

## **Ausschussvorlage WVA 20/57 – Teil 3 – öffentlich –**

Stellungnahmen der Anzuhörenden zu

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

17. Dr. Dirk Spaniel, MdB

S. 77

Dr. Dirk Spaniel, Platz der Republik 1, 11011 Berlin

Hessischer Landtag  
Ausschuss für Wirtschaft, Energie,  
Verkehr und Wohnen  
Schloßplatz 1-3  
65183 Wiesbaden

Berlin, den 05.05.2023

**Dr. Dirk Spaniel**  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Büro: Schadowstr. 12/13  
Telefon: +49 30 227-75128  
dirk.spaniel@bundestag.de

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

ich bedanke mich zunächst für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung durch den Ausschuss den Entwurf des Gesetzes zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen kommentieren zu dürfen.

Die Initianten des Gesetzentwurfes, die Fraktion der CDU und der Grünen im Hessischen Landtag beschreiben die CO<sub>2</sub>-Emissionsreduktion, Verbesserung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten und die Verbesserung der Verkehrssicherheit als Leitgedanken des Gesetzentwurfs. Nach meiner Einschätzung berücksichtigt dieser Entwurf jedoch die gesellschaftlichen Zielkonflikte im Verkehrswesen, wie die volkswirtschaftlichen Kosten der Mobilität oder sektorübergreifende Emissionen, nur unzureichend.

Zunächst möchte ich auf die vermeintliche CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung durch das Nahmobilitätsgesetz eingehen: Die Verfasser des Gesetzentwurfs selbst sprechen davon, dass der Neubau von Radwegen auch touristischen Reisen zugeordnet ist. Touristische Verkehre sind jedoch einerseits Mehrverkehre, die andernfalls nicht angefallen wären und ersetzen nur in wenigen Fällen Verkehre die andererseits durch emissionsintensivere Verkehre durchgeführt worden wären. Darüber hinaus induzieren Touristische Verkehre in der Regel durch die Anreise an den Ort dem touristischem Interesse weitere Verkehre. Die Aktivierung touristischer Verkehre wird aus unserer Sicht begrüßt, ist jedoch konträr zum Ziel des Gesetzes, CO<sub>2</sub> einzusparen.

Weiter fordert das Gesetz, dass Duschkmöglichkeiten am Arbeitsplatz geschaffen werden sollen, um die Anreise per Rad attraktiver zu gestalten. Dies soll als Selbstverpflichtung für Dienststellen des Landes gelten.

Hier sei angemerkt, dass warmes Duschen selbst einen erheblichen Energiebedarf hat, der darüber hinaus beachtliche Mengen CO<sub>2</sub>



emittiert. So fordert die Landesregierung Baden-Württembergs ([nachhaltigkeitsstrategie.de](http://nachhaltigkeitsstrategie.de)) in einer Kampagne dazu auf, die Zeit des Duschens von zehn auf fünf Minuten zu verkürzen, da ein langer Duschvorgang bis zu 1530 g CO<sub>2</sub> emittiere. Umgerechnet auf den Flottenverbrauch neu zugelassener Fahrzeuge in Deutschland (110 gCO<sub>2</sub>/km) könnten also bis zu 13,9 km mit einem PKW an Arbeitsweg zurückgelegt werden, ohne dass sich die CO<sub>2</sub>-Bilanz im Vergleich zum duschenden Radfahrer verändert. Darüberhinaus ist aufgrund anderer Gesetzgebung (EU Richtlinie zu Verbrennungsmotorverbot, Flottengrenzwerte) bereits heute anzunehmen, dass der Pkw-Verkehr mittelfristig CO<sub>2</sub>-neutral stattfindet. Demnach wäre durch dieses Gesetz eine CO<sub>2</sub>-Mehremission ab ca 2035 zu erwarten, da die Wärmeerzeugung für Warmwasser auf Sicht mit CO<sub>2</sub> Emissionen verbunden sein wird.

Die Kosten für die Arbeitgeber, solche sanitären Einrichtungen vorzuhalten, sind darüber hinaus ebenfalls beträchtlich und in manchen Fällen schwer umsetzbar.

Das zweite Ziel, durch Nahmobilität die Mobilität insbesondere von Menschen mit Behinderungen zu verbessern, ist wissenschaftlich nicht haltbar. Die Zahlen der MiD-Studien (2017) des BMDV zeigen, dass der Aktionsradius von Personen mit Gehbehinderungen und sogar mit Sehbehinderungen durch die Verfügbarkeit eines PKWs im Haushalt maßgeblich erweitert wird. Ihr täglicher Aktionsradius steigt durch den PKW von sechs Kilometer für Personen ohne PKW auf bis zu 16, respektive 17 Kilometer pro Tag. Diese Befähigung, ein selbstbestimmtes Leben in Freiheit durch die Nutzung eines PKWs führen zu können, sollte entsprechend gewürdigt werden. Durch die in diesem Gesetz verankerte Bereitsstellung von Flächen im innerstädtischen raum wird der Parkraum verknappt und damit die Zugänglichkeit für Personen die Pkw als Verkehrsmittel nutzen -mit und ohne Behinderungen- erschwert.

Das dritte Ziel, durch mehr Nahmobilität die Verkehrssicherheit zu steigern, widerspricht den langjährigen Unfallstatistiken. So entnehmen wir dem Unfallverhütungsbericht 2020/2021 im Jahr 2017 79.826 Fahrradunfälle und 244.817 PKW-Unfälle. Normiert über die Verkehrsleistung der beiden Mobilitätsformen ergeben sich ca. 2 Unfälle pro einer Million Personenkilometern (PKM) für Radverkehr, jedoch nur etwa 0,26 Unfälle pro Million PKM beim PKW. Das bedeutet, der PKW ist 7,7 mal sicherer als der Fahrradverkehr. Noch bedrückender sind die Zahlen der Kinderunfälle. Hier liegen 8466 Unfälle auf Fahrrädern und 7387 Unfälle in PKW vor. Normiert über die Verkehrsleistung ergibt dies 0,215 Unfälle pro Million PKM auf dem Rad und 0,0081 Verunglückte im PKW. Das sind 26,5 mal mehr verunglückte Kinder auf dem Fahrrad im Vergleich zum PKW.



Darüber hinaus fordert das Gesetz eine Festschreibung der Nahmobilitätsausgaben in Höhe von 10% des Etats für Landstraßen allgemein. Das ist meines Erachtens nach ein unzweckmäßiger, haushalterischer Verdrängungsbewettbewerb zu Lasten anderer Investitionen. Ebenso wird im Gesetzesentwurf nur einmalig und beiläufig von der Beachtung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses als Grundlage für Priorisierungsentscheidungen gesprochen. Die Budgetierung öffentlicher Gelder sollte objektiver und transparenter erfolgen.

Die Pläne der hessischen Koalitionäre bedeuten darüber hinaus einen erheblichen Flächenmehrbedarf für die Nahmobilität. Insbesondere § 9 Abs. 2 und 3 bedeuten im städtischen Raum eine Verdrängung von dringend benötigten Parkflächen. Auch die "private Nutzung dienstlich ausgegebener BahnCards" ist ein Vorhaben, das aus steuerrechtlicher Sicht geprüft werden sollte.

Die Initianten des Gesetzes beschäftigen sich ebenfalls nicht mit dem relevanten Problem steigender Diebstahlskriminalität, insbesondere bei (hochwertigen) Fahrrädern im Privatbesitz. Dabei ist die Sicherheit des Privateigentums ein Schlüssel, um multimodale Mobilitätskonzepte mit Fahrrädern überhaupt zu ermöglichen. Das nicht zu berücksichtigen spricht für einen Entwurf, der sich fernab der Lebensrealität der meisten Menschen dieses Landes befindet.

Zusammenfassend empfehle ich dem vorliegenden Gesetzesentwurf, in dieser Fassung nicht zuzustimmen, bevor den zuvor genannten, entscheidenden Zielkonflikten Rechnung getragen wurde. Weder die CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung, noch die Verbesserung der Mobilität aller Menschen, noch die Verkehrssicherheit kann, gemäß wissenschaftlicher Erkenntnisse, mit dem vorliegenden Konzept erreicht werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Dirk Spaniel, MdB