

Ausschussvorlage WVA 20/64 – Teil 1 – öffentlich –

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu

Gesetzentwurf

Fraktion der SPD

Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)

– Drucks. [20/11132](#) –

1. Verkehrsclub Deutschland (VCD)	S. 1
2. LAG ÖPNV Hessen	S. 3
3. Hessischer Städte- und Gemeindebund	S. 8
4. Hessischer Bauernverband e. V.	S. 16
5. Sozialverband VdK Hessen-Thüringen	S. 18
6. Hessischer Handwerkstag	S. 20
7. Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Hessen-Thüringen.	S. 22
8. PRO BAHN Hessen	S. 24
9. Hessischer Landkreistag	S. 26
10. Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V.	S. 32
11. FUSS e. V.	S. 34
12. Hessischer Städtetag	S. 37
13. Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH	S. 43
14. Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände	S. 47
15. NaturFreunde Hessen	S. 56



Mobilität für Menschen.

**Stellungnahme des VCD Hessen zum Gesetzentwurf der SPD
„Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende („Verkehrswendegesetz“)“ –
Schriftliche Anhörung am 6. September 2023**

Als Umwelt- und Verbraucherschutzverband setzt sich der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) für ein hessenweites Mobilitätsangebot ein, das klimaschonend, sicher und sozial gerecht alle Menschen erreicht, egal ob sie im urbanen Raum oder auf dem Land leben, und ihnen eine echte Verkehrsmittelwahlfreiheit ermöglicht. Um die Emissionen im Verkehrssektor zu senken, ist es darüber hinaus dringend erforderlich, den Umweltverbund schnell zu stärken, um THG-intensive Pkw-Fahrten weiter zu vermeiden.

Der VCD begrüßt die Gesetzesvorlage „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)“. Sie entspricht in weiten Teilen dem von der Verbände übergreifenden Initiative „Verkehrswende Hessen“ vorgelegten Entwurf eines Verkehrswendegesetz für Hessen mit klaren Zielen für den gesamten Umweltverbund.

Gestrichen wurden aus unserem Entwurf alle Passagen, in denen Bevorrechtigungen für den Fuß- und Radverkehr, hinsichtlich der Schaltung von Lichtsignalanlagen, vorgesehen waren. Hier soll es also in den Augen der SPD zu keiner Veränderung kommen. Tatsächlich hält die aktuelle Straßenverkehrsordnung, die die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Pkw-Verkehrs als oberstes Ziel neben der Sicherheit aufführt, eine solche Möglichkeit bisher nicht so einfach vor. Doch wurde am 21. Juni 2023 der Referentenentwurf für eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung von der Bundesregierung vorgelegt. Darin werden neben der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs als neue Ziele Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt, worunter die Privilegierung des Fuß- und Radverkehrs fallen kann.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) – vom BMDV beauftragt mit der Erstellung von Regelwerken für die kommunale Planung – hat bereits im November letzten Jahres die „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei

der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“, kurz die „E Klima 22“, herausgegeben. Darin wird klar dargelegt, dass Planerinnen und Planer bereits jetzt den Fuß- und Radverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen haben. Eine von vielen vorgeschlagenen Maßnahmen betrifft die Intervalle von Ampelschaltungen. Ab sofort sind für Zufußgehende und Radfahrende kürzere Wartezeiten als für den Pkw-Verkehr anzuordnen.

Wir schlagen deshalb vor, die entsprechenden Passagen aus dem von der Initiative „Verkehrswende Hessen“ vorgelegten Gesetzesentwurf in den Gesetzesentwurf der SPD wieder einzupflegen:

- Die Träger der Straßenbaulast haben die Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbunds bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber den Belangen des motorisierten Individualverkehrs zumindest gleichberechtigt zu berücksichtigen, soweit gesetzlich nicht anders geregelt.
- Lichtsignalanlagen sind so zu steuern, dass eine Querung insbesondere an Straßen mit zwei Fußgängerfurten, die durch eine Mittelinsel oder einen Fahrbahnteiler getrennt sind, innerhalb einer Grünphase möglich ist.
- Lichtsignalanlagen sind für den Radverkehr so zu steuern, dass eine schnelle Grünschaltung ausgelöst werden kann (Grüne Welle).

Freundliche Grüße

Stephan Voeth
(VCD Hessen Landesvorstand, Vertrauensperson Initiative Verkehrswende Hessen)
Anja Zeller
(VCD Hessen, Geschäftsführung)

Juli 2023



LAG ÖPNV · c/o traffiQ · Stiftstr. 9-17 · 60313 Frankfurt am Main

An den Vorsitzenden des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
z.Hd. Frau Geschäftsführerin Heike Schnier

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

Ihre Nachricht vom

Unsere Ansprechpartnerin
Dr. Dorothea Kalleicher

069 212-26642
d.kalleicher@traffiQ.de

Datum
26.07.2023

**Schriftliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen im Hessischen Landtag zum Thema Verkehrswendegesetz
Gesetzentwurf der SPD Fraktion Drucksache 20/11132 vom 23.05.2023
Hier: Stellungnahme der Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Möglichkeit, zu dem Entwurf der SPD „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)“ Stellung zu nehmen.

Das mit dem Entwurf des Verkehrswendegesetzes von der SPD verfolgte Ziel, Mobilität in Hessen bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei zu gestalten, ist fraktionsübergreifend als Ergebnis der Enquete Kommission des Landtages „Mobilität der Zukunft in Hessen 2030“ im Abschlussbericht dokumentiert. Es ist sehr positiv zu bewerten, dass der ÖPNV in der politischen Diskussion des Landes Hessen hohe Priorität genießt und als wesentlicher Teil der Verkehrswende gesehen wird.

Anmerkung:

Dass der Anteil des Umweltverbundes, bestehend aus Fußverkehr, Radfahren und Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) am Modal Split bis 2030 65 % erreichen soll, wird im Vergleich zum Status Quo als sehr ambitioniert angesehen. So werden im Abschlussbericht der Enquete Kommission des Landtages für 2017 die Anteile des ÖPNV mit 19 % und Fuß- und Radwege mit je 3 % angegeben (s. S. 21). Carsharing zählt nicht zum Umweltverbund und dies sollte auch im Gesetz (s. Gesetzestext § 2 Begriffsbestimmungen Ziffer 5) berichtigt werden. Die Begriffsbestimmung und das Ausmaß der Zielerreichung sowie die Bemessungsbasis sollten noch einmal abgestimmt werden.



Die Zielvorgabe von 65 % Anteil des Umweltverbundes am Modal Split ist nach dem Gesetzesvorschlag jährlich vom Träger der Straßenbaulast zu überprüfen (§ 3) und bei Nichterreichung durch erhebliche Einschränkungen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) eine Reduzierung um mindestens 10 % jährlich umzusetzen. Dies schließt „verhältnismäßige Eingriffe in private Rechte“ bei der Straßenraumaufteilung und Straßenraumgestaltung explizit ein.

So wird z. B. in **Artikel 2 Änderung des Hessischen Straßengesetzes** dem für das Straßenwesen zuständigen Ministerium die Kompetenz zugebilligt: „die Nutzung nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen von verkehrlicher Nutzung zu bestimmen.“ Weitgehende Änderungen im Straßengesetz zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr „haben zu erfolgen“, sofern die fünfjährige Überprüfung die Einhaltung der Ziele durch die bisherigen Maßnahmen nicht erwarten lässt.

Anmerkung: Die freie Verkehrsmittelwahl der Bürgerinnen und Bürger kann durch die erforderlich werdenden Maßnahmen erheblich eingeschränkt werden. Eine Bevorzugung des ÖPNV bei Ampelschaltungen und Maßnahmen zur Beschleunigung der Busverkehre auf öffentlichen Straßen z. B. durch Busspuren sind im Interesse der Fahrgäste und könnten den Anstieg des ÖPNV-Anteils am Modal Split tendenziell begünstigen. Eine finanzielle Förderung durch das Land Hessen für die Zusatzaufgaben in den Kommunen ist im Gesetz bisher nicht vorgesehen. Diese wäre entsprechend dem Konnexitätsprinzip noch zu ergänzen.

In Artikel 3 wird auf die **Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG)** hingewiesen, ohne dass § 3 Abs. 2 als neu gekennzeichnet wird. Der neue Absatz 2 sieht die Erweiterung der Schienenkapazitäten, Streckenerweiterungen und Reaktivierungen stillgelegter Trassen vor, „sofern die Aufgabenträger die Finanzierung der betrieblichen Ausgaben der jeweiligen Strecken sicherstellen.“ Dieser Absatz stellt eine erhebliche Änderung zum bisherigen Gesetz dar.

Anmerkungen: Aufgabenträger nach dem HÖPNVG sind die Kommunen, die Betriebsaufwendungen dieser reaktivierten, erweiterten oder neuen Strecken nicht tragen können. Der Rhein-Main-Verkehrsverbund wird nach langen Diskussionen der Gesellschafter nun ab 2025 keine Partnerschaftsfinanzierung aus kommunalen Mitteln für regionale Strecken mehr vorsehen. Die Erweiterungen und Ergänzungen sind von der Branche sehr gewünscht und im Interesse der Fahrgäste; es müsste im Gesetz jedoch ausdrücklich klargestellt werden, dass der Betrieb aus Bundes- und Landesmitteln zu decken ist. Die Technologieoffenheit im Betrieb mit alternativen Antrieben (s. neuer § 3 a) wird begrüßt.



§ 4 HÖPNVG wird gesetzlich konkretisiert und erheblich ausgeweitet, indem z. B.

- ein Stundentakt zwischen 5 Uhr und 23 Uhr (Abs. 1),
- ein einziger Umstieg bei Fahrten zwischen Mittel- und Oberzentren unter Wahrung der Anschlusssicherheit (Abs. 1),
- die Verdichtung von flexiblen Bedienformen in Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehren (Abs. 1),
- Anrufbusse für den ländlichen Raum (neuer Abs. 1a),
- ein deutlich ermäßigter Beförderungstarif (Abs. 5),
- kostenlose Mitnahme von Fahrrädern (Abs. 7),
- Vorgaben für die Ausgestaltung, Beschilderung und ungehinderte An- und Abfahrten von Haltestellen (Abs. 8)

vorgeschrieben werden.

Anmerkungen:

Mit den **Vorgaben zum Stundentakt und der Ergänzung der Bedienformen** im Abs. 1 und 1a des Gesetzentwurfes soll der im Grundgesetz vorgesehenen Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zwischen Ballungsräumen und ländlichem Raum Rechnung getragen werden. Auf die damit verbundenen Folgekosten im Betrieb für die Kommunen wird hingewiesen (s. z. B. Roland Berger Gutachten zum Finanzierungsbedarf des ÖPNV im RMV-Gebiet aus 2020: alleine für die lokalen Verkehre beläuft sich das Finanzierungsdefizit auf 562 Mio. Euro in 2030 bei Umsetzung aller erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Verkehrswende und einem Finanzierungsbeitrag von insgesamt 1.839 Mio. Euro).

Gleichzeitig werden in dem Gesetzentwurf in Abs. 5 **niedrigere Beförderungstarife** als bisher und die kostenlose Mitnahme, z. B. von Fahrrädern, gefordert. Eine Umsetzung nimmt Einfluss auf die Einnahmen und wäre entsprechend finanziell aus Landesmitteln zu kompensieren.

Die Forderungen zur **Verbesserung der Infrastruktur an Haltestellen** wird begrüßt und deckt sich mit den Vorgaben zur Barrierefreiheit im ÖPNV. Auch über die hieraus folgenden finanziellen Aufwendungen bedarf es eines Konsenses, wie diese gedeckt werden sollen.

Die im Entwurf enthaltenen gesetzlichen Vorgaben gehen erheblich über die gesetzliche Rahmensetzung im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem bestehenden Hessischen ÖPNV Gesetz (HÖPNVG) hinaus. Hierüber sollte im Einzelfall vor Ort von der jeweiligen Kommune und unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit (auch aus Bundes- und Landesmitteln) entschieden werden.



Eine landesweit einheitliche Festlegung scheint extrem teuer. Wenn einheitliche Standards politisch mehrheitlich gewollt und für sinnvoll erachtet werden, sind diese nicht ohne erhebliche organisatorische und finanzielle Unterstützung durch das Land Hessen realisierbar.

Neu im Gesetzentwurf ist der **§ 4a Hessentakt**. In Zusammenarbeit mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsverbünden soll das Hessische Verkehrsministerium durch integrale Taktfahrpläne Verkehrsverbindungen verbessern und die Vernetzung von Verkehrsmitteln voranbringen. Ziel ist u.a. die Verkürzung von Reisezeiten durch landesweit vergleichbare Bedienungsstandards und „vergleichbare Fahrplanangebote in den Verdichtungsräumen und im ländlichen Raum“. Während Beispiele für bauliche und fahrzeugtechnische Verbesserungen im Gesetzentwurf und der Begründung genannt werden, fehlen Ausführungen zu den von der SPD-Fraktion gewünschten organisatorischen Anpassungen.

Anmerkung: Das Ziel einer durchgängigen, landesweiten Anbindung ist gut, geht jedoch im Gesetzentwurf zu Lasten der kommunalen Eigenständigkeit und führt notwendigerweise zu einer starken Zentralisierung des Verkehrssektors. Die sehr unterschiedlichen Besiedlungsstrukturen und die vor Ort bestehenden ÖPNV-Angebote sind zu berücksichtigen. Außerdem wären die bestehenden Verkehrsverträge mit den Verkehrsunternehmen, die im Zuge von Ausschreibungen und wettbewerblichen Vergabeverfahren zustande gekommen sind, entsprechend anzupassen. Dies kann unter Umständen mit erheblichen Strafzahlungen verbunden sein. Dieser Vorschlag zur Zentralisierung läuft dem bisherigen Kerngedanken des HÖPNVG, dass Mobilität eine kommunale Aufgabe ist und das Angebot regional und lokal vor Ort geplant und ausgestaltet werden soll, zuwider. Außerdem bleibt auch hier die Finanzierungsfrage offen.

Fazit:

Der Grundgedanke des Gesetzentwurfes, den Umweltverbund zu stärken, ist aus Sicht des ÖPNV sehr zu begrüßen. Bei Übertragung neuer Aufgaben auf die kommunale Ebene, z. B. für Planung, Organisation, Evaluation, Marketing und Verkehrssteuerung, wären die kommunalen Aufgabenträger – entsprechend dem Konnexitätsprinzip – vom Land Hessen mit den notwendigen personellen und finanziellen Ressourcen auszustatten. Ob die Änderungen des HÖPNVG, die auf eine deutlich stärkere Zentralisierung von Entscheidungen hinauslaufen, mehrheitlich politisch gewünscht sind, bedarf noch eines Diskussionsprozesses. Hier sollten auch die hessischen kommunalen Spitzenverbände und die LAG ÖPNV Hessen einbezogen werden.



Sollte der Gesetzentwurf eine politische Mehrheit finden, sollten die durch den Entwurf gestärkten Entscheidungsträger (hier: Land Hessen und Verkehrsministerium) sich zur vollständigen Finanzierung der Änderungen und Ergänzungen der verkehrlichen Angebote aus originären Landesmitteln bekennen. Zusätzliche Personalaufwendungen und Kosten für Infrastruktur und Betrieb sollten vom Land übernommen werden. Dies gilt umso mehr, wenn – nach Einführung des Deutschlandtickets und einem Hessenpass mobil – durch weitere Absenkungen der Fahrpreise, wie im Gesetzentwurf gefordert (s. § 4 c) neuer Abs. 5), der Anteil der Nutzerfinanzierung weiter reduziert wird.

Als Alternative zu der mit dem Verkehrswendegesetz intendierten Zentralisierung im ÖPNV, könnten – unter Nutzung bestehender, bewährter Strukturen und den vertraglichen Ausgestaltungen nach dem Besteller-Ersteller-Prinzip – zunächst vorrangig die zentralen Pendlerströme gestärkt und Verkehrsangebote im Interesse der Fahrgäste bestmöglich verknüpft werden.

Darüber hinaus sollten in einem neuen Landes-ÖPNV-Gesetz die Möglichkeiten zur Finanzierung des ÖPNV aus neuen Finanzierungsquellen, z. B. der Nutznießerfinanzierung, für die Kommunen eröffnet werden. Vorschläge dazu kann die Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV in die Diskussion einbringen. Für Gespräche steht der Vorstand gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.-Ing. Tom Reinhold
Vorsitzender des Vorstandes
Landesarbeitsgemeinschaft ÖPNV Hessen



HSGb

HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

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

Hessischer Landtag
Bereich Ausschussgeschäftsführung
Wirtschaftsausschuss
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

EINGEGANGEN

07. Aug. 2023

HESSISCHER LANDTAG

Beitrag → WVA

Referent Herr Grobba
Abteilung 2.2
Unser Zeichen MG/mp

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

Ihr Zeichen
Ihre Nachricht vom 04.07.2023

Datum 04.08.2023

Gesetzentwurf Fraktion der SPD Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter Herr Dr. Stefan Naas,

wir bedanken uns für die Gelegenheit hinsichtlich des Gesetzentwurf der Fraktion der SPD für das Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende Stellung beziehen zu können.

Wir nehmen aus Sicht der kreisangehörigen Städte und Gemeinden wie folgt zu dem Gesetzentwurf Stellung:

1. Zu § 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes

§ 3 Abs. 2 sieht eine generelle Verpflichtung der Träger der Straßenbaulast vor, regelmäßig Verkehrserhebungen zu erstellen. Für uns stellt sich die Frage, auf welche Straßen sich diese Verpflichtung bezieht, da eine derartige Verpflichtung zur Erhebung von Verkehrsdaten für sämtliche Straßen einer Kommune, nicht zu leisten wäre. Wir gehen davon aus, dass dies sicherlich nicht beabsichtigt ist und bitten daher um eine Konkretisierung im Entwurf.

Des Weiteren halten wir den vorgesehenen Automatismus zur Umschichtung und Steuerung des Verkehrs für bedenklich. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass nach dem Wortlaut dieser Vorschrift, auch Bundesstraßen miterfasst werden würden, auf deren Verkehrsbelastung der Landesgesetzgeber keinen Einfluss hat. Es

müsste daher der Anwendungsbereich des Gesetzes auf Landes-, Kreisstraßen Stadt- und Gemeindestraßen begrenzt werden.

Soweit jedoch aufgrund der tatsächlichen Entwicklung des Verkehrssektors der Regulationsmechanismus, den das Gesetz vorsieht, keine Wirkung entfaltet, würde eine Steigerung der Quoten im motorisierten Individualverkehr zwingend zu einer Umschichtung von Finanzmitteln führen, ohne dass das Ziel des Gesetzes in dieser Form erreicht werden kann. Insofern wird die Regelung § 3 Abs. 2 des Entwurfes von uns abgelehnt.

2. Zu § 4 Öffentlichkeitsarbeit

Soweit in § 4 eine Verpflichtung der Gemeinden für öffentlichkeitswirksame Werbung gesetzlich fixiert wird, müsste dies unmittelbar mit einer entsprechenden finanziellen Förderung und Ausstattung verbunden werden, um den Konnexitätsgrundsatz zu berücksichtigen. Ist dies nicht der Fall, wird die Regelung in § 4 des Entwurfes von uns abgelehnt.

3. Zu § 5 Grundsätze

§ 5 sieht pauschal die Verpflichtung vor, dass die Träger der Straßenbaulast die Straßen so sicher zu gestalten haben, dass es landesweit keine tödlichen Unfälle mehr geben kann. Aufgrund der Regelungen im Hessischen Straßengesetz und der Straßenverkehrsordnung sind die Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörden ohnehin bereits gesetzlich dazu verpflichtet, regelmäßig den verkehrssicheren Zustand der Verkehrsanlagen zu überprüfen und entsprechend so umzugestalten, dass weitere Unfälle vermieden werden. Eine weitere gesetzliche Regelung dieses Ziels ist daher nicht erforderlich.

4. Zu § 6 Sicherheitsaudits

Die hier vorgesehene Verpflichtung zur Durchführung von Sicherheitsaudits bei jeglichen Straßenbaumaßnahmen geht weit über den Bereich hinaus, bei dem eine solche sinnvoll wäre. Denn nach dem Wortlaut dieser Vorschrift bedeutet dies, dass selbst bei der Neuanlage eines verkehrsberuhigten Bereiches in einem Wohngebiet ein entsprechendes Sicherheitsaudit durchzuführen wäre. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass bereits die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen entsprechende Vorgaben enthalten. Das Gesetz führt zu einer erheblichen Ausgabensteigerung auf Seiten der Baulastträger - insbesondere der Städte und Gemeinden. Diese Finanzmittel fehlen an anderer Stelle. Im Ergebnis kann daher diese weitgefasste Formulierung, die der Entwurf in § 6 Entwurfes vorsieht, von uns nicht mitgetragen werden.

5. Zu § 7 Sicherung auf Schulwegen

Da die Schulträger in Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenverkehrsbehörden und Ordnungsbehörden bereits Schulwegepläne zu erstellen haben, ist eine weitere gesetzliche Verpflichtung der Verantwortlichen entbehrlich.

6. Zu § 8 Mobilitätsmanagement

Es ist darauf hinzuweisen, dass eine derartige Regelung nur sinnvoll und denkbar ist, wenn eine tatsächliche Kostenübernahme durch das Land erfolgt. Falls dies nicht beabsichtigt und gewährleistet wird, muss diese Regelung ersatzlos gestrichen werden.

7. Zu § 10 Zählstellen

Hier müsste ergänzt werden, dass nicht nur die Zählstellen durch das Land zur Verfügung gestellt werden, sondern sämtliche Kosten durch das Land getragen werden müssen. Ansonsten wird diese Regelung von uns zurückgewiesen.

8. Zu § 12 Grundsätze

Hier ist darauf hinzuweisen, dass eine entsprechende Regelung in § 9 des Hessischen Straßengesetzes bereits vorhanden ist.

9. Zu § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Eine derartige Regelung ist aus unserer Sicht nicht erforderlich, da sowohl die Vorgaben im Hessischen Straßengesetz die Gemeinden dazu verpflichten, die technischen Vorgaben des Landes beim Bau und Ausbau von Straßen zu beachten, sowie sämtliche verkehrsrechtlichen Vorgaben, die aus der Anlage für Stadtstraßen und den verkehrsrechtlichen Regelwerken folgen.

Eine weitere gesetzliche Normierung dieser Verpflichtung ist daher nicht erforderlich.

Die Regelung in § 14 Abs. 2 könnte den Vorgaben in der Straßenverkehrsordnung widersprechen. Denn dort hat der Bund bereits entschieden, in welchen Fällen der Radverkehr auf Gehwegen freigegeben werden kann. Die hier gewählte Formulierung schränkt diese Möglichkeiten ein, so dass dies zum Nachteil des Radverkehrs führen könnte. Mithin wird eine derartige Regelung durch uns nicht mitgetragen.

10. Zu § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

Soweit tatsächlich eine derartige Finanzierung und Förderung durch das Land erfolgen sollte, wird dies durch uns ausdrücklich begrüßt.

11. Zu § 16 Querungen

Hier ist anzumerken, dass die Regelwerke für die Anlage von Fußgängerquerungen den Vorrang vor einer landesrechtlichen Regelung haben, so, dass wir keinen Sinn in dieser Regelung sehen.

12. Zu § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

Wir weisen darauf hin, dass in § 17 Abs. 2 geregelt wird, dass Radverkehrsanlagen so gestaltet werden sollen, dass ein unzulässiges Befahren und Halten durch Kraftfahrzeuge zu unterbleiben hat. Mithin enthält diese Regelung die Vorgabe, dass die Straßenbaulastträger verstärkt Fahrbahnteiler montieren. Damit werden zusätzliche Gefahrenquellen für Radfahrer geschaffen. Insbesondere Erhebungen auf Radwegen, seitliche Schweller und Pfosten stellen ein regelmäßiges Hindernis für den Radverkehr dar. Diese Einrichtungen können zu erheblichen Gefährdungen führen. Insofern halten wir die pauschale gesetzliche Verpflichtung, Radwege so zu gestalten, dass ein Befahren und Halten durch andere Verkehrsteilnehmern technisch ausgeschlossen wird, für gefährlich.

Hinsichtlich der Regelung in § 17 Abs. 4 weisen wir darauf hin, dass die Straßenverkehrsordnung eindeutige Vorgaben macht, wann überhaupt eine Radverkehrsstraße ausgewiesen werden kann. Insofern würde diese Regelung im Widerspruch zu bundesgesetzlichen Vorgaben stehen.

13. Zu § 19 Rad- und Hauptnetz

Eine derartige Regelung halten wir für sinnvoll, damit ein abgestimmtes Radwegenetz über Hessen gelegt werden kann. Das Land ist bereits jetzt aktiv durch die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität eingebunden und führt diese Planung fort. Daher ist eine Sicherstellung dieser Planungsleistung für die Zukunft sinnvoll und wird von uns unterstützt.

14. Artikel 2 - Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Unter Ziff. 3 wird vorgeschlagen, § 4 des Hessischen Straßengesetzes dahingehend zu ändern, dass insbesondere Nutzungen nicht verkehrlicher Art sowie die Freihaltung von Flächen verkehrlicher Nutzung in der Widmungsverfügung bestimmt werden können. Wir halten diese Regelung für überflüssig, da jeglicher Fußgängerverkehr auch als Straßenverkehr anzusehen ist. Mithin handelt es sich bei der Nutzung durch Fußgänger auch um eine verkehrliche Nutzung. Die Widmungsverfügung, die in dem Entwurf vorgesehen ist, würde darauf hinauslaufen auf öffentlichen Verkehrsflächen,



die gerade zur Benutzung von Jedermann gedacht sind, auch die fußverkehrliche Nutzung auszuschließen. Dies ist sicherlich nicht gewollt, so dass die Formulierung im Entwurf angepasst werden muss.

In Ziff. 4 wird geregelt, dass die Verkehrsbedeutung von Straßen alle fünf Jahre unabhängig zu überprüfen ist. Diese pauschale Verpflichtung führt nach unserer Einschätzung bei den kommunalen Straßenbaulastträgern zu einer Mehrbelastung die nicht mehr zu stemmen ist, ohne dass für unsere Seite nachzuvollziehen ist, warum dieser Aufwand betrieben werden soll.

Die Folge der Veränderung der Verkehrsbedeutung einer Straße beruht letztendlich darauf, dass die Straßenbaulast und damit die Unterhaltungsverpflichtung wechselt. Insofern werden hohe Anforderungen an die Feststellung der Verkehrsbedeutung einer Straße gemacht. Derartige Zählungen sind kosten- und zweitaufwendig, da es nicht alleine um die Verkehrsbelastung einer Straße geht, sondern um die Art der Nutzung. Es müsste daher eine Erhebung der einzelnen Nutzerdaten erfolgen, die, da eine automatische Erfassung rechtlich nicht möglich ist, letztendlich händisch zu erfolgen hätte. Insoweit kann eine pauschale, regelmäßig alle 5 Jahre wiederkehrende Verpflichtung zur Zählung nicht umgesetzt werden.

Ziff. 5 sieht eine Änderung des § 6 des Hessisches Straßengesetzes dahingehend vor, dass eine öffentliche Straße auch zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr einzogen werden kann. Wir halten eine derartige gesetzliche Erweiterung der Einziehungsgründe für bedenklich, da die Einziehung einen unmittelbaren Eingriff in das Grundeigentum der Anlieger zur Folge haben kann. Es sollte daher weiterhin darauf abgestellt werden, dass eine Einziehung im öffentlichen Wohl erfolgen kann. Diese Formulierung berücksichtigt am ehesten die aus Art. 14 GG folgenden Schranken. Die alleinige Verfolgung verkehrspolitischer Ziele dürfte nicht ausreichend sein, um einen derartigen Eingriff in die Anliegerrechte durch eine Einziehung von Straßen zu rechtfertigen.

Des Weiteren halten wir eine Formulierung dahingehend, dass eine Sollverpflichtung der Straßenbaulastträger geregelt wird, für einen unzulässigen Eingriff in das Selbstverwaltungsrecht der Städte und Gemeinden. Diese sollten in ihrem freien Ermessen dazu verpflichtet sein, eine Straßeneinziehung im Rahmen des Wohls der Allgemeinheit zu überprüfen und nicht durch gesetzliche Vorgaben bereits dazu verpflichtet werden, eine derartige Einziehung vorzunehmen. Letztendlich handelt es sich um

eine örtliche Entscheidung. Eine Sollverpflichtung, wie der Änderungsvorschlag des Gesetzentwurfes vorsieht, wird von uns abgelehnt.

In Ziff. 8 wird eine Änderung von § 23 Hessisches Straßengesetz vorgeschlagen. Die Berücksichtigung von Radschnellwegen bzw. Raddirektverbindung bei der Abstandsregelung des Hessischen Straßengesetzes ist konsequent. Hier ist jedoch anzumerken, dass die bestehenden gesetzlichen Anbauverbote oder Regelungen den Zweck haben, eine unzumutbare Lärmbeeinträchtigung von baulichen Anlagen zu vermeiden, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten und Raum für die notwendige Verbreiterung von Landesstraßen in Folge einer Verkehrszunahme zu gewährleisten. Wir gehen jedoch davon aus, dass insbesondere die gesteigerten Anforderungen für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit, der Raum für zusätzliche Radwege und auch der Raum für eine zusätzliche Verbreiterung dieser Verkehrsanlagen nicht im gleichen Umfang erforderlich ist, bei der Anlage von Radschnellwegen. Insofern stellt sich die Frage, ob die Einführung und Regelung von zusätzlichen Abstandsflächen hier tatsächlich zwingend erforderlich und geboten ist.

In Ziff. 9 wird eine Änderung des § 41 Hessisches Straßengesetz angeregt. Wir würden dafür plädieren, dass insbesondere Radschnellwege, die Bestandteil des Radhauptwegenetzes des Landes sind, in die Baulast des Landes bzw. der übergeordneten Straßenbaulastträger wechseln. Eine Öffnung der Klausel, dass die Gemeinden die Baulast für derartige Radwege erhalten können, würden wir grundsätzlich ablehnen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass häufig der Ausbau von Radwegen entlang von Landesstraßen nur erfolgte, wenn die Kommunen sich dazu bereit erklärt haben, die Baulast dieser außerörtlich gelegenen Radwege zu übernehmen. Wurde eine derartige Übernahme der Baulast verweigert, erfolgte auch kein Radwegbau. Die vorgeschlagene Änderung bzw. Ergänzung des § 41 Hessisches Straßengesetzes würde jedoch dieser Vorgehensweise wieder Tür und Tor öffnen. Es sollte klar geregelt werden, dass Radschnell- und Raddirektwegeverbindungen in der Baulast der übergeordneten Straßenbaulastträger stehen.

15. Artikel 3 Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Die in dem Entwurf vorgeschlagenen Änderungen zu einer Attraktivitätssteigerung des ÖPNV werden von uns ausdrücklich begrüßt. Bedauerlicherweise fehlt jedoch in dem Entwurf eine Regelung zur Finanzierung dieser Vorgaben. Gemäß der derzeitigen



Regelung im ÖPNV-Gesetz Hessen handelt es sich bei dem öffentlichen Personennahverkehr um eine lokale Aufgabe, die von den Städten und Gemeinden zu finanzieren ist. Sämtliche Verluste, die in diesem Bereich auflaufen, sind von den Städten und Gemeinden zu tragen. Ein derartiger Ausbau, wie er in dem Entwurf vorgesehen ist, würde schlichtweg die hessischen Kommunen überfordern. Eine gesetzliche Regelung, die dies nicht berücksichtigt, kann daher nicht umgesetzt werden. In dem Entwurf fehlt daher zwingend eine Kostentragungsregelung bzw. eine zwingende Verpflichtung des Landes, diese Kosten zu finanzieren. Falls dies nicht beabsichtigt ist, kann eine derartige Regelung von uns nicht mitgetragen werden.

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

Soweit in dem Entwurf vorgesehen wird, dass die Ermittlung von Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Straßenabschnitten gesetzlich legitimiert wird, sollte auch angedacht werden, ob nicht die örtlichen Ordnungsbehörden dazu berechtigt werden, mittels Daueraufzeichnung Durchfahrtsverbote rechtlich zu erfassen. Insbesondere die nächtlichen Lkw-Durchfahrtsbeschränkungen bzw. die Durchfahrtsbeschränkungen in Anliegerstraßen lassen sich durch das Ordnungsamt kaum kontrollieren. Eine Erlaubnis zur Datenaufzeichnung von passierenden Fahrzeugen würde dieses Kontrollproblem lösen. Wegen der datenschutzrechtlichen Probleme ist dies jedoch nur denkbar, wenn hierfür eine entsprechende Rechtsgrundlage im HSOG geschaffen wird.

Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme Berücksichtigung findet und verbleiben
mit freundlichen Grüßen



Heger

Geschäftsführer

**Hessischer
Bauernverband****Hessischer Bauernverband e. V.**Haus der hessischen Landwirtschaft
Taunusstraße 151
61381 Friedrichsdorfwww.hessischerbauernverband.de

Tel.: 06172 7106-112/-113

Fax.: 06172 7106-10

E-Mail: info@hessischerbauernverband.de

Hessischer Bauernverband e. V. · Taunusstraße 151 · 61381 Friedrichsdorf

Hessischer Landtag
An den Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr und WohnenPer E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de, m.eisert@ltg.hessen.de

9. August 2023

Anhörung zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion

"Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende" (Verkehrswendegesetz)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Hessische Bauernverband dankt für die Beteiligungsmöglichkeit zu o.g. Gesetzesvorhaben.
Der HBV hat keine Einwände gegen die Ausweitung des auch überregionalen Radverkehrs, soweit es hierdurch nicht zu Konflikten mit landwirtschaftlichen Interessen kommt.

Wir sehen folgende Konflikte, welche wir bitten im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zu berücksichtigen:

1. Flächenverlust

Insbesondere aus dem Rhein-Main-Gebiet sind uns Planungen für „Rad-Autobahnen“ bekannt, welche über hochwertige landwirtschaftliche Böden geführt werden sollen und zu einer großflächigen Versiegelung führen werden.

Einen Ausbau, der zu einem Flächenverlust insbesondere von hochwertigen landwirtschaftlichen Böden führt, lehnen wir ab.

2. Konflikte beim Begegnungsverkehr

Eine Intensivierung des Radverkehrs darf nicht dazu führen, dass sich die schon bestehenden Konflikte zwischen landwirtschaftlichem Verkehr und Radverkehr auf Wirtschaftswegen ausweiten.
Der Vorrang des landwirtschaftlichen Verkehrs muss auf Wirtschaftswegen sichergestellt werden.

3. Keine Verlagerung des landwirtschaftlichen Verkehrs in die Ortslage

Wir nehmen wahr, dass im Zuge des Ausbaus von Umgebungsstraßen verstärkt eine Sperrung dieser Straßen für landwirtschaftlichen Verkehr erfolgen soll, bsp. B 49 im Landkreis Limburg-Weilburg. Im Sinne der Sicherheit des innerörtlichen Verkehrs, so § 7 des Entwurfs, sprechen wir uns dagegen aus, dass Schwerverkehr und landwirtschaftlicher Verkehr wieder in die Ortslagen verlagert wird.

Mit freundlichen Grüßen

Hessischer Bauernverband e.V.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'H' followed by a series of loops and a final horizontal stroke.

Hans-Georg Paulus
Generalsekretär

SOZIALVERBAND

VdK

HESSEN-THÜRINGEN

Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V., Gärtnerweg 3 · 60322 Frankfurt/M.

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Wohnen

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

Landesgeschäftsstelle

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

**Referentin für Inklusion in
Freizeit und Kultur**

Ihre Ansprechpartnerin:
Dr. Lucia Artner
Telefon: 069 714002-7
Telefax: 069 714002-24
E-Mail: lucia.artner@vdk.de

Frankfurt, 10.08.2023

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion
Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz) – Drucks. 20/11132**

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

vorab bedanken wir uns bei Ihnen für die Möglichkeit eine Stellungnahme zum Entwurf des Gesetzes zur Umsetzung der Verkehrswende einbringen zu dürfen.

Gute Mobilität für alle, mehr Verkehrssicherheit und effektiver Klimaschutz: Dafür setzen wir uns als Sozialverband VdK ein und sind daher auch im Bündnis „Verkehrswende Hessen“ vertreten.

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

1. Beauftragte des Landes für die Belange von Menschen mit Behinderungen sowie Behindertenbeauftragte sollten bei der Konkretisierung des Gesetzes in den Kommunen stärker eingebunden werden

Für die Entwicklung von Qualitätsstandards für Fuß- und Radwege in Hessen sollte die Einbindung der bzw. des Beauftragten des Landes für die Belange von Menschen mit Behinderungen vorgesehen werden. Darüber hinaus wäre es 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.

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

Im Gesetzentwurf fehlen 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 eine grundlegende Verkehrssicherheit konkrete Vorgaben zur Länge von 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.

3. Barrierefreiheit konkretisieren: In den § 12, 14 und 15 ist zu konkretisieren, was unter „durchgängig barrierefrei“ zu verstehen ist, insbesondere, welche DIN-Normen und Bauordnungen und Durchführungserlasse durch die Kommunen zu berücksichtigen sind – und vor allem welche Arten von Beeinträchtigungen zwingend zu beachten sind (Blindenleitsysteme, abgesenkte Bordsteine für Mobilitätsbeeinträchtigte, leichte Sprache und Piktogramme für kognitiv Beeinträchtigte etc.). Barrierefreiheit muss konkret umgesetzt werden und benötigt verbindliche Angaben und Vorgaben, sonst bleibt es bei dem aktuellen Flickenteppich angeblich barrierefreier Mobilität. Diese ist jedoch unerlässlich für ein selbstbestimmtes Leben, wie es das BTHG und die UN-BRK einfordern bzw. voraussetzen. In Artikel 3 Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen muss unter § 3 Ziele unbedingt die barrierefreie Gestaltung der Angebote erwähnt werden.

Des Weiteren möchten wir aber auch auf die positiv zu erwähnenden Aspekte des Gesetzentwurfs eingehen:

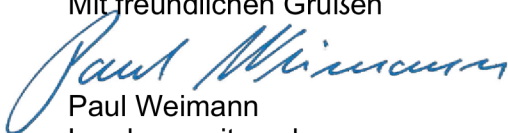
§ 7 – Sicherung auf Schulwegen: Der Sozialverband VdK begrüßt, dass der Gesetzentwurf Anforderungen an eine sichere Schulweggestaltung enthält. Es gilt jedoch zu beachten, dass Schulen aufgrund von Personalmangel wohl keine Pläne erstellen können – hier müssten die Schulämter stärker bei der Planung eingebunden und auch Elternbeiräte konsequent angehört werden.

Systematische Datenerhebung (§ 10 Zählstellen / § 11 Mobilitätsplattform): Sofern der Datenschutz im öffentlichen Raum zwingend beachtet wird, ist ein dauerhaftes Monitoring über das Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden sehr gut für eine an die realen Bedürfnisse der Verkehrsbeteiligten angepassten Planung und Ausgestaltung der Nahmobilität.

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.

Wir bitten Sie, unsere Änderungsvorschläge zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen



Paul Weimann
Landesvorsitzender



Hessischer Handwerkstag ·
Postfach 2960 · 65019 Wiesbaden

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

Stellungnahme zum Gesetzentwurf zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)

Sehr geehrte Frau Schnier,
sehr geehrte Frau Eisert,

der Hessische Handwerkstag bedankt sich für die Möglichkeit, zum o. g. Gesetzentwurf Stellung nehmen zu dürfen.

Allgemein

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll eine Verkehrswende in Hessen gefördert werden. Bereits in der Auswahl der zu fördernden Verkehrsteilnehmer wird stark eingeschränkt. Dem Hessischen Handwerkstag erscheint es bedenklich, dass zunehmend Wirtschaftsverkehre in den Verkehrswendekonzepten keine Beachtung finden. Denn der Wirtschaftsverkehr des Handwerks bleibt auch bei der sich wandelnden Zusammensetzung der Verkehrsteilnehmer ein zentraler Aspekt bei der Versorgung der hessischen Bürgerinnen und Bürger.

Der Gesetzentwurf zur Verkehrswende sieht die Förderung von Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV und Carsharing vor. Aufgrund der fehlenden Perspektive für den Wirtschaftsverkehr befürchtet das hessische Handwerk hier erhebliche Einschränkungen.

Wir möchten im nachstehenden Abschnitt noch auf einzelne Punkte aus dem Gesetzentwurf Bezug nehmen.

§ 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbundes

Absatz 2 sieht vor, dass die Träger der Straßenbaulast jährliche Verkehrserhebungen durchführen sollen. Im Falle einer nicht ausreichenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs müssen Maßnahmen angepasst werden, um einen Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes von 65 Prozent zu erreichen. Erst in der Begründung wird ersichtlich, dass eine „ausreichende Reduzierung des Individualverkehrs“ mit einer jährlichen Minimie-

14. August 2023

Ihr Zeichen:
Unser Zeichen: VOR-49837-C2K3F2

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 Mundschenk

Der HHT ist die Spitzenorganisation
des hessischen Handwerks

Wiesbadener Volksbank
IBAN DE20 5109 0000 0000 2472 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

rung von 10 Prozent gleichgesetzt wird. Jedoch fehlt sowohl eine Erläuterung, auf welcher Grundlage die Annahme getroffen wurde, dass eine jährliche Reduzierung von 10 Prozent realistisch sei, als auch die Erläuterung von Maßnahmen, die zu diesem Ziel führen sollen. Dem Hessischen Handwerkstag scheint eine Zielvorgabe, die innerhalb von 5 Jahren eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs um die Hälfte vorsieht, als völlig unrealistisch. Diese Vorgabe wird nur zu langwierigen Zielabweichungsverfahren führen, die wiederum von den bereits heute stark beanspruchten Behörden umgesetzt werden müssen. Dies erscheint uns als nicht zielführend.

Änderungen des Hessischen Straßengesetzes - § 6 Einziehung

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass das Wording „zum Wohl der Allgemeinheit“ durch die Formulierung „insbesondere zur Vermeidung und Verringerung von Verkehr oder von Belastung durch Verkehr“ erweitert wird. Durch den formulierten Zusatz wird ein neuer Schwerpunkt gesetzt, welcher eine Abweichung zum Straßengesetz des Bundes darstellt. Der Hessische Handwerkstag erkennt an, dass eine (Teil-) Einziehung von Benutzerkreisen und Benutzerzeiten dem Schutz von Fuß- und Radverkehr dient. Um jedoch die Dienstleistungen der Handwerksbetriebe nicht negativ einzuschränken, müssen bei derartigen Maßnahmen Ausnahmen für Handwerksbetriebe mitgedacht werden. Bei (Teil-) Einschränkungen können Anfahrtswege durch Durchfahrverbote erheblich verlängert werden. Bereits heute zeigt sich, dass Handwerksbetriebe über lange Anfahrtszeiten klagen, die durch Sperren und Umleitungen verursacht werden. Jüngste Beispiele dafür sind Fälle in der Wiesbadener Innenstadt und wichtige Verbindungsstrecken im Taunus in Hofheim-Lorsbach. Vorhaben wie diese, dürfen die Versorgung der Bevölkerung durch Handwerksbetriebe nicht einschränken und somit zum Nachteil für alle Beteiligten werden.

Änderungen am Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen - § 3 Ziele

Der Hessische Handwerkstag unterstützt das Ziel einer Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, um dessen Rolle in der Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Unter der Betrachtung der veröffentlichten Verkehrskonzepte erscheint es jedoch unwahrscheinlich, dass bis 2030 die Fahrgastzahlen verdoppelt werden können. Weder in dem Gesetzentwurf noch in der Begründung oder in bereits vorliegenden Verkehrskonzepten wird ersichtlich, welche Maßnahmen zu dieser signifikanten Erhöhung der Fahrgastzahlen führen sollen. Dies gilt umso mehr, wenn die realistischen Laufzeiten der Planungsverfahren in Hessen berücksichtigt werden. Mit einer von Anfang an unrealistischen überzogenen Zielvorgabe werden völlig falsche Erwartungen geweckt und Enttäuschungen vorprogrammiert.

Der Hessische Handwerkstag kann zu dem vorliegenden Gesetzentwurf keine abschließende Aussage treffen, da die Änderungsvorschläge nicht realistisch erscheinen. Vielmehr werden neue Ziele gesetzt, ohne dass konkrete Maßnahmen aufgezeigt werden, wie diese Ziele erreicht werden sollen. Wir hoffen, Ihnen einige bedenkenswerte Anmerkungen zu Ihrem Gesetzentwurf geliefert zu haben. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Füll
Präsident

i.A. 
Bernhard Mundschenk
Geschäftsführer



Stellungnahme

zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD für ein Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz), Drucksache 20/11132

Schriftliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchten wir uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Fraktion der SPD für ein Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz), Drucksache 20/11132 bedanken. Zu dem Gesetzentwurf haben wir die folgenden grundsätzlichen Anmerkungen:

1. Zuständigkeiten

Aus dem Gesetzentwurf lässt sich ein Wirrwarr von Zuständigkeiten und Abstimmungen zwischen Bund, Land, Kreisen, Kommunen und den dortigen Behördenstrukturen ableiten. Dazu sollen noch Dritte und Externe eingebunden und beteiligt werden. Der Gesetzentwurf sollte daher dahingehend überarbeitet werden, dass die Verantwortlichkeiten klarer festgelegt werden.

2. Fachliche Regelungen

Fachliche Regelungen (wie Sicherheits- und Bauaudits) von Land und Bund sind bereits vorgegeben (bzw. in behördlicher Abstimmung) und werden, wenn genehmigt, angewendet.

3. Verkehrszählungen

Verkehrszählungen erfolgen bzw. erfolgten bisher in einem 5-Jahres-Zyklus durch technische und händische Unterstützung. Dazwischen erfolgen projektbezogene Verkehrszählungen. Zur Thematik Verkehrszählung noch zwei Hinweise:

- Die „Bewegungsdaten“ werden zunehmend durch Telefon- und Navigationsanbieter den Straßenbaulastträgern (Bund, Land, Kreisen, Kommunen) kommerziell angeboten.
- Der Zyklus von zweijährigen Verkehrszählungen bei Fuß- und Radverkehr erscheint ambitioniert. Der Kosten-Nutzen-Vergleich wäre hier zu hinterfragen.

23. August 2023

Kontaktperson:

Liv Dizinger
Abteilungsleiterin
Strukturpolitik

**Deutscher Gewerkschaftsbund
Bezirk Hessen-Thüringen**
Telefon: 069-27300546
Telefax: 069-27300545
Mobil: 0171-8658334

Liv.Dizinger@dgb.de



4. Ressourcen

Wenn das Aufgabenspektrum mit Blick auf den Fuß- und Radverkehr ausgeweitet werden soll, sind hierzu die notwendigen Ressourcen für Personal und Investitionen verbindlich im Landeshaushalt einzustellen.

5. Mobilitätsmanagement:

Wir plädieren für die Einführung eines verpflichtenden Mobilitätsmanagements in Unternehmen und Verwaltungen mit über 100 Mitarbeitenden durch Erprobung von betrieblichen Mobilitätskonzepten für einen effizienteren Berufsverkehr unter Beteiligung der Betriebsräte.

Zur Bündelung von Berufs- und Pendelverkehren sind regionale in Verbindung mit betrieblichen Mobilitätskonzepten notwendig. Die regionalen Mobilitätskonzepte sollten darauf ausgerichtet werden, dass die täglichen Pendelwege zur Arbeit verkürzt oder durch gute alternative Wegeketten stressfreier werden.

6. Kollaborative Mobilität (Komobilität):

Kollaborative Mobilität (Komobilität) sollte stärker gefördert werden. Wenn Fahrradinfrastruktur ausgebaut wird, sollte drauf geachtet, dass an Bahnhöfen bessere und sicherere Abstellmöglichkeiten installiert werden und dass es in Kooperation mit der Bahn geeignetere Transportmöglichkeiten für Fahrräder gibt.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass das Land Hessen und die ivm GmbH die Einrichtung einer **Verkehrsmanagementzentrale** für die Region Rhein-Main vereinbart haben.

Wir möchten Sie bitten, unsere Anmerkungen bei der Überarbeitung des Gesetzentwurfs zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "L. Dizinger", is placed above the printed name.

Liv Dizinger



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.

Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Der Landesvorstand

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

Frankfurt am Main, 24.08.2023

Betr.: Stellungnahme zur Gesetzesinitiative der SPD für ein Verkehrswendegesetz (Drucksache 20/11132)

Ihr Aktenzeichen: I 2.4

PRO BAHN Hessen begrüßt, dass die SPD-Fraktion des Hessischen Landtags das dem Volksbegehren aus 2022 zugrunde liegende „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“ (Verkehrswendegesetz) mit kleineren Änderungen erneut in den parlamentarischen Beratungsprozess einbringt. Wir sind sicher, dass diese weitergehende Gesetzesinitiative für eine bessere Mobilität, mehr Verkehrssicherheit und höhere Lebensqualität im Sinne des Klima- und Umweltschutzes eine wesentlich größere Wirkung entfalten kann als das von Regierungsparteien Anfang 2023 vorgelegte „Hessische Nahmobilitätsgesetz“. Der Fahrgastverband PRO BAHN Hessen befürwortet ausdrücklich, dass im Sinne eines Artikelgesetzes nun wieder in **Artikel 3** die für eine Steigerung der Lebens- und Umweltqualität zwingend erforderlichen Änderungen im Hessischen ÖPNV-Gesetz gefordert werden.

Gegenüber dem ursprünglichen Gesetzentwurf der Verkehrswendeinitiative – der bereits seit fast einem Jahr dem Hessischen Staatsgerichtshof zur Überprüfung vorliegt - hat die SPD-Fraktion vier Ergänzungen zugunsten einer für den Radverkehr optimierten Steuerung von Lichtsignalanlagen in den §§ 3, 16, 17 und 20 vorgenommen. Darüber hinaus hat für den Fahrgastverband PRO BAHN satzungsgemäß natürlich die „Wiederbelebung“ der in Artikel 3 aufgeführten Verbesserungen im ÖPNV eine zentrale Bedeutung:

- 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.
- Deutlich ermäßigte Beförderungstarife auch unterhalb eines 49€ Ticket ggf. durch räumliche Einschränkungen.

Seite 1 von 2

geschäftsführender Vorstand:

Landesvorsitzender: Thomas Kraft

1. Stv. Landesvorsitzender: John Grimmette

Vereinsregisternummer: VR 12195 – Amtsgericht Frankfurt am Main

2. Stv. Landesvorsitzender: Werner Filzinger

Landeskassenwart: Uwe Schuchmann

Finanzamt Frankfurt am Main V – Höchst, Steuernummer 047 250 13117

- 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.

Nur durch die Zusammenschau der Belange des Rad- und Fußverkehrs mit den notwendigen Verbesserungen im ÖPNV kann ein seinem Namen gerecht werdendes Verkehrswendegesetz die dringend erforderlichen Änderungen zugunsten einer klimagerechten Mobilität erreichen und seine volle Wirkung entfalten. Das von den Regierungsfractionen Anfang 2023 vorgelegte „Nahmobilitätsgesetz“ greift unseres Erachtens zu kurz. Das „Nahmobilitätsgesetz“ lässt den ÖPNV nämlich vollkommen außen vor. PRO BAHN Hessen hofft daher, dass der Verkehrsausschuss des Hessischen Landtags und das Parlament in seinen abschließenden Beschlüssen mehrheitlich für den Gesetzesvorschlag der SPD-Fraktion votiert.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Kraft
Landesvorsitzender

John Grimmette
Stellv. Landesvorsitzender

Bernd Rohrmann
Mitglied im Landesvorstand

Philipp Loth
Mitglied im Landesvorstand



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschusses 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- 14

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

Datum: 21.08.2023
Az. : Hof/006.422

Per E-Mail an:

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

Entwurf der Fraktion der SPD für ein "Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende" (Verkehrswendegesetz) - Drucks. 20/11132 -

Ihr Schreiben vom 04.07.2023, Az. I 2.4

Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

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

wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Entwurf der Fraktion der SPD für ein "Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende" (Verkehrswendegesetz) - Drucks. 20/11132 - zur Stellungnahme zugeleitet haben.

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

Gegen den Entwurf bestehen Bedenken.

Zwar wird die im Gesetzentwurf dargestellte Problematik und die aufgezeigte Lösungsorientierung mit Blick auf übergeordnete Mobilitäts- und Klimaaspekte im Grundsatz weitgehend positiv bewertet. Auch die Gleichstellung des Verkehrsverbundes mit dem Individualverkehr wird grundsätzlich als Teil einer umwelt- und klimafördernden Mobilitätswende gesehen.

Deutliche Bedenken bestehen jedoch mit Blick auf eine fehlende Finanzierungszusage des Landes. Der Gesetzentwurf sieht an verschiedenen Bereichen neue Aufgaben und ggf. umfangreiche Maßnahmen für die Landkreise als zuständige Träger des ÖPNV vor. Die Gesamtfinanzierung des ÖPNV steht jedoch bereits derzeit, d.h. ohne neue Aufgabenzuweisungen, vor erheblichen Herausforderungen, da alleine die bis-

her zur Verfügung stehenden Mittel für eine Bestandserhaltung nicht auskömmlich sein werden.

Eine wie im Gesetzentwurf dargestellte Aufgabenausweitung kann daher nur bei vollständiger Finanzierungszusage aus originären Landesmitteln tatsächlich weiterverfolgt werden. Rein vorsorglich weisen wir darauf hin, dass auch mit Blick auf den vorliegenden Gesetzentwurf das Konnexitätsprinzip (Art. 137 Abs. 6 Satz 3 HV) zu wahren ist.

Darüber hinaus haben uns zwei Landkreise ihre Stellungnahmen zukommen lassen, deren Inhalt wir Ihnen der Vollständigkeit halber und zur weiteren fachlichen Diskussion zukommen lassen. Sie stellen allerdings keine Bewertung der Hessischen Landkreise als Gesamtheit dar.

Allgemein

Es stellt sich die Frage nach der grundsätzlichen Notwendigkeit der Einführung eines komplett neuen Gesetzes. Dadurch würde es neben dem hessischen Straßengesetz, dem hessischen ÖPNV-Gesetz und dem hessischen Nahmobilitätsgesetz ein weiteres Gesetz mit verkehrlichem Bezug geben, das durch Anwender zwingend eingehalten werden muss. Dies würde durch die Fülle an Rechtsnormen vermehrt zu Unübersichtlichkeit und ggf. auch unbeabsichtigter Missachtung führen. Hinzu kommt, dass sich die einzelnen Themen in den genannten Texten doppeln würden. Daher schlagen wir vor, die Inhalte des vorliegenden Entwurfs durch Novellierungen der bereits gültigen und erlassenen Gesetze zu ergänzen bzw. sie miteinander verschmelzen zu lassen.

Zudem wäre es in diesem Zusammenhang für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen von grundlegender Bedeutung, die StVO entsprechend anzupassen. Die derzeitigen Regelungen der StVO stehen vor allem der Einführung von Tempo 30 im Wege und verursachen dort wo dies versucht wird, einen enormen Verwaltungsaufwand bei allen involvierten Behörden und der Polizei.

Das Thema Gehwegparken wird u.E. im vorliegenden Entwurf unter Artikel 1, Abschnitt 4 nicht explizit erwähnt. Dieses ist nach den Regelungen der StVO zwar untersagt, wird aber in Hessen weitgehend geduldet. Vielleicht könnte an geeigneter Stelle noch eine Passage eingefügt werden, in welcher die Ordnungsbehörden angehalten werden, das Gehwegparken konsequenter zu sanktionieren.

„Artikel 1 (Seite 2 ff.)

Zu § 2 Begriffsbestimmungen Nummer 2 und 3

Für den Begriff „Landesstraße“ als Definition für Radschnellverbindungen bzw. Rad Direktverbindungen möchten wir eine andere Wortwahl, wie z.B. „Radverkehrsverbindung des Landes“ anregen.

Zu § 3 Abs. 2 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 3):

Diese Vorschrift dürfte zu unkonkret sein, da aus ihr nicht hervorgeht, an welchen Stellen bzw. welchen Straßenkategorien Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs vorzunehmen sind. Die Begründung zur Regelung lässt diese Frage ebenfalls unbeantwortet.

Zu § 5 Abs. 2 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 3):

Die Erweiterung der bestehenden Regelung zur Unfallkommission [vgl. Rn. 1 zu § 44 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)] um „Fachkreise und Verbände“ wird eher kritisch bewertet. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.2 des Merkblattes der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) zu dieser Thematik verwiesen: Erfolgreiche Unfallkommissionsarbeit setzt voraus, dass alle Mitglieder des Gremiums die Methodik einer Örtlichen Unfalluntersuchung beherrschen. Sie setzen ihr spezifisches Fachwissen mit dem gemeinsamen Basiswissen ein, um zielorientiert Unfallhäufungen zu entschärfen. Eine erfolgreiche Teilnahme an einer entsprechenden Qualifizierungsmaßnahme für die Arbeit in einer Unfallkommission ist dabei von herausragender Bedeutung. Sie gewährleistet, dass Fach- und Basiswissen erlernt, erweitert und systematisch auf die Bekämpfung von Unfallhäufungen angewendet werden können.

Zu § 6 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 3):

Verkehrs- bzw. Mobilitätsplanung sollte grundsätzlich als integrierter Ansatz durchgeführt werden, daher wird die Forderung grundsätzlich begrüßt. Allerdings ist sie in Teilen zu unbestimmt, da sie offenlässt, welcher Anlass neben Neu-, Um- oder Ausbauten ebenfalls zu einem Sicherheitsaudit führen soll (z. B. Unfallhäufungen, Menge des Verkehrsgeschehens etc.).

Zu § 7 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 4)

Die Sicherheit auf Schulwegen und die damit verbundenen Aufgaben sind unverzichtbarer Bestandteil einer integrierten Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Da diese Aufgaben grundsätzlich auch heute schon wahrgenommen werden, spricht nichts gegen diese Bestimmung.

Zu § 8 Abs. 2 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 4):

Der Begriff „Mobilitätskonzept“ ist zu unbestimmt. Es gibt bspw. mit den lokalen Nahverkehrsplänen bestehende Instrumentarien. Die Kreation neuer Pläne und Begriffe sowie die dauerhafte Verpflichtung der Landkreise durch eine Fortschreibung alle fünf Jahre erscheinen vor diesem Hintergrund fragwürdig. Insoweit sind die bestehenden Instrumente zu berücksichtigen.

Zu § 9 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 4)

Die Regelung in § 9 Abs. 1 wird grundsätzlich begrüßt. Derzeit werden lediglich projektbezogene integrierte Schulmobilitätspläne mit externer Unterstützung erarbeitet; eine flächendeckende Planung gibt es noch nicht. Der in Abs. 2 vorgesehene Kostenregelung kann allerdings nicht zugestimmt werden. Diesbezüglich bedarf es einer konkreteren Formulierung.

Zu § 12 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 5):

Die Soll-Vorschrift steht ggf. im Widerspruch zur bestehenden Siedlungsarchitektur in dörflichen Lagen im ländlichen Raum. Deren Querschnitt erlaubt eine Umsetzung nur bedingt.

Zu § 14 Abs. 2 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 5):

Insbesondere Ortskerne im ländlichen Raum bieten oftmals nicht die erforderlichen Breiten im Straßenraum, um Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr sicher getrennt zu führen. Sofern der Radverkehr aufgrund der Platzverhältnisse auf der Straße im Mischverkehr geführt werden muss, sollte die Einrichtung einer Tempobeschränkung

auf 30 km/h erleichtert werden. Dies liegt aktuell nicht in der Regelungshoheit der Länder, da hier die Vorgaben der Straßenverkehrsordnung (StVO), konkret § 45 StVO, maßgebend sind, die den Ländern keine Abweichungskompetenz zuweisen.

Zu § 16 Abs. 1 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 5):

Hier sollte auf den sehr unbestimmten Begriff „komfortabel“ verzichtet werden. Nicht nachvollziehbar ist die besondere Heraushebung von Fußgängerüberwegen, die als besonders geeignete Form der Querung beschrieben werden. Die bestehende Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) definiert sehr genau, in welchen Situationen diese sinnvoll sind und wann nicht. Da in Satz 1 des § 16 Abs. 1 insbesondere auf Knotenpunkte wie Einmündungen und Kreuzungen hingewiesen wird, ist beispielsweise festzustellen, dass auf bevorrechtigten Straßen an Kreuzungen und Einmündungen mit abknickender Vorfahrt ein Fußgängerüberweg – aus guten Gründen – nicht angelegt werden darf. Es existieren zudem eine Vielzahl weiterer Möglichkeiten (z. B. Anlage von Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen etc.), weshalb die gesetzliche Heraushebung des Fußgängerüberwegs kritisch bewertet wird.

Zu § 16 Abs. 1 Mobilitätsgesetz Hessen (Seite 5):

Auch hier ist nicht erkennbar, wann ein Bedarf gegeben sein soll (häufiges Unfallgeschehen, grundsätzlich hohe Verkehrsbelastung...).

Zu §§ 15 und 18 Mobilitätsgesetz Hessen (Seiten 5 und 6):

Ausdrücklich begrüßenswert sind die in den §§ 15 und 18 in Aussicht gestellten Förderungen für die zu erfüllenden Aufgaben, auch bei der reinen Sanierung von Radverbindungen, sofern diese bereits den Qualitätsstandards entsprechen.

Artikel 2

Zu § 3 Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Bei RSV und RDV wechselt oftmals der Straßenbaulastträger. Dieser hat auch in den meisten Fällen überhaupt keinen Bezug zum Verkehr (Hessen Forst, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, Kommunen) und damit besteht teilweise weder Interesse noch sind entsprechende Mittel vorhanden, um Radverkehrsanlagen zu bauen und zu betreiben. Hier wäre u.U. anzustreben, dass bei alle Wegen, die Bestandteil von RSV/RDV sind, diese in die Baulast des Landes übergehen.

Hier könnte ggf. eine neue 5. Straßengruppe aufgenommen werden, der RSV und RDV zugeordnet werden (Vorschlag: „Radverkehrsverbindungen des Landes“). Dies gestaltet sich aber auch schwierig, da RSV bzw. RDV oft keine eigenständigen Straßenkörper, sondern nur als Wegeverbindung für den Radverkehr definiert sind, welche somit oft nur ein Teil der bereits definierten Straßengruppen 1-4 nach §3 HStrG sind. Alternativ wird ein ergänzender Absatz (4) vorgeschlagen:

„Je nach Verkehrsbedeutung können Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen das unter Absatz (1) genannte öffentliche Straßennetz als Bestandteil ergänzen. Dabei wird je nach Verkehrsfunktion unterschieden in

a) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen und für die eine der Verkehrsbedeutung entsprechende Verkehrsnachfrage gegeben oder zu erwarten ist; sie sollen untereinander oder mit anderen Radverkehrsverbindungen ein zusammenhängendes Netz bilden;

b) Raddirektverbindungen mit einer gegenüber Radschnellverbindungen geringeren Verkehrsnachfrage, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion erfüllen.“

Artikel 3 (Seite 8 ff.)

Der Gesetzentwurf ist in engem Gleichklang mit dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen (HÖPNVG) zu sehen, sodass dessen Zielsetzungen teilweise auch über eine Änderung des HÖPNVG erzielt werden können. Dass dies in Artikel 3 grundsätzlich Berücksichtigung findet, wird begrüßt.

Zu § 3 Abs. 1 HÖPNVG (Seite 9):

Zu alternativen Antrieben gibt es mit dem Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) bereits eine gesetzliche Grundlage. Eine darüber hinaus gehende Verschärfung wird abgelehnt, da sie nicht sachgemäß ist. Im ländlichen Raum und vor dem Hintergrund der aktuellen Ausgestaltung von Fördermaßnahmen und Vergaberecht ist ein Weg zur Umsetzung aktuell nicht erkennbar.

Zu § 4 Abs. 1a HÖPNVG (Seite 9):

Die jederzeitige Radmitnahme im Bus- und Rufbusverkehr funktioniert nicht. Die Kapazitäten sind – wie im Linienverkehr – vornehmlich reisenden Personen vorbehalten. Mögliche Mehrzweckflächen sind bereits jetzt für Reisende mit Einschränkungen (Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen) vorbehalten. In den Fahrzeugen des Anrufverkehrs gibt es regelhaft keinen Platz für Fahrräder. Die Radmitnahme spielt in der Praxis eine untergeordnete Rolle (gerade vor der Schwierigkeit, überhaupt ausreichend Kapazitäten bereit zu stellen) und sollte im Gesetz nicht überbetont werden.

Zu § 4 Abs. 8 HÖPNVG (Seite 9):

- Diese Forderung ist insbesondere im baulichen Bestand nicht umsetzbar, weil dafür bspw. in den dörflichen Ortslagen der Platz fehlt. Eine Haltestelle vor Ort ist dem ÖPNV dienlicher als eine ausgebaute Mobilitätsstation auf der grünen Wiese. Eine Haltestelle muss vor allem schnell erreichbar sein, um akzeptiert zu werden. Daher sollte der Beginn des Absatzes umformuliert werden in „Die Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs **sollen so ausgestaltet werden**“.
- Entsprechende Mittel sind den Baulastträgern zur Verfügung zu stellen. Die Förderbedingungen müssen praxisnah gestaltet sein, sodass sie einen Umbau nicht erschweren sondern ermöglichen.
- Auch das Land Hessen muss seiner Verpflichtung als Baulastträger (außerorts an Bundes- und Landesstraßen) für Haltestelleninfrastruktur nachkommen. Dies betrifft auch die weiteren Landesbehörden. Die Zuständigkeit und Verantwortung für Haltestellen darf nicht einfach auf die kommunale Seite wegdelegiert werden.

Zu § 4a HÖPNVG (Seite 10):

Diese Absichten werden grundsätzlich begrüßt. Beispielsweise ist auf der Main-Weser-Bahn (Frankfurt-Marburg-Kassel) schnellstmöglich der geplante Hessen-Express umzusetzen. Das Land hat die Verkehrsverbünde mit entsprechenden Mit-

teln auszustatten. Die ausgeschriebenen Kapazitäten sollen den geplanten Fahrgastzuwachs abbilden – bereits derzeit sind alle Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr auf der Main-Weser-Bahn fast den ganzen Tag über am oberen Rande der verfügbaren Kapazitäten.

Ergänzung eines § 4b „Landesentwicklungsplan Schiene“ HÖPNVG (Seite 10):

Das derzeitige HÖPNVG benennt die lokale Ebene und die Verbünde für die Entwicklung von Reaktivierungen auf der Schiene. Die Netzinfrastruktur ist jedoch eine übergreifende und strategische verkehrspolitische Aufgabenstellung, die oberhalb der Verbundebene zu verorten ist. Es braucht einen Gesamtplan für die Eisenbahn-Netzentwicklung in Hessen, der insbesondere auch die West-Ost-Verbindungen (innerhalb Hessens und über die Landesgrenzen hinaus) und eine aktive Reaktivierung von stillgelegten Nebenbahnstrecken betrachtet.

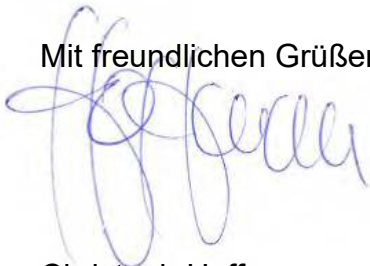
Ergänzung eines § 4c „Grundnetz Bus“ HÖPNVG (Seite 10):

Die Verantwortung für langlaufende (Schnell-)Buslinien kann nicht den Verkehrsverbünden überlassen bleiben. Es ist nach dem Vorbild Baden-Württembergs seitens des Landes ein Mindeststandard und Ausbaukonzept für Buskorridore zu entwickeln.“

Wir bitten abschließend zu beachten, dass aufgrund der Fristsetzung keine Befassung unseres zuständigen Verbandsgremiums mit dem aktuellen Gesetzentwurf möglich war. Die vorstehende Stellungnahme wird deshalb unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer möglicherweise anderslautenden Positionierung unserer Verbandsgremien abgegeben.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Christoph Hoffmann
Referatsleiter



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

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

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf Fraktion der SPD
Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende
(Verkehrswendegesetz)**

25. August 2023

Unser Zeichen:
IHKFfm/SP/AT/Be/Br/60/

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens den Gesetzentwurf zur Umsetzung der Verkehrswende kommentieren zu können.

Wir verzichten auf die Kommentierung der einzelnen Artikel, da diese aus unserer Sicht kaum in einen sinnvollen sachlichen Zusammenhang mit der Erreichung der bisher beschlossenen Klimaziele auf EU-, Bundes- und Landesebene gebracht werden können.

Die Forderung nach einer Klimaneutralität im Verkehr bis zum Jahr 2030 steht im Widerspruch mit den bestehenden Klimazielen. Es reicht aus unserer Sicht dabei nicht aus, eine neue Forderung zu stellen. Es sollte dabei ein realistischer Pfad aufgezeigt werden, wie das Ziel unter Berücksichtigung der Bedürfnisse verschiedener Akteure – wie der Wirtschaft – erreicht werden kann. Das können wir im vorliegenden Gesetzesentwurf nicht erkennen.

Beispielsweise soll das im Gesetzentwurf genannte Ziel zur Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 durch einen „Wiederaufbau des Schienennetzes“ in Form von Streckenreaktivierungen erreicht werden. Aus unserer Sicht ist die Beschränkung auf Streckenreaktivierungen bei Weitem nicht ausreichend, um die genannten Ziele zu erreichen. Die pendelnden Fachkräfte und Kunden der hessischen Unternehmen wohnen nicht nur entlang derzeit stillgelegter Bahnstrecken. Eine Weiterentwicklung des Schienennetzes zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Unternehmen für die genannten Personengruppen sollte sich aus unserer Sicht entlang der realen Pendelbeziehungen orientieren.

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



Darüber hinaus reicht der Konkretisierungsgrad vieler einzelner Artikel nicht aus, damit sich die Inhalte in die bestehenden Rechtskonstrukte einfügen können. Zudem sind aus unserer Sicht konkrete Forderungen zu separaten Radwegeführungen bei bestimmten Verkehrsstärken fehl am Platz, da diese Themen bereits in den entsprechenden Regelwerken wie den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ verankert sind.

Teilweise werden im Gesetzentwurf absolute Forderungen gestellt, die eine differenzierte Auseinandersetzung mit komplexen Problemlagen vermissen lässt. In diesem Zusammenhang befürchten wir, dass die Interessen der Wirtschaft in der konkreten Ausgestaltung unberücksichtigt bleiben. Uns erschließt sich zudem der Begriff einer sogenannten „echten“ Verkehrswende nicht, die im Weiteren nur mit kaum greifbaren Formulierungen hinterlegt ist.

Auch bei der Forderung nach einer „gerechten“ Teilhabe vermissen wir eine konkrete Ausformulierung der sachlichen Ziele und Zielerreichungspfade, die sich dahinter verbergen.

Wir begrüßen die Idee einer verstärkten Datenerhebung und -veröffentlichung zur Messung des fließenden und ruhenden Verkehrs zur Vorbereitung von faktenbasierten Entscheidungen. Hier wäre es aus Sicht der Wirtschaft sinnvoll, je nach technischer Möglichkeit auch die Wirtschaftsverkehre gesondert zu erfassen.

Der Erweiterung der Möglichkeit für Kommunen zur Einziehung von öffentlichen Straßen können wir uns nicht anschließen: Sie unterläuft eine sachgerechte Prüfung der zuständigen Genehmigungsbehörden und es besteht aus unserer Sicht die Gefahr, dass die Bedarfe der Wirtschaft bei der Umsetzung solcher Maßnahmen nur noch ungenügend berücksichtigt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Aletter
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Federführung Verkehr

Von: [FUSS Landesgruppe Hessen](#)
An: [Eisert, Martina \(HLT\)](#); [Schnier, Heike \(HLT\)](#)
Betreff: Re: Schriftliche Anhörung des Wirtschaftsausschuss im Hessischen Landtag zum Verkehrswendegesetz
Datum: Freitag, 25. August 2023 18:45:49
Anlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image003.png](#)

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum Gesetzentwurf der SPD-Fraktion Drucksache 20/11132 nimmt der Fuss e.V. in Hessen wie folgt Stellung:

Fuss e.V. in Hessen begrüßt den Gesetzentwurf der SPD.

Da sich dieser weitgehend an den Vorschlag des Verkehrswendebündnisses anlehnt, an dem Fuss e.V. beteiligt war, kann Fuss e.V. seine Stellungnahme beinahe darauf beschränken, auf die Begründung des SPD-Gesetzentwurfs zu verweisen.

Der Fuss e.V. rechnet nicht damit, dass der Gesetzentwurf der SPD-Fraktion eine Mehrheit im Landtag finden wird.

Es gibt jedoch sicherlich Möglichkeiten für die SPD-Fraktion darauf hinzuwirken, dass in SPD-regierten Kommunen dem Anspruch des Gesetzentwurfs näher gekommen wird.

Dabei ist insbesondere an § 14 Absatz 2 des Gesetzentwurfs zu denken, der folgendermaßen lautet:

"(2) Radverkehr und Fußverkehr sind innerhalb der Ortslagen möglichst getrennt zu führen.

Eine Mitbenutzung von Gehwegen soll aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich ausgeschlossen werden. Sofern aufgrund der örtlichen Gegebenheiten eine Mitbenutzung von Gehwegen durch den Radverkehr nicht ausgeschlossen werden kann, ist der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen."

Hierbei möchte Fuss e.V. in Hessen darauf hinweisen, dass der Bundesverordnungsgeber in der Straßenverkehrsordnung auf eine Begriffsdefinition von unbeschilderten (Vz. 237, 240, 241) Radwegen, die in § 2 Absatz 4 erwähnt werden, gänzlich verzichtet hat. Im Gegensatz hierzu gibt es in

der StVO eine (wenngleich nicht ausdrücklich abschließende) Definition von "Gehweg", nämlich im Vz. 315. Aus dessen Varianten ergibt sich in der Gesamtschau, dass ein Hochbord "Gehweg" sein muss. Und zwar, aufgrund des Kraftwagen-Symbols und § 32 Abs. 1 Nr. 5 StVZO, zumindest bis zu einer Breite von 2,5 m.

Immer wieder dort auch vermutete "Radwege" existieren folglich nicht, sofern sie nicht durch Beschilderung ausgewiesen sind.

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

M.Eisert@ltg.hessen.de schrieb am 04.07.2023 14:15 (GMT +02:00):

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage erhalten Sie die Einladung zu der o. g. Anhörung des
Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.

Näheres entnehmen Sie bitte den beigefügten Dokumenten. Bitte
senden Sie Ihre Antworten und Stellungnahmen an beide unten
angegebenen E-Mail-Adressen.

Mit freundlichen Grüßen

Heike Schnier

Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation



Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Tel.: +49 611 350-347

Tel.: +49 611 350-344

Fax: +49 611 327 601-347

Fax: +49 611 327 601-344

E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de

E-Mail: m.eisert@ltg.hessen.de

URL: www.hessischer-landtag.de



Sicherheitshinweis für Kommunikationspartner:

Aktuell kommt es verstärkt zu schweren IT-Sicherheitsvorfällen, bei denen Schadsoftware unter Ausnutzung von Makrofunktionen alter MS-Office Dateiformate installiert wird. Die Hessische Landesverwaltung weist deshalb aus Sicherheitsgründen alle E-Mails, die Office-Dokumente im alten Format enthalten, ab. Dies betrifft insbesondere die Dateiformate *.doc, *.xls, *.ppt. PDF-Dokumente und Dokumente im aktuellen XML-Format (*.docx, *.xlsx, *.pptx, etc.) werden weiterhin zugestellt.



Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

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

Gesetzentwurf der SPD-Fraktion für ein Verkehrswendegesetz - Drucks. 20/11132

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum
Gesetzentwurf der SPD-Fraktion für ein Verkehrswendegesetz.

Allgemeines

Ziel des Gesetzes ist die Förderung und Stärkung der
Verkehrsträger des Umweltverbunds sowie die Gewährleistung
gleichwertiger Mobilitätsmöglichkeiten in Hessen. Die Mobilität in
Hessen soll bis 2030 umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral,
verkehrssicher und durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

Dieses Ziel bewerten wir grundsätzlich positiv.

Kritisch sehen wir allerdings, dass der Gesetzentwurf keine
Aussage zu den finanziellen Mitteln enthält, die zur Umsetzung
dieser Ziele aufgebracht werden müssen.

Obwohl den Kommunen / ÖPNV-Aufgabenträgern an
verschiedenen Stellen neue Aufgaben übertragen werden sollen,

Ihre Nachricht vom:
04.07.2023

Ihr Zeichen:
I 2.4

Unser Zeichen:
TA 797.0 Sw/ln

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
28.08.2023

Stellungnahme Nr.:
066-2023

Verband der kreisfreien und
kreisangehöriger Städte im
Land Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

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

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

bleibt die Frage der Finanzierung dieses zusätzlichen Aufwands unbeantwortet. Eine Auseinandersetzung mit zusätzlichen Aufgaben für die Kommunen setzt die Bereitschaft des Landes voraus, diese auch vollständig aus originären Landesmitteln zu finanzieren.

Eine Beratung des Gesetzentwurfs in unseren Gremien war innerhalb der Sommerferien leider nicht möglich. Wir geben daher folgende Hinweise, die auf den Rückmeldungen drei unserer Mitgliedskommunen basieren.

Artikel 1 Mobilitätsgesetz Hessen

Zu § 3 Förderung und Stärkung des Umweltverbunds

Der Entwurf sieht in § 3 Abs. 2 vor, dass jährlich Verkehrserhebungen des motorisierten Individualverkehrs von den Trägern der Straßenbaulast durchgeführt werden. Eine Einrichtung von Dauerzählstellen analog den in § 10 vom Land zur Verfügung gestellten Zählstellen für den Fuß- und Radverkehr, scheint nicht angedacht. Dies würde jedoch den jährlich wiederkehrenden Aufwand für die Ausschreibung, Vergabe etc. der Verkehrszählungen deutlich verringern und so ohnehin begrenzte Kapazitäten nicht weiter belasten.

Des Weiteren sind gemäß § 3 Abs. 2 im Falle einer nicht ausreichenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes anzupassen. Unklar ist, was unter einer „ausreichenden Reduzierung“ zu verstehen ist und durch welche Institution die Anpassung der Maßnahmen erfolgen soll. Hier bedarf es einer Konkretisierung.

Zu § 4 Öffentlichkeitsarbeit

Eine Ausweitung der Öffentlichkeitsarbeit, wie in § 4 gefordert, ist zu begrüßen. Damit der Aufwand für die Kommunen überschaubar bleibt, sollten Vorlagen, wie sie bislang von der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität erarbeitet wurden, weiterhin vom Land bereitgestellt werden.

Zu § 5 Grundsätze

Nach § 5 sind die Straßen so zu gestalten, dass sich „landesweit keine tödlichen Unfälle oder Unfälle mit schweren Personenschäden ereignen“. Es stellt sich die Frage, was nach einem tödlichen Unfall passiert. Prüfen Gutachter, ob der Straßenbaulastträger sorgfältig geplant oder die Planungen Dritter mit der nötigen Sorgfalt kontrolliert haben?

Zu § 6 Sicherheitsaudits

Die Forderung nach Sicherheitsaudits wird grundsätzlich für zielführend erachtet. Jedoch fehlt eine Aussage zur Finanzierung sowie zum Umfang der Maßnahmen.

Hier sollte die Verhältnismäßigkeit zwischen den Kosten für ein Audit und denen der Maßnahme selbst Berücksichtigung finden. Zudem müsste die Anzahl der bereits ausgebildeten Auditoren deutlich gesteigert werden, damit Audits für die genannten Maßnahmen wie auch im Bestand mit angemessenem Zeitaufwand geleistet werden können. Denn zurzeit sei nicht genug ausgebildetes Personal in Verwaltung und auch Privatwirtschaft vorhanden.

Zu § 8 Mobilitätsmanagement

In § 8 Abs. 2 werden die Landkreise und Gemeinden dazu verpflichtet, zum einen Mobilitätskonzepte aufzustellen und zum anderen diese alle fünf Jahre fortzuschreiben. Dies setzt enorme personelle Kapazitäten bzw. im Falle einer externen Vergabe finanzielle Ressourcen voraus. Eine Förderung zur Finanzierung der Umsetzung ist zwar angedacht, nicht aber für die Erstellung der Konzepte.

Eine kontinuierliche Fortschreibung von Mobilitätskonzepten ist personalaufwendig.

Um hier eine Konzentration auf das Wesentliche zu erleichtern, sollte der Verwaltungsaufwand für die in Aussicht gestellte Förderung signifikant reduziert werden.

Zu § 14 Planung, Bau und Betrieb von Fußverkehrsanlagen

Zur Reduzierung der Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr ist eine Trennung der beiden Verkehrsträger naheliegend. Auf Grund örtlicher Gegebenheiten, ist eine entsprechende Umsetzung jedoch nicht immer realisierbar, was in § 14 Abs. 2 Rechnung getragen wird. Kritisch ist hierbei jedoch die Ergänzung zu sehen, dass „der Vorrang des Fußverkehrs auf für den Radverkehr freigegebenen Gehwegen durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen“ ist. Unklar ist, welche Maßnahmen als geeignet angesehen

werden. Hier bedarf es einer Konkretisierung. Eine Mitgliedstadt regt an, § 14 Abs. 2 um den Zusatz „*bei neu anzulegenden oder umfassend zu sanierenden Straßen*“ zu ergänzen.

Zu § 15 Förderung der Fußverkehrsinfrastruktur

Ebenso offen bleibt in § 15, ob die finanzielle Unterstützung ausschließlich den Aus- und Umbau, den Erhalt und die Sanierung sowie Ertüchtigung bestehender Fußverkehrsnetze umfasst oder auch die erforderliche vorausgehende Planung.

Zudem wird darauf eingegangen, dass umfassende Personalmittel zur Verfügung gestellt werden. Hieraus geht nicht eindeutig hervor, ob die Personalmittel ausschließlich beim Land oder auch bei den Kommunen und Landkreisen bereitgestellt wird.

Zu § 16 Querungen

Die Aussage in § 16, dass Fußgängerüberwege als eine besonders geeignete Form der Querung angesehen werden, kann so pauschal nicht getroffen werden. Ein Fußgängerüberweg ist nicht per se, sondern kann in Abhängigkeit verschiedener Faktoren – insbesondere der Verkehrsmengen des Fuß- sowie des Kfz-Verkehrs – eine geeignete Form der Querung sein (s. R-FGÜ 2001).

Zu § 17 Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen

Als geeignetes Mittel zur Stärkung des Radverkehrs wird gemäß § 17 Abs. 4 eine vermehrte Ausweisung von Fahrradstraßen angesehen. Jedoch lässt sich aus verschiedenen Umfragen erkennen, dass ausgehend vom subjektiven Sicherheitsempfinden eine überwiegend (baulich) getrennte Führung vom Kfz-Verkehr gefordert wird. Dies sollte hierbei bedacht werden. Denn nur, wenn sich die Verkehrsteilnehmer sicher fühlen, werden sie andere Alternativen als das eigene Kfz in ihre Wahl des Verkehrsmittels einbeziehen.

In den Regelwerken unter Abs. 1 sind schon Einsatzgrenzen für Radverkehrsanlagen enthalten. Eine Mitgliedstadt weist darauf hin, dass die in Abs. 3 enthaltenen Werte denen im Abs. (1) genannten Richtlinien widersprechen.

Der Radverkehr kann auf diesen Straßen aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht in allen Fällen getrennt geführt werden. Aus diesem Grund wird auch hier von einer unserer

Mitgliedstädte angeregt, die Einschränkung bei „neu anzulegenden oder umfassend zu sanierenden Straßen“ aufzunehmen.

Zu § 20 Radschnell- und Raddirektverbindungen

Nach § 20 sollen Radschnell- und Raddirektverbindungen direkt und grundsätzlich getrennt vom Fußverkehr geführt werden. Sie sind mit hoher Oberflächenqualität und ausreichenden Breiten, die das Nebeneinander fahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, auszustatten.

Eine Mitgliedstadt weist darauf hin, dass in der Praxis die Verfügbarkeit von benötigten Flächen dieser Forderung oftmals entgegenstehe. Darüber hinaus sei der Flächenverbrauch zu bedenken. Radschnellweg und ein parallel verlaufender Wirtschaftsweg, der von Fußgängern und Radfahrenden benutzt werden könne, führe zu einer Gesamtbreite von rund 10 Metern. Hieraus entstehe ein Zielkonflikt mit der politischen Forderung die Flächenversiegelung dauerhaft zu begrenzen und zurückzuführen.

Artikel 3 Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen

Zu § 3 a Umstieg auf alternative Antriebsformen

Zu Ziffer (1):

Aus der Mitgliedschaft erfolgt der Hinweis, dass ein vollständiger Betrieb mit alternativen Antrieben bis spätestens 2030 nicht realisierbar sei.

Die aktuell sowie in den nächsten Jahren zu beschaffenden Omnibusse haben Einsatzzeiten, die über das Jahr 2030 hinausgehen werden. Die Beschaffung von Omnibussen mit Dieselantrieb befindet sich in Übereinstimmung mit der Clean Vehicle Directive sowie dem Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz.

Die Programme zur Förderung alternativer Antriebe seien zumeist schnell überzeichnet. So könne der tatsächliche Bedarf nur teilweise in den entsprechenden Zeiträumen mitfinanziert werden.

Die Infrastrukturen der Betriebshöfe müssten in den kommenden Jahren erst für die alternativen Antriebe ertüchtigt werden. Dies könne nur sukzessive geschehen.

Die Lieferkapazitäten der Fahrzeughersteller seien weiterhin limitiert.

Zu § 4 Hessentakt

Dem Postulat des Ausbaus des öffentlichen Personennahverkehrs im ländlichen Raum ist grundsätzlich zuzustimmen.

Dazu bedarf es jedoch der Bereitstellung zusätzlicher dauerhafter finanzieller Mittel seitens des Landes. Schon bei den vorhandenen Verkehrsangeboten besteht vielfach eine zunehmende finanzielle Überforderung der Kommunen.

Den Verkehrsunternehmen ist jegliche Einnahmenreduzierung und Zusatzaufwand zu erstatten.

Zu § 5 a Landesfahrgastbeirat

Nach § 5 a sollen sich die Aufgabenträger bei der Wahrnehmung der Aufgabe zur Wahrung der Fahrgastinteressen von einem Landesfahrgastbeirat unterstützen lassen.

Hier ist völlig unklar, wie diese Unterstützung der Aufgabenträger aussehen soll.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH · B 1, 3-5 · 68159 Mannheim

Hessischer Landtag

Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und
Wohnen

Ihre Nachricht vom:

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:

Unser Aktenzeichen:

Datum: 28.08.2023

Bearbeiter:

Durchwahl:

E-Mail:

**Verkehrsverbund
Rhein-Neckar GmbH**

B 1, 3-5
68159 Mannheim
📍 Schloss: Linien 1, 5, 7

T +49.(0)621.10 770-0
F +49.(0)621.10 770-170
I www.vrn.de

Vorsitzender des Verwaltungsrates:
Christian Specht, Oberbürgermeister
Geschäftsführer:
Dr. Michael Winnes

VR Bank Rhein-Neckar eG
IBAN: DE03 6709 0000 0093 6286 08
BIC/SWIFT: GENODE61MA2

Sparkasse Heidelberg
IBAN: DE88 6725 0020 0009 2764 75
BIC/SWIFT: SOLADES1HDB

Registergericht Mannheim HRB 5008
Steuer-Nr.: 38107/00280

Alleingesellschafter:

Zweckverband Verkehrsverbund
Rhein-Neckar KÖR

Mitglieder des Alleingesellschafters:

Land Baden-Württemberg, Land Hessen,
Land Rheinland-Pfalz, Main-Tauber-Kreis,
Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis,
Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim,
Kreis Bergstraße, Kreis Alzey-Worms,
Kreis Bad Dürkheim, Kreis Germersheim,
Kreis Kaiserslautern, Kreis Kusel,
Kreis Südliche Weinstraße, Kreis Südwestpfalz,
Donnersbergkreis, Rhein-Pfalz-Kreis,
Stadt Frankenthal, Stadt Kaiserslautern,
Stadt Landau, Stadt Ludwigshafen a.Rh.,
Stadt Neustadt a.d.W., Stadt Pirmasens,
Stadt Speyer, Stadt Worms, Stadt Zweibrücken

Stellungnahme zum Gesetzentwurf für ein Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Drs. 20/11132)

Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar bedankt sich für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum geplanten Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende abgeben zu können. Wir begrüßen die Zielrichtung des Gesetzes und unterstützen das Anstreben einer echten Verkehrswende.

Das von dem Gesetzentwurf verfolgte Ziel einer Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split auf 65 % bis 2030 zeigt einen zu begrüßenden und auch notwendigen Ehrgeiz. Wir hoffen, dass dieser bei Bedarf durch weitere notwendige Maßnahmen flankiert wird.

Insbesondere trifft der vorliegende Gesetzentwurf beispielsweise keine Aussagen zu Sharing-Angeboten, welche vor allem im Bereich der sogenannten ersten und letzten Meile einen ergänzenden Beitrag zum Umweltverbund leisten.

§ 2 Nr. 5 des geplanten Mobilitätsgesetzes führt zwar das Carsharing als Teil des Umweltverbundes auf, nicht jedoch Sharing-Angebote im Bereich Fahrrad oder Elektrotretroller. Konkrete Maßnahmen mit Bezug zu Sharing-Angeboten sieht der Gesetzentwurf nicht vor. Wünschenswert wären hier vor allem Maßnahmen, die einen geordneten Ausbau des Angebots unterstützen.

Zu Artikel 1, Abschnitt 3:**§ 8:**

Unseres Erachtens sollte die in § 8 Absatz 1 etablierte Definition von Mobilitätsmanagement überarbeitet werden. Hierbei sollte herausgehoben werden, dass das Mobilitätsmanagement als Instrument zur Förderung des Umweltverbundes durch Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmer dient. Es dürfte dabei empfehlenswert sein, sich an der Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zu orientieren, welche Mobilitätsmanagement wie folgt definiert: „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.“ (FGSV (2018): Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement, Technische Regelwerke, FGSV-Nr. 167, ISBN: 978-3-86446-214-6). Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger kann dabei als eine Maßnahme des Mobilitätsmanagements betrachtet werden, muss jedoch zwingend durch weitere Maßnahmen gestützt werden.

Notwendig ist aus unserer Sicht weiterhin eine Konkretisierung der Stellung der nach § 8 Absatz 2 vorgesehenen durch die Landkreise und Gemeinden aufzustellenden Mobilitätskonzepte im Verhältnis zu anderen Teilen der Verkehrsplanung. So bleibt insbesondere unklar, in welchem Verhältnis die vorgesehenen Mobilitätskonzepte zu den lokalen Nahverkehrsplänen stehen.

§ 10:

In § 10 Absatz 2 ist vorgesehen, dass in die Auswertung unter anderem die von den Verkehrsverbünden erhobenen Daten zum Öffentlichen Personennahverkehr einfließen. Unklar bleibt jedoch, welche Daten hiermit gemeint sind, sodass eine entsprechende Klarstellung sinnvoll wäre.

Zu Artikel 1, Abschnitt 4 und 5:

Bei der Planung von Fuß- und Radverkehrsnetz sollte berücksichtigt werden, dass die überwiegende Anzahl an ÖPNV-Nutzenden den Weg bis zur Haltestelle zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Gerade der Fußverkehr ist dabei sehr umwege- und zeitempfindlich. Jeder zurückzulegende Meter kostet Energie und wird daher nach Möglichkeit vermieden. Um die Hemmschwelle für die ÖPNV-Nutzung zu minimieren, muss daher darauf geachtet werden, dass Haltestellen mit kurzen und direkten Wegen angebunden werden. Die Wege im Umfeld von ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen müssen außerdem so dimensioniert werden, dass auch zeitweise stark anschwellende Fußverkehrsströme sicher aufgenommen werden können. Zur weiteren Hemmschwellenreduktion sollte darauf geachtet werden, dass die Zuwege barrierefrei und sicher ausgestaltet sowie, insbesondere in der Dunkelheit, gut überschaubar sind.

Das Fahrrad erweitert den Einzugsbereich von Haltestellen gegenüber dem Fußverkehr um das bis zu zehnfache. Insbesondere bei Wegstrecken von 3 bis 5 km ist das Fahrrad eine gleichwertige Alternative zum Auto, da es kostengünstiger und dabei zeitlich konkurrenzfähig ist. Die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes ermöglicht darüber hinaus eine weitere Vergrößerung des Einzugsbereichs. Allerdings stellen auch Fahrradfahrende vielfältige Anforderungen an die Wegeführung. Diese soll möglichst sicher, bequem und direkt vom individuellen Startpunkt zur jeweiligen Einstiegshaltestelle erfolgen. Unter Berücksichtigung der Topographie und bei möglichst geringen Umwegen sollte den Radfahrenden, unterstützt durch geeignete Wegweisung, bevorzugt die Fahrt durch Tempo-30-Zonen angeboten werden. Im Nahbereich eines ÖPNV-/SPNV-Zugangspunktes sollten die Radfahrer,

möglichst schon zusammengeführt aus verschiedenen Richtungen, auf einem direkten und für Gruppen befahrbaren Radweg zu einer B+R-Anlage geführt werden, die ein sicheres Abstellen von Fahrrädern ermöglichen muss.

Gerade diese „Nahmobilität“ muss hinsichtlich der Zuwegung zum Öffentlichen Personennahverkehr und zu Schienenpersonennahverkehr stärker in die Betrachtung mit einbezogen werden. Eine Einbindung in das bestehende öffentliche Rad- und Fußwegenetz muss ebenso geschehen, wie dies bereits heute für „Park and Ride“ in das Straßennetz gilt. Nur mit Hilfe einer solchen Einbindung kann der Ausbau des Umweltverbundes weiter vorangebracht werden. Wir bitten darum, diesen Sachverhalt mit in das Verkehrswendegesetz aufzunehmen.

Zu Artikel 3:

Nr. 3 (§ 3a):

Wir begrüßen das verfolgte Ziel einer möglichst zeitnahen Komplettumstellung des Öffentlichen Personennahverkehrs auf alternative Antriebsformen beziehungsweise nicht fossile Antriebsenergien. Eine Umsetzung dieses Ziels bereits im Jahr 2030 ist allerdings nicht realisierbar. Die im Wettbewerb vergebenen Bus-Verkehrsleistungen werden grundsätzlich für eine Dauer von 10 Jahren ausgeschrieben und vergeben. Aufgrund der bis zum Jahr 2030 nur noch verbleibenden sieben Jahre, werden sich nicht alle bereits im Wettbewerb ausgeschrieben Bus-Verkehrsleistungen bis zu diesem Zeitpunkt bereits erneut in der Vergabe befinden oder befunden haben. Auch für den Bereich des SPNV gilt, dass die Vertragslaufzeiten den vorgesehenen Umstellungszeitraum teilweise weit überschreiten. So wird beispielsweise der Vertrag für die derzeit mit Dieseltriebwagen gefahrenen Leistungen des Dieselnetzes Südwest erst im Jahr 2038, und damit deutlich nach dem Jahr 2030, enden. Um alle gesetzlichen und vertraglichen Pflichten einhalten zu können, muss die als § 3a Absatz 1 vorgesehene Regelung daher so angepasst werden, dass entweder zeitliche Öffnungsklauseln oder Ausnahmeregelungen für bereits laufende und erst nach 2030 endende Verkehrsverträge aufgenommen werden.

Darüber hinaus bitten wir zu berücksichtigen, dass eine Elektrifizierung des SPNV-Angebots auch ohne Streckenelektrifizierung, beispielsweise durch den Einsatz von Akku- und Oberleitungshybridfahrzeugen, möglich ist. Die in Absatz 2 vorgesehene Formulierung sollte sich daher nicht auf die Infrastruktur, sondern auf den Betrieb dieser Infrastruktur beziehen.

Nr. 4 lit. b) (§ 4 Abs. 1a):

Die Tatsache, dass Anrufbusse zunächst in Satz 1 als eine mögliche Option unter verschiedenen denkbaren behandelt wird, im Nachgang dann allerdings Soll-Anforderungen mit konkretem Bezug zu Anrufbussen aufgestellt werden, irritiert. Hierdurch wird die Frage aufgeworfen, ob diese Vorgaben nur für das Produkt Anrufbus gelten sollen, oder auch für alternative, an den tatsächlichen Bedürfnissen orientierte, Bedienformen. Insbesondere in Ruftaxen und On-Demand-Fahrzeugen wäre in diesem Fall eine Fahrradmitnahme nicht möglich. Aber auch in Anrufbussen ist eine Fahrradmitnahme überwiegend nicht zielführend und sollte ausgenommen werden. Bereits in Solobussen im Linienverkehr führt die Fahrradmitnahme immer wieder zu Problemen und Unstimmigkeiten zwischen den Fahrgästen. Diese Konflikte dürften sich in Anrufbussen noch verschärfen. Jedenfalls aber sollte der Mitnahme von Rollstühlen und anderen Hilfsmitteln für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sowie von Kinderwagen eine klare Priorität eingeräumt werden.

Nr. 4 lit. c) (§ 4 Abs. 5):

Eine weitere Absenkung der Tarife gegenüber dem Deutschlandticket sowie die Einführung eines Tarifangebots, das auf Hessen beschränkt ist, wird vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar abgelehnt. Die mithilfe des Deutschlandtickets deutlich reduzierten Tarifgrenzen stellen aus unserer Sicht einen wegweisenden Fortschritt dar, der durch die Einführung eines räumlich auf Hessen beschränkten Tarifangebots konterkariert würde. Der Verkehrsverbund Rhein-Neckar erstreckt sich über drei Bundesländer und wäre daher entweder innerhalb seines Verbundgebiets oder an der Grenze zum sich nördlich anschließenden RMV von den zusätzlichen Fahrgastbarrieren qualifiziert betroffen.

Nr. 4 lit. d) (§ 4 Abs. 7):

Vor allem zu den Stoßzeiten im morgendlichen Berufsverkehr zwischen 6 und 9 Uhr kommt es in der Praxis zu vermehrten Kapazitätsproblemen im Öffentlichen Personennahverkehr. Für diese Zeitspanne halten wir eine grundsätzliche intendierte kostenlose Fahrradbeförderung nicht für zielführend. Insbesondere sollte hier das Steuerungsinstrument einer Bepreisung der Fahrradmitnahme eröffnet bleiben.

Nr. 5 (§ 4a):

Wir weisen darauf hin, dass sich der vorgesehene Hessentakt in das Gefüge des Deutschlandtaktes einfügen muss.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

STELLUNGNAHME

zum

Gesetzentwurf der
SPD-Fraktion im Hessischen Landtag

für ein

„Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)“

Landtagsdrucksache 20/11132

28. August 2023

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Zu Artikel 1 – Mobilitätsgesetz Hessen

A. Zum Gesetzentwurf im Allgemeinen

Zum Hintergrund des Gesetzentwurfs

Der vorliegende Gesetzentwurf geht ganz offensichtlich auf das im Jahr 2022 durchgeführte Volksbegehren zur sog. „Verkehrswende“ und auf den von den Initiatoren des Volksbegehrens zur Abstimmung gestellten Gesetzentwurf zurück. Zwar wurde damals das erforderliche Quorum erreicht, das Volksbegehren wurde aber nicht zugelassen. Denn der zur Abstimmung gestellte Gesetzentwurf verstieß gegen die hessische Verfassung, weil er nach den Feststellungen der Landesregierung nicht nur die Gesetzgebungskompetenz des Bundes missachtete, sondern auch mit unbestimmten Rechtsbegriffen operierte und damit das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot verletzte.

Die SPD-Fraktion bringt den Vorschlag der Initiatoren des Volksbegehrens nun nahezu unverändert als eigenen Gesetzentwurf ein.

Mit dem von der SPD-Fraktion im Wortlaut nur an wenigen Stellen veränderten Gesetzentwurf mag vielleicht die Verletzung der Gesetzgebungskompetenz des Bundes behoben sein. Denn die für die Kompetenzverletzung streitigen Regelungen zum Straßenverkehrsrecht sind nicht enthalten. Dadurch aber, dass die unbestimmten Rechtsbegriffe aus dem Vorschlag der Initiatoren des Volksbegehrens ohne nähere Konkretisierung in den vorliegenden Gesetzentwurf der SPD-Fraktion übernommen wurden, dürfte auch hier ein Verstoß gegen das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot vorliegen. Der Gesetzentwurf operiert nach wie vor mit einer Vielzahl unbestimmter Rechtsbegriffe.

Es bestehen daher Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit des Gesetzentwurfs.

Zum Ziel des Gesetzentwurfs

Die SPD verfolgt mit dem Gesetzentwurf die Absicht, den Anteil des sog. „Umweltverbunds“ am Modal-Split „bis 2030 landesweit auf 65 Prozent“ zu erhöhen, indem der motorisierte Individualverkehr zwangsweise reduziert und massiv begrenzt wird. (Seite 1 des GE, Lösung, B.)

Konkret sieht der Gesetzentwurf vor, den motorisierten Individualverkehr „um mindestens 10 Prozent jährlich zu reduzieren“, und er ermächtigt in diesem Zusammenhang zu Eingriffen in Rechte der Bürger und Betriebe: „Der motorisierte Individualverkehr ist danach nicht ausreichend reduziert, wenn er nicht jährlich um zumindest 10 Prozent abnimmt. Wird dieser Wert nicht erreicht, muss der Träger der Straßenbaulast diejeni-

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

gen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes ergreifen, die nach seiner Einschätzung eine zeitnahe Zielerreichung ermöglichen. Diese Maßnahmen können auch mit verhältnismäßigen Eingriffen in private Rechte verbunden sein.“ (Seite 12 des GE, Begründung zu Art 3)

Von der zwangsweisen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs betroffen wären sowohl mit fossilen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge, als auch Fahrzeuge mit Elektroantrieb und Fahrzeuge, die mit nachhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, sowie Fahrzeuge mit sonstigen CO₂-neutralen Antrieben. Das ergibt sich aus dem Umkehrschluss zur Definition des sog. Umweltverbunds in § 2 Nr. 5. Dort werden die Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr sowie Angebote des Carsharings als sog. „Umweltverbund“ bestimmt.

Es handelt es sich um ein „Anti-Auto-Gesetz“, mit dem den Bürgern und Betrieben bei der Frage der (motorisierten) Fortbewegung die individuelle Freiheit stark eingeschränkt werden soll. Aus Sicht der Autoren des SPD-Gesetzentwurfs soll jeder, unabhängig von der persönlichen Situation, Bus-, Bahn- und sonstige öffentlichen Verkehrsangebote nutzen. Die hiermit verbundenen festgelegten Fahrzeiten und vorgegebenen Routen können jedoch nicht für alle Personen den tatsächlichen Bedarf an einer flexiblen, ungebundenen Fortbewegung erfüllen. Letztlich scheint es der Versuch zu sein, individuelle Unterschiede der Menschen in ihrer Lebensführung und Leistungsfähigkeit jedenfalls im Bereich der Fortbewegung zu verringern.

Die Absicht, den motorisierten Individualverkehr zwangsweise zu reduzieren, zeichnet diesen Gesetzentwurf als Negativbeispiel einer dirigistischen, von Verboten und Anmaßungen geprägten Verkehrspolitik aus. Damit verfolgt die SPD-Fraktion einen grundsätzlich abzulehnenden weil massiv freiheitsbeschränkenden Ansatz. Sie verkennet die Bedeutung der individuellen Entscheidungsfreiheit, die der Mobilität innewohnt und schürt den verkehrspolitischen Kulturkampf zwischen den Nutzern vermeintlich guter und vermeintlich böser Verkehrsmittel.

Zum einen werden die Bedarfe zur unabhängigen Beförderung von Menschen über längere Strecken sowie von kranken, alten oder gehbehinderten Menschen übersehen. Zum anderen werden hinsichtlich der Wirtschaftsverkehre die Erfordernisse zum Transport von Waren und die Notwendigkeiten an individueller Mobilität von Handwerkern und Dienstleistern weitgehend ignoriert.

Für Arbeitnehmer ist eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätten ein entscheidender Aspekt für die Wahl des Beschäftigungsverhältnisses. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit trägt zur Fach- und Arbeitskräftesicherung in den hessischen Unternehmen bei. Auswirkungen von Flächenknappheit in den Ballungsräumen sowie Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Luftreinhaltung beeinflussen die verkehrliche Erreichbarkeit der Arbeitsstätten und können zu einer Neu- oder Wegorientierung von Arbeitnehmern führen.

Verkehrsprognosen weisen darauf hin, dass Kraftfahrzeuge, und insbesondere das Auto, das Verkehrsmittel Nummer 1 für private Verkehre und für Wirtschaftsverkehre dauerhaft bleiben werden. Auch in den meisten (nicht allen) Gebieten der Städte wird der motorisierte Individualverkehr auf Jahrzehnte eine große Bedeutung haben. Und

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

im ländlichen Raum sind die zu überwindenden Entfernungen für Verkehrsteilnehmer in der Regel so groß, dass nur eine motorisierte Fortbewegung in Betracht kommt. Der Anstieg des Verkehrsaufkommens sowohl beim Personen- als auch beim Güterverkehr wird die kommenden Jahre prägen. Das ist in vielerlei Hinsicht Ausdruck wirtschaftlicher Prosperität und gesellschaftlichen Wohlstands. Es ist eine gesellschaftliche Errungenschaft, dass für immer mehr Menschen die Begegnung mit anderen Menschen einfach und kostengünstig möglich ist und dass immer mehr Austausch von Waren stattfindet.

Aus Sicht der Wirtschaft ist eine staatliche Rahmensetzung erforderlich, die zur Erreichung der ökologischen und sozialen Ziele im Verkehr beiträgt und am ökonomischen Wachstum festhält. Das Anliegen, die umwelt- und klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren, ist aus Sicht der Wirtschaft voll zu unterstützen. Richtig ist auch, den ÖPNV massiv auszubauen und zu verbessern. Allerdings darf das nicht mit einer pauschalen oder großflächigen Verbannung von motorisierten Fahrzeugen einhergehen – egal ob sie mit Verbrennungsmotoren oder Elektroantrieben ausgestattet sind. Zumal der CO₂-Ausstoß künftig durch das zweite CO₂-Emissionshandelssystem mit sinkender jährlichen Obergrenzen reduziert werden wird. Auch deshalb muss die Verhältnismäßigkeit bei der Regelung des Umgangs mit Emissionen auf Ebene des Landes und der Kommunen gewahrt werden. Nicht den Verkehr an sich, sondern dessen negativen Effekte gilt es zu verringern.

Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevorzugtes Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen können. Insofern ist es richtig, dass mit dem Gesetz auch der Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Personennahverkehr als weitere Arten der Fortbewegung neben dem motorisierten Individualverkehr in den Blick genommen wird. Um im Rahmen der Mobilitätswahlfreiheit die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger und Fortbewegungsmittel für die Verkehrsteilnehmer attraktiv zu machen, müssen sowohl der jeweilige Verkehrsträger an sich, als auch die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander so komfortabel und einfach wie möglich gestaltet sein.

Das Ziel des Gesetzentwurfs, die Mobilität in Hessen bis 2030 klimaneutral zu gestalten, ist völlig überambitioniert. Der hessische Klimaplan sieht derzeit eine Reduzierung der Emissionen im Sektor Verkehr um 35 Prozent bis 2030 vor – auch das ist schon reichlich ambitioniert.

Die Zielbestimmung im Gesetzentwurf, wonach „allen Menschen in Hessen [...] eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur [...] gewährleistet werden“ soll, ist gleichermaßen unbestimmt wie verzichtbar. Denn: Was heißt hier „gerecht“? Auf solch vage und politisch hoch umstrittenen Begriffe, die in anderen Politikfeldern bedeutsam sind, sollte ein Gesetz zur Verkehrspolitik verzichten.

Die Zielsetzung der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Todesfolgen oder schweren Personenschäden ist vollumfänglich zu unterstützen. Die dazu mit dem Hessischen Nahmobilitätsgesetz kürzlich vorgenommenen Gesetzesänderungen werden als ausreichend erachtet, sodass es der im vorliegenden Gesetzentwurf enthaltenen Änderungen nicht bedarf.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Zur Finanzierung

Hinsichtlich der Finanzierung und der Mittel, die für die Umsetzung der im Gesetzentwurf enthaltenen Maßnahmen erforderlich sind, werden im Gesetzentwurf keine konkreten Angaben gemacht.

Der Gesetzentwurf beschränkt sich beispielsweise in § 15 und in § 18 darauf, dass das Land „umfassende Personal- und Sachmittel zur Verfügung“ stellt. Zu den finanziellen Auswirkungen heißt es, dass mit gesteigerten Kosten zu rechnen ist, die „aktuell noch nicht konkret beziffert werden“ können.

Aufgrund des Konsolidierungsbedarfs im Landeshaushalt zur Wiederherstellung solider Landesfinanzen kann kurz- und mittelfristig nur ein kleiner Teil des immensen Investitionsbedarfs für den Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebots realisiert werden. Denn Landtag und Landesregierung müssen an einer stabilitätsorientierten Finanzpolitik und am Neuverschuldungsverbot festhalten. Das limitiert alle Politikfelder, auch die Wünsche in der Verkehrspolitik. Gäbe das Land mehr aus als es einnimmt, müsste es Schulden machen und deren Tilgung kommenden Generationen aufbürden. Zinszahlungs- und Tilgungspflichten würden den zukünftigen Handlungsspielraum noch stärker als bisher schon einengen. Das ist aus Gründen der Generationengerechtigkeit abzulehnen. Insbesondere die hohen Landesausgaben für die Subventionierung von ÖPNV-Tickets, beispielsweise das Deutschlandticket, reduzieren massiv den Spielraum für dringend notwendige Investitionen in den Ausbau des Angebots.

Fazit

Der Landtag sollte dieses Gesetz nicht beschließen.

B. Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu § 2 „Begriffsbestimmung“

Die Verwendung des Begriffs „Umweltverbund“ für Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und Car-Sharing verkürzt die Zusammenfassung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf politisch „genehme Verkehre“ und unterschlägt, dass auch motorisierter Individualverkehr umweltfreundlich stattfinden kann.

Zu § 3 Abs. 2 „Förderung und Stärkung des Umweltverbunds“

Die Regelung in § 3 Abs. 2 S. 2 ist neben der Regelung in § 10 das zentrale Instrument zur zwangsweisen Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und daher strikt abzulehnen. Der Gesetzentwurf sieht dort vor, dass die Träger der Straßenbaulast



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

jährlich Verkehrserhebungen durchführen. Daran schließt sich im Gesetzestext folgende Ermächtigung an: „Sofern die Auswertung *[der Daten aus der Verkehrserhebung, Anm. der VhU]* auf eine nicht ausreichende Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs hinweist, werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds entsprechend angepasst.“ Wann aus Sicht der SPD-Fraktion die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs nicht ausreichend ist, ergibt sich aus der Gesetzesbegründung. Dort heißt es zu § 3: „Der motorisierte Individualverkehr ist danach nicht ausreichend reduziert, wenn er nicht jährlich um zumindest 10 Prozent abnimmt.“ Weiter heißt es, dass „diese Maßnahmen *[auch]* mit verhältnismäßigen Eingriffen in private Rechte verbunden sein *[können]*“.

Kritikwürdig ist die Regelung insbesondere deshalb, weil sie zu Eingriffen in private Rechte ermächtigt mit dem Ziel, den motorisierten Individualverkehrs massiv zu reduzieren. Es steht zu befürchten, dass darunter beispielsweise Fahrverbote zu verstehen sind.

Auffallend ist, dass die „Ziele des Gesetzes“, auf die in § 3 Abs. S. 2 Bezug genommen wird an keiner Stelle im Wortlaut des Gesetzes definiert sind. Nur in der Einleitung der Drucksache unter dem Punkt „B. Lösung“ wird das Ziel formuliert, den Anteil des sog. „Umweltverbunds“ am Modal Split auf 65 Prozent zu erhöhen. Und erst in der Gesetzesbegründung wird erwähnt, dass der motorisierte Individualverkehr jährlich um mindestens 10 Prozent reduziert werden soll. Mit dieser – vermutlich bewusst gewählten – Systematik wird die gänzlich abzulehnende Absicht, den motorisierten Individualverkehr zwangsweise massiv zu reduzieren, verschleiert. Das widerspricht auch dem Gebot der Transparenz und Klarheit von Formulierungen von Rechtsnormen.

Zu § 4 „Öffentlichkeitsarbeit“

Auch diese Regelung, die fachlich zuständige Ministerien, Landkreise und Gemeinden dazu anhält, für die Nutzung des sog. „Umweltverbund“ zu werben, ist strikt abzulehnen. Denn zu einer liberalen (Verkehrs-)Politik gehört es, dass das Land nicht für eine bestimmte Mobilitätsform werblich aktiv wird und versucht, auf die Bevölkerung einzuwirken. In einer pluralen, freiheitlichen Gesellschaft hat der Staat ausdrücklich nicht die Aufgabe, den Bürgern zu erklären und zu empfehlen, wie sie ihre ganz normalen Alltagsabläufe organisieren sollten. Das gilt auch für die Mobilität.

Zu § 8 „Mobilitätsmanagement“

Mit dieser Regelung wird das Verkehrsministerium dazu ermächtigt, eine Gesamtstrategie zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten zu erarbeiten, ausgerichtet auf eine nachhaltige und zukunftsgerichtete Verkehrsgestaltung. Die Kommunen haben nach dem Gesetzentwurf diese Strategie umzusetzen.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Bei dieser Regelung handelt es sich um eine viel zu weit reichende Ermächtigung der Exekutive. Es ist davon auszugehen, dass die mit dem Mobilitätsmanagement erarbeiteten Maßnahmen erhebliche Eingriffe in den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen nach sich ziehen werden. Hierüber müssen die Öffentlichkeit und das Parlament einen politischen Diskurs führen können. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden, dann sollte zumindest ein Zustimmungserfordernis der Legislative zum Mobilitätsmanagement verankert werden.

Außerdem ist fraglich, ob diese Regelung noch hinreichend viel Gestaltungsspielraum für die Kommunen lässt, der ihnen qua Grundgesetz zusteht. Die Landkreise und Gemeinden wissen vor Ort am besten, welche Bedarfe und Restriktionen für die unterschiedlichen Verkehrsträger bestehen.

Zu § 10 Abs. 2 „Zählstellen“

Die Regelung in § 10 Abs. 2 S. 2 ist neben der Regelung in § 3 Abs. 2 S. 2 das zentrale Instrument zur beabsichtigten massiven Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und daher strikt abzulehnen.

Nach § 10 sollen Verkehrsdaten über das Aufkommen des Rad-, Fuß- und öffentlichen Personennahverkehrs erhoben und ausgewertet werden. Weiter heißt es im Wortlaut der Regelung: „Ergibt die Auswertung eine den Zielen des Gesetzes nicht genügende Stärkung des Umweltverbundes, so hat das [Verkehrsministerium] Maßnahmen zu seiner Stärkung zu ergreifen.“

Dass das für Verkehr zuständige Ministerium ermächtigt wird, weitere Maßnahmen zur massiven Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs zu ergreifen, ist eine viel zu weit gehende Ermächtigung der Exekutive. Unabhängig davon, dass das Ziel ohnehin strikt abzulehnen ist, ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen erhebliche Eingriffe in den Verkehr und in die Verkehrsinfrastruktur in den Kommunen nach sich ziehen werden. Hierüber müssen die Öffentlichkeit und das Parlament den politischen Diskurs führen können. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden, dann sollte zumindest ein Zustimmungserfordernis der Legislative verankert werden.

VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE**Artikel 2 – Änderung des Hessischen Straßengesetzes****Zu Nummer 5 b):**

Mit der Regelung in S. 1 und S. 3 der geplanten Neufassung von § 6 Abs. 1 HStrG soll die straßenrechtliche Grundlage für die massive Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs gelegt werden. Die Änderung ist strikt abzulehnen.

Zu Nummer 7:

Grundsätzlich zu befürworten ist die Herstellung von Barrierefreiheit. Allerdings ist die geplante Änderung von § 9 Abs. 1 S. 2 des HStrG nicht erforderlich. Denn in der Gesetzesbegründung zur Änderung geht die SPD-Fraktion zutreffend davon aus, dass eine durchgängige Barrierefreiheit unmöglich ist. Die Gesetzesänderung ist abzulehnen.

Artikel 3 – Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**Zu Nummer 2:**

Das Ziel, eine Erhöhung der Fahrgastzahlen herbeizuführen, ist richtig. Sofern hier im Gesetzentwurf von einer Verdopplung bis 2030 die Rede ist, sollte allerdings auch ein Referenzzeitpunkt angegeben werden. Zudem erscheint eine Verdopplung bis 2030 unrealistisch zu sein. Angesichts des Mangels an ausreichender Infrastruktur, an Fahrzeugen und Mitarbeitern im ÖPNV ist die gewiss wünschenswerte Verdopplung leider wohl eher eine Frage von Jahrzehnten und als von Jahren.

Zu Nummer 4c):

Eine weitere Ticketverbilligung ist abzulehnen. Schon durch die Einführung des sog. „Deutschlandtickets“ und des sog. „Hessenpasses“ werden dem ÖPNV-System massiv Mittel entzogen, die für den Ausbau des Angebots benötigt werden. Noch weitere Mittel in die Ticketsubventionierung zu stecken, anstatt den Ausbau zu ermöglichen, trägt nicht zu einer Ausweitung und Verbesserung des ÖPNV-Angebots bei.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Zu Nummer 5:

Durch integrale Taktfahrpläne kann eine bessere Vernetzung der Verkehrsmittel erreicht werden. Bevor allerdings das Land Hessen über die Aufgabenträger des ÖPNV und die Verkehrsverbünde einen sog. „Hessentakt“ als Taktfahrplan für den Schienenpersonennahverkehr aufstellt, sollten Planung und Umsetzung des in Aufstellung befindlichen Taktfahrplans für den Schienenfernverkehr (sog. „Deutschlandtakt“) abgewartet werden. Da sich Schienennah- und Schienenfernverkehr an vielen Stellen auf den gleichen Schienenstrecken verkehren, sollten die jeweiligen Taktfahrpläne unbedingt aufeinander abgestimmt sein.

Artikel 4 – Änderung Hessisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Eingriffsbefugnis ist bereits geltende Rechtslage und daher nicht erforderlich. Die Ausweitung der Eingriffsbefugnis auf allgemeine Verwaltungsbehörden neben den Ordnungsbehörden und der Polizei ist nicht notwendig.

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



Stellungnahme der NaturFreunde Hessen zum Gesetzentwurf der SPD Landtagsfraktion
„Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende („Verkehrswendegesetz“)“

Schriftliche Anhörung am 6. September 2023

Die NaturFreunde Deutschlands sind ein sozial-ökologischer und gesellschaftspolitisch aktiver Verband für Umweltschutz, sanften Tourismus, Sport und Kultur. Die NaturFreunde Hessen mit fast 50 Gruppen engagieren sich für den gesellschaftlichen Ausgleich zwischen Stadt und Land und die Mobilitätsförderung zur Stärkung von Bildung, Arbeit und Freizeit, die alle Hessen und Hessinnen klimaschonend erreichen können.

Die NaturFreunde begrüßen grundsätzlich die parlamentarische Beratung zum „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende (Verkehrswendegesetz)“ im Hessischen Landtag.

Als Verband in der Initiative „Verkehrswende Hessen“ legten wir den Entwurf für ein Verkehrswendegesetz für Hessen mit klaren Zielen für den Umweltverbund im Land vor.

Die NaturFreunde Hessen kritisieren die Streichung der Förderung des Fuß- und Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen, wie von der SPD befürwortet.

Die NaturFreunde Hessen halten dagegen, dass die Bundesregierung am 21. Juni 2023 den Referentenentwurf für eine Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung vorlegte. Die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs werden hier mit den zentralen Schritten zum Klima- und Umweltschutz, sowie Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung gekoppelt und der Fuß- und Radverkehr ausdrücklich als Beitrag zur Erreichung der neuen Ziele aufführt.

Die Kommunen brauchen verlässliche Planungsgrundlagen wie die der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) aus dem Jahr 2022, die mit den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen vorliegen.

Die NaturFreunde Hessen fordern die SPD Fraktion auf, dass die Träger der Straßenbaulast die Belange der Verkehrsmittel wie vom Umweltverbund dargelegt bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gleichberechtigt berücksichtigen, soweit gesetzlich nicht anders geregelt.

Mit naturfreundlichen Grüßen

Dr. Manfred Wittmeier, Vorstandssprecher NaturFreunde Hessen

Heidi Ziehaus, Beauftragte für die Verkehrswende, NaturFreunde Hessen

Frankfurt am Main, den 28.08.2023