätsstrategie und Nahmobilitätskoordination

Wir sind der Überzeugung, dass eine derartige gesetzliche Vorgabe nicht erforderlich ist, um die bestehenden gute Nahmobilitätsstrategie des Verkehrsministeriums abzusichern. Die bisher von der Landesregierung initiiert Nachverkehrsstrategie funktioniert in dem bestehenden rechtlichen Rahmen sehr gut und benötigt keiner weiteren gesetzlichen Rechtfertigung.

Die in dem Entwurf vorgesehene freiwillige Einrichtung von Nahmobilitätskoordinatoren auf Landkreisebene wird zwar von Land gefördert, bleibt aber letztendlich finanziell in der Verantwortung der Kommunen. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass geförderten Stellen nur über einen befristeten Zeitraum finanziert werden und anschließend die volle Kostenlast bei den Landkreisen verbleibt. Es wird hier ein weiterer Bürokratieaufbau initiiert, der zu Lasten der „normalen“ Leistungsverwaltung geht.

7. Zu § 12 – Fuß- und Radverkehrsnetz, Infrastruktur

Die Regelung in **§ 12 Abs. 1** des Entwurfs wiederholt nur die in § 9 HStrG vorgesehenen Aufgaben der Straßenbaulastträger. Auf Grundlage der derzeit geltenden gesetzlichen Regelung haben die Träger der Straßenbaulast bei dem Neubau, Ausbau und der Unterhaltung von Straßen sonstige öffentliche Belange, einschließlich des Umweltschutzes sowie Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung, soweit zu berücksichtigen, dass eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gewährleistet wird. Nach unserer Überzeugung bedarf es daher keiner zusätzlichen parallelen Regelung, die eine unnötige Verkomplizierung beinhalten.

§ 12 Abs. 8 des Entwurfes sieht vor, dass beim Neu-, Um- und Ausbau von Landesstraßen geprüft wird, ob bereits eine geeignete Führung für den Radverkehr besteht. Diese Prüfung erstreckt sich auch auf geplante regionale Radverkehrsnetze, die in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften zum Ausbau des Radhauptwegenetzes Hessen initiiert werden. Wir verweisen diesbezüglich auf § 48 HStrG der vorsieht, dass das Verkehrsministerium die Mindestvoraussetzung festlegt, in welcher Form neue Straßen gebaut und ausgebaut werden müssen. Dies führt dazu, dass bei dem Bau von öffentlichen Straßen im Sinne des Hessischen Straßengesetzes bereits die von dem Verkehrsministerium vorgesehenen Richtlinien zwingend zu beachten sind. Mit der in dem Entwurf vorgesehenen Erweiterung des Anwendungsbereiches wird sich dies in Zukunft auch auf den Bau von sonstigen Radwegen erstrecken. Hierdurch werden die technischen Anforderungen für den Radwegsbau in kommunaler Verantwortung deutlich anspruchsvoller. In Anbetracht dessen, dass Kommunen häufig Radwegeverbindungen auf eigene Kosten entwickeln, erscheint uns dieser Ansatz verfehlt. Hiermit werden unnötige Vorgaben gemacht, die einen Ausbau des Radwegenetzes, wenn er dann nicht letztendlich durch das Land vollständig gefördert werden sollte, deutlich erschwert. Eine eigenständige Entwicklung auf kommunaler Ebene wird damit auf jeden Fall ausgebremst.

8. Zu § 13 Radschnell-/ Raddirektverbindungen

Es wäre es zu begrüßen, wenn in dem Entwurf klar geregelt wird, dass Radschnell-/Raddirektverbindungen in die Baulast des Landes Hessen hineinwachsen. In allen bisher vorliegenden Programmen für den Radwegebau gibt es hierzu keine Klarstellung. Nach den Fördervorgaben wird eine Radschnellwegeverbindung so definiert, dass diese auch dem überörtlichen Radwegeverkehr dient. Es fehlt jedoch an einer Klarstellung, um für derartige politisch gewollte Radwegeverbindungen im Außenbereich, eine Straßenbaulast der übergeordneten Straßenbaulastträger zu begründen.

Tatsächlich besteht derzeit die Verpflichtung und das Risiko, dass wenn eine straßenrechtliche Widmung im Sinne des Hessischen Straßengesetzes erfolgt, dass die jeweilige Gebietskörperschaft zum zuständigen Baulastträger wird. Insofern wäre es der richtige Schritt, in diesem Gesetz zu regeln, dass derartige Verbindungen automatisch in die Baulast des Landes hineinwachsen.



9. Zu § 15 – Verkehrssicherheit

Wir weisen darauf hin, dass es für die Einrichtung derartiger Unfallkommissionen bereits eine Rechtsgrundlage in § 44 Straßenverkehrsordnung und der entsprechenden Verwaltungsvorschrift zur StVO gibt. In der VVStVO wird zu § 44 ausgeführt, dass die Straßenverkehrsbehörden Unfallkommissionen einzurichten haben, deren Organisation, Zuständigkeit und Aufgaben durch Ländererlasse geregelt werden können; dies ist in Hessen bereits geschehen. Insofern können wir nicht erkennen, dass es einer gesonderten gesetzlichen Regelung braucht, wie es dieser Entwurf suggeriert. Nach unserer rechtlichen Einschätzung ist es nicht sinnvoll, verschiedene Rechtsmaterien so zu verknüpfen, dass es für einen Dritten kaum noch möglich ist, den Sinn und Zweck der einzelnen Regelungen zu erkennen. Die Regelung in der Straßenverkehrsordnung ist ausreichend, um die „Vision Zero“, wie sie in der Begründung dieses Entwurfs vorgesehen ist, mit Leben zu erfüllen. Eine Verknüpfung dieses begrüßenswerten Ziels über verschiedene gesetzliche Regelungen führt nicht dazu, dass tatsächlich an der Umsetzung effektiver gearbeitet werden kann. Es ist zu befürchten, dass, wenn auf unterschiedliche Rechtsgrundlagen und Regelungen per Erlass zurückgegriffen werden muss, Widersprüche auftauchen und unnötige Diskussionen geführt werden, die die Umsetzung von Projekten im Sinne der Förderung der Nahmobilität verzögern.

In § 15 Abs. 6 des Entwurfes verpflichtet sich das Land dazu, für alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t Abbiegeassistenten nachträglich zu installieren. Wir würden es begrüßen, wenn vom Land Hessen aus eine Initiative gestartet wird, um eine bundesrechtliche Vorgabe oder Förderung derartiger Abbiegeassistenten für Fahrzeuge mit einer Nutzlast von über 3,5 t zu ermöglichen.

10. Zu § 16 – Sicherheitsaudits

Der Hessische Städte- und Gemeindebund lehnt die Regelung in dieser Form entschieden ab. Es ist darauf hinzuweisen, dass bei dem Neubau von kommunalen Straßen in der Regel eine Fachplanung mittels eines Bebauungsplan erfolgt. Bei dieser Fachplanung sind

die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen zu berücksichtigen und im Einzelfall darzulegen, warum von den dort vorgesehenen Ausbaustandards abgewichen wird. Ein zusätzliches Sicherheitsaudit befrachtet diese kommunale Planung mit unnötigen Kosten, ohne dass tatsächlich ein Mehrwert für die Verkehrssicherheit zu erwarten ist. Es wird von der Landes- und Bundesebene regelmäßig vorgegeben, dass ein Bürokratieabbau gewollt ist. Den können wir in diesem Gesetzentwurf in keiner Art und Weise entdecken.

Insofern stellen wir uns entschieden gegen die verpflichtende Einführung von Sicherheitsaudits beim Neu- und Ausbau von Straßen in kommunaler Baulast.

11. Zu Art. 2 – Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Hier weisen wir darauf hin, dass der Nahmobilität wesentlich mehr geholfen werden würde, wenn § 10 des Hessischen Straßengesetzes dahingehend ergänzt wird, dass in § 10 Abs. 3 HStrG klargestellt wird, dass kombinierte Geh- und **Radwege** ebenfalls in die Reinigungsverpflichtung der Anlieger übertragen werden können, wie es in den meisten anderen Straßengesetzen zwischenzeitlich geschehen ist. Auf Grundlage der derzeitigen gesetzlichen Regelung ist dies nicht möglich.

Die vorgesehene Regelung und Ergänzung von § 6 Abs. 1 S. 1 HStrG ist sinnvoll, jedoch nicht zwingend erforderlich, da die Teileinziehung von Straßen bisher seit Jahren ohne Weiteres rechtlich umgesetzt werden konnte. Eine Teileinziehung von Straßen war jederzeit für die Einrichtung einer Fußgängerzone bereits in der Vergangenheit auf Grundlage des Hessischen Straßengesetzes möglich. Insofern würde es nach unserer Einschätzung ausreichen, wenn anlässlich der Novelle in § 6 Abs. 1 S.1 HStrG klargestellt würde, dass eine Teileinziehung von Straßen möglich ist, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Die in dem Entwurf vorgesehene Reduzierung auf das Wohl der Allgemeinheit ist nach unserer Einschätzung zu weitgehend. Wir möchten insofern vorschlagen, § 6 Abs. 1 dahingehend zu formulieren, dass:

„Eine öffentliche Straße ganz oder teilweise eingezogen werden kann, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht...“.



Diese Abänderung würde ausreichend sein, um die Teileinziehung im Gesetzeswortlaut mitaufzunehmen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und verbleiben
mit freundlichen Grüßen


Johannes Heger
Geschäftsführer



Mobilität für Menschen.

Stellungnahme des VCD Hessen zum Nahmobilitätsgesetz der Landesregierung – Anhörung am 3. Mai 2023

Als Umwelt- und Verbraucherschutzverband setzt sich der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) für einen Mobilitätsmix ein, der klimaschonend, sicher und sozial gerecht ist. Um gleichermaßen allen Menschen, Sicherheit, Mobilität und damit soziale Teilhabe zu ermöglichen und um die Emissionen im Verkehrssektor zu senken, ist es dringend notwendig den Umweltverbund zeitnah erheblich zu stärken und dessen Nutzung attraktiver zu gestalten.

Der VCD begrüßt daher ausdrücklich die Intention der Gesetzesänderung.

Zusätzlich zur im Gesetz thematisierten Nahmobilität braucht es allerdings auch ein barrierefreies, bezahlbares und zeitlich gut abgestimmtes und durchgängiges Angebot an öffentlichen Verkehrsdienstleistungen. Nur in Kombination, also gesamtheitlich gedacht, kann der Umweltverbund funktionieren und so seinen gesellschaftlichen Wert maximieren. Hier muss zusätzlich zu den Nahmobilitätsmaßnahmen eine Nachbesserung erfolgen. Der VCD hat zu diesem Zweck, gemeinsam mit anderen Verbänden, mit dem Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz) bereits einen konkreten Vorschlag unterbreitet. Wir sind daran interessiert eine Ausgangslage zu schaffen, die den Umweltverbund stärkt, egal mit welchem Wortlaut.

Ein wichtiger Aspekt, der im neuen Nahverkehrsgesetz leider zu kurz kommt, ist die Verkehrssicherheit. Zwar wird die „Vision Zero“ als Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit benannt, an konkreten Maßnahmen und Zielen mangelt es allerdings. Hierzu gehört beispielsweise die verbindliche Einführung von Sicherheitsaudits, damit Unfälle bereits im Vorfeld so weit wie möglich verhindert werden. Ebenso fehlt es an vorgeschriebenen Verkehrssicherheitsmaßnahmen von Kommunen und Betreibern von Kindergärten und Schulen, um die Wege dorthin so sicher wie möglich zu gestalten. Das Gesetz zeigt sich in der jetzigen Version lediglich mit Empfehlungen und Förderungen zur Schulwegesicherheit und somit bei diesen Punkten viel zu unverbindlich.

Der stärkere Ausbau der Nahmobilität und die Erhöhung der Verkehrssicherheit stellt auch wirtschaftlich schon nach kurzer Zeit einen erheblichen Standortvorteil dar. Durch den Einsatz von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad oder dem öffentlichen Nahverkehr wird der Ausstoß von Schadstoffen und Lärm reduziert, was wiederum positive Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung hat. Viele Volkskrankheiten werden durch genannte Faktoren reduziert. In der Folge kommt es zu weniger Fehltagen, einer geringeren Belastung des Gesundheitssystems und einem besseren allgemeinen Gesundheitszustand. Gleiches gilt auch für einen Ausbau der Verkehrssicherheit. Schwere Unfälle haben nicht nur direkte Folgen in Form von Verletzungen, sondern auch traumatische Belastungen bei Zeuginnen und Zeugen sowie Familienangehörigen. Sie sind durch entsprechende Maßnahmen reduzierbar. Darüber hinaus führt der Ausbau des Umweltverbundes in Städten zu einer freiwilligen Reduktion der Kfz-Nutzung. Viele Menschen schaffen den eigenen Pkw ab, wenn gute Alternativen zur Verfügung stehen. Wenn dadurch öffentlicher Raum frei wird, kann dieser für andere Zwecke, wie zum Beispiel die Nutzung durch Liefer- und Handwerksdienste oder Auslagen, genutzt werden. Dies wiederum kann zu einer Steigerung der wirtschaftlichen Effizienz und Attraktivität der Stadtzentren beitragen.

Insgesamt lässt der vorliegende Gesetzentwurf des Nahmobilitätsgesetzes noch viele Möglichkeiten zur Verbesserung der Mobilität in Hessen offen. Der VCD möchte daher den Gesetzgeber ermutigen das Gesetz um konkrete Ziele und Maßnahmen zu ergänzen, die dazu beitragen, den Umweltverbund weiter zu stärken und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Nur so kann eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität in Hessen erreicht werden.