



# HESSISCHER LANDTAG

07. 02. 2023

Plenum

## Gesetzentwurf

### Fraktion der CDU, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

#### A. Problem

Bereits seit Jahren wird an der Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität gearbeitet. Hessen hat sich mit dem kürzlich verabschiedeten ersten Klimagesetz des Landes Hessen selbst verpflichtet, bis spätestens 2045 klimaneutral zu sein. Zur Erreichung der Klimaziele bedarf es jedoch weiterer Anstrengungen zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor.

Dabei kommt es auf die Akzeptanz nachhaltiger Mobilitätsangebote an. Das Ziel, die Verbesserung der Mobilität für alle zu erreichen, setzt voraus, dass es den Menschen so einfach und angenehm wie möglich gemacht wird, umzusteigen und auf das eigene Auto zu verzichten. Die Stärkung der Nahmobilität und von Sharing-Angeboten sollen allen den Rückgriff auf einen multimodalen Baukasten ermöglichen.

Untrennbar verknüpft mit dem Thema Mobilität ist die Verkehrssicherheit. Es sterben zwar immer weniger Menschen auf Hessens Straßen. Dennoch ist jeder Unfall einer zu viel. Da bei Unfällen oft die schwächsten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – zu Fuß und auf dem Rad – am stärksten betroffen sind, soll das Nahmobilitätsgesetz einhergehen mit der weiteren Stärkung von Verkehrssicherheit.

Mit dem vorliegenden Gesetz werden die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Gelingen der Verkehrswende in den Fokus gesetzt, indem finanzielle Förderungen, Unterstützungsangebote und Regelungen im Bereich Verkehrssicherheit und Nahmobilität rechtlich verbindlich formuliert werden.

#### B. Lösung

Das vorliegende Nahmobilitätsgesetz macht einen weiteren entschlossenen Schritt, um emissionsarme Mobilität voranzutreiben. Das Ziel des Gesetzes ist, diese Angebote im Bereich der Nahmobilität so attraktiv zu gestalten, dass sich die Hessinnen und Hessen in Zukunft immer selbstverständlicher für emissionsarme Mobilität entscheiden. Das vorliegende Gesetz knüpft an alle Regelungen in Hessen, die sich mit diesem Bereich des Verkehrswesens beschäftigen, an. Wichtige untergesetzliche Regelungen werden mit diesem Gesetz auf eine gesetzliche Ebene gehoben, um damit ihre besondere Bedeutung für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität zu unterstreichen. Die Förderung der Nahmobilität, insbesondere die Unterstützung von Kommunen, wird jetzt im Gesetz verankert. Damit wird die Grundlage für den weiteren systematischen Ausbau eines landesweiten Radwegenetzes geschaffen.

Außerdem wird mit dem Gesetz ein weiterer Baustein für mehr Sicherheit im Straßenverkehr geschaffen. Mit dem neuen § 14b des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird für die Ordnungsbehörden und die Polizei eine Rechtsgrundlage für die Überwachung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen mittels Abschnittskontrollen eingeführt. Die hieraus resultierende erhöhte Regeltreue von Kraftfahrzeugführerinnen und -führern stärkt die Verkehrssicherheit und kommt dabei maßgeblich den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zugute.

#### C. Befristung

Die Befristung der Neuregelungen erfolgt auf sieben Jahre.

#### D. Alternativen

Im Rahmen der Zielsetzung des Gesetzentwurfs keine.

**E. Finanzielle Auswirkungen**

Die aufgrund dieses Gesetzes entstehenden Mehrkosten sind in der Haushaltsplanung abzubilden und vom Landtag zu beschließen.

**F. Unmittelbare oder mittelbare Auswirkungen auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern**

Keine.

**G. Besondere Auswirkungen auf behinderte Menschen**

Das Gesetz wurde am Maßstab der UN-Behindertenrechtskonvention überprüft.  
Es bestand kein Änderungsbedarf.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz  
zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen**

Vom

**Artikel 1  
Hessisches Nahmobilitätsgesetz**

§ 1  
Geltungsbereich

Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen nach § 2 des Hessischen Straßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. September 2021 (GVBl. S. 618), in der jeweils geltenden Fassung sowie für die in diesem Gesetz benannten Flächen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet.

§ 2  
Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes

1. ist Nahmobilität die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Fahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752),
2. ist ein nachhaltiger integrierter Mobilitätsplan eine grundsätzlich auf Grundlage der europäischen Leitlinien für nachhaltige, urbane Mobilitätspläne erfolgte strategische Mobilitätsplanung, mit der Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des Stadtgebiets und der Region für Menschen, Unternehmen und Güter verbessert werden soll,
3. ist eine Mobilitätsstation die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an einem Standort mit dem Ziel, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, die Nutzung mehrerer Fortbewegungsarten für einen Weg (multimodale Wegekettten) zu ermöglichen und so umweltverträgliche Transportmittel zu stärken,
4. sind Radfernwege touristische Radrouten, die sich zusammensetzen aus
  - a) öffentlichen Straßen,
  - b) Wirtschaftswegen sowie
  - c) Waldwegen, für die das Radfahren nach § 15 Abs. 3 des Hessischen Waldgesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126), gestattet ist;die Radfernwege umfassen insbesondere die in Hessen verlaufenden Teile der europäischen und nationalen Radfernwege (EuroVelo, D-Routen) und die durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Hessischen Radfernwege und ihnen gleichgestellten Radrouten,
5. sind Radverbindungen Verbindungen für den Radverkehr, die sich zusammensetzen aus
  - a) von Straßen unabhängigen oder baulich abgetrennten Fahrbahnen (Radwege)
  - b) von Straßen baulich nicht abgetrennten Führungsformen, insbesondere Radfahrstreifen und Fahrradstraßen nach der Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) sowie
  - c) der Führung im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr,
6. sind Raddirektverbindungen Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 1 500 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht,
7. sind Radschnellverbindungen Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 2 000 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht.

## § 3

## Zweck und Ziele

(1) Das Gesetz dient der Stärkung der Nahmobilität, weil der Nahmobilität eine grundlegende verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zukommt, weil sie die Nachhaltigkeit der Mobilität stärkt und der Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele im Sektorbereich Mobilität dient. Die Fortbewegung im Rahmen der Nahmobilität soll so attraktiv werden, dass sie im Alltag, aber auch zu touristischen Zwecken vermehrt genutzt wird. Die Fortbewegung im Rahmen der Nahmobilität soll als eigenständige umwelt- und klimafreundliche Verkehrsart als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personenverkehr, gestärkt werden. Innovative neue Verkehrsmittel sollen das Angebot ergänzen und das Vernetzen von Wegeketten unterstützen.

(2) Mit der Stärkung der Nahmobilität sollen die verkehrliche Erreichbarkeit in hochverdichteten, verdichteten und ländlichen Räumen und damit auch die Möglichkeiten der gesellschaftlichen Teilhabe verbessert werden. Die Mobilität in Hessen soll möglichst umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und barrierefrei gestaltet werden. Allen Menschen in Hessen soll eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden.

(3) Zur Erreichung der in Abs. 1 genannten Zwecke soll die Nahmobilität und deren Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personenverkehr gefördert werden.

(4) Die Haushaltsmittel für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen sollen mindestens 10 Prozent der Haushaltsmittel für den Bau der Landesstraßen selbst betragen.

## § 4

Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen,  
Einrichtung von Fachzentren

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium kann Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Aufgaben nach diesem Gesetz übertragen.

(2) Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen unterstützt Landkreise und Gemeinden sowie Kommunalverbände durch den Austausch von Erfahrungen und die Vermittlung von fachlichen Informationen sowie Kommunikationsmöglichkeiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben für den Fuß- und Radverkehr. Sie ist bei dem für Verkehr zuständigem Ministerium angesiedelt und wird durch dieses finanziell ausgestattet.

(3) Das für Verkehr zuständige Ministerium richtet zur Unterstützung der Landkreise und Gemeinden sowie Kommunalverbände Fachzentren ein, die Lösungen spezifischer Herausforderungen zu Verkehr und Mobilität erarbeiten und deren Umsetzung begleiten.

## § 5

## Finanzielle Förderung

Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt Förderprogramme für Vorhaben zur Verbesserung der Nahmobilität in den Landkreisen, Gemeinden und Kommunalverbänden auf. Die Mittel hierfür werden im Haushaltsplan des Landes bereitgestellt.

## § 6

## Öffentlichkeitsarbeit

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium wirbt für die Fortbewegung im Rahmen der Nahmobilität im Alltag und zu touristischen Zwecken und unterstützt durch Kommunikationsmaßnahmen den Ausbau und die Stärkung der Nahmobilität.

(2) Das Land unterstützt die Öffentlichkeitsarbeit der Landkreise, Gemeinden und Kommunalverbände bei der Umsetzung der in § 3 dieses Gesetzes genannten Zwecke und Ziele.

## § 7

## Arbeitgeber Land Hessen

(1) Das Land Hessen nimmt als Arbeitgeber eine Vorbildfunktion wahr. Es ergreift geeignete Maßnahmen, um seine Dienststellen fahrradfreundlicher zu gestalten. Dies kann auch im Rahmen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements erfolgen.

(2) Die Landesbehörden, Landesbetriebe, Sondervermögen, Gerichte und Staatsanwaltschaften und sonstigen Einrichtungen des Landes Hessen sollen bis zum 31. Dezember 2030 in ihren Dienstgebäuden für mindestens ein Fünftel der Personen, die das jeweilige Dienstgebäude regelmäßig nutzen, barrierefrei zu erreichende und nutzbare Radabstellplätze in einer wettergeschützten Radabstellanlage auf festem Grund einrichten. In jedem Dienstgebäude, das von Einrichtungen des Landes nach Satz 1 genutzt wird, soll eine möglichst barrierefreie Dusche vorgesehen werden.

## § 8

## Mobilitätsmanagement

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Unternehmen bei der Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.
- (2) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Landkreise und Gemeinden bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Gebietskörperschaft durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.
- (3) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Schulen, Schulträger, Landkreise und Gemeinden bei der Umsetzung eines schulischen Mobilitätsmanagements durch Beratungs- und Kommunikationsangebote sowie bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen. Als landesweite Anlaufstelle wird durch das für Verkehr zuständige Ministerium das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement betrieben.

## § 9

## Parkraummanagement

Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Gemeinden und Landkreise durch Kommunikations- und Beratungsmaßnahmen

- (1) beim Parkraummanagement mit dem Ziel der optimierten Bewirtschaftung von Parkraum und der Verbesserung des Wirtschaftsverkehrs,
- (2) bei der Anwendung des § 16a des Hessischen Straßengesetzes im Fall der Sondernutzung öffentlicher Straßen für stationäres Carsharing,
- (3) bei der Kennzeichnung von Abstellflächen für Fahrräder oder Lastenräder sowie
- (4) bei der Bereitstellung von öffentlich zugänglichen Ladestationen für elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes vom 5. Juni 2015 (BGBl. I S. 898), zuletzt geändert durch Gesetz vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2752).

## § 10

## Nachhaltige Mobilitätsplanung

Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt die Entwicklung nachhaltiger und integrierter Mobilitätspläne, sofern die Pläne in einem Beteiligungsverfahren entwickelt und im Gegenstromprinzip mit anderen Planungsträgern entwickelt und mit Nachbargemeinden abgestimmt werden. Dabei sind überörtliche Planungen zu berücksichtigen und die Straßenbausträger überörtlicher Verkehrsinfrastrukturen zu beteiligen. Zur Unterstützung der Landkreise und Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsplanung wird das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen betrieben.

## § 11

## Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination

- (1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt eine Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet des Landes Hessen auf, die Handlungsschwerpunkte der Nahmobilität zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes enthält.
- (2) Das Land Hessen unterstützt die freiwillige Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination bei den Landkreisen in Hessen, die die gemeindlichen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützen, indem es die Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination fördert.

## § 12

## Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

- (1) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen durchgängig sein und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen. Die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze sollen den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach § 15 Abs. 1 entsprechen. Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens der Straßen durch den Fuß- und Radverkehr zu beachten.
- (2) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen jeweils mit den räumlich übergeordneten und den räumlich angrenzenden Netzen abgestimmt werden. Für den Radverkehr legt das für Verkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Bausträger fest.
- (3) Innerhalb der Ortslagen soll der Fußverkehr grundsätzlich baulich getrennt geführt werden. Die Anlage von Mischflächen insbesondere von verkehrsberuhigten Bereichen oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen bleibt davon unberührt. Der Fußverkehr soll möglichst barrierefrei geführt werden, und bei der Gestaltung der Infrastruktur soll die Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

(4) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt für die Planung, den Bau und den Betrieb von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. Die oder der Beauftragte der Hessischen Landesregierung für die Menschen mit Behinderungen wirkt hinsichtlich der Barrierefreiheit daran mit.

(5) Für den touristischen Radverkehr koordiniert das für Verkehr zuständige Ministerium die Streckenführung der Hessischen Radfernwege als landesweite touristische Routen mit den jeweils zuständigen Baulastträgern. Das für Verkehr zuständige Ministerium ist zuständig für die wegweisende Beschilderung der in Hessen verlaufenden Teile der Radfernwege.

(6) Bei Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sollen die durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4 durch die zuständigen Baulastträger soweit wie möglich erreicht werden.

(7) Die Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast des Landes Hessen ist weiter auszubauen. Das Land Hessen unterstützt die sonstigen Träger der Straßenbaulast bei dem weiteren Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in den Landkreisen und Gemeinden.

(8) Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes Hessen ist zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Landesstraße besteht. Die Prüfung soll die bestehenden und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaft einschließlich des Rad-Hauptnetzes Hessen einbeziehen. Falls keine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radweges auf Grundlage der Qualitätsstandards nach Abs. 4 im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen. Die sonstigen Träger der Straßenbaulast können Satz 1 bis 3 entsprechend anwenden. In Bezug auf die Führung des Fußverkehrs erfolgt die Prüfung entsprechend Satz 1 bis 3 durch die zuständigen Baulastträger nach den für den Fußverkehr geltenden Regelwerken.

(9) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt die Landkreise und Gemeinden bei der Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur als Grundlage für die Weiterentwicklung der Fuß- und Radverkehrsnetze. Für Verkehrswege in der Straßenbaulast des Landes Hessen erfasst es die entsprechenden Daten. Es koordiniert die Auswertung der nach Satz 1 und 2 erhobenen Daten.

(10) Die nach Abs. 9 erhobenen Daten werden öffentlich einsehbar in maschinenlesbarer, offen lizenzierter Form zur Verfügung gestellt.

### § 13

#### Radschnell-/ Raddirektverbindungen

(1) Für den Radverkehr identifiziert das für Verkehr zuständige Ministerium Korridore mit Potenzialen für den Bau von Radschnellverbindungen sowie Raddirektverbindungen und stellt diese den Planungsträgern zur Verfügung.

(2) Das Potenzial und die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von Raddirekt- und Radschnellverbindungen sind durch den jeweiligen Planungsträger in Abhängigkeit von der jeweiligen konkreten Ausgestaltung der Verbindung nach einem durch das für Verkehr zuständige Ministerium anerkannten Verfahren auf Basis von definierten Ausbaustandards, insbesondere hinsichtlich Breite, Oberflächenbeschaffenheit, direkter Streckenführung und Gestaltung der Knotenpunkte zur Verminderung von Zeitverlusten, zu ermitteln.

### § 14

#### Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt den Bau und Ausbau von Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen sowie Radabstellanlagen. Dabei ist auch die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt

- a) den Bau von Mobilitätsstationen, auch wenn diese keine Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr aufweisen,
- b) die Planung und den Bau von Fahrradmietstationen und
- c) die Planung und den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personenverkehrs.

(3) Um den Wechsel vom motorisierten Individualverkehr auf Verkehrsarten der Nahmobilität und den öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern, unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium sowohl die Einrichtung von Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen bei geeigneten Park-and-Ride-Anlagen als auch die Errichtung von Park-and-Ride-Anlagen.

(4) Die Angebote an Mobilitätsstationen sollen von den Verkehrsverbänden in deren Auskunft- und Vertriebssysteme eingebunden werden.

## § 15 Verkehrssicherheit

(1) Die hessische Verkehrssicherheitsarbeit ist am Leitgedanken der Vision Zero (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) nach Maßgabe der geltenden Gesetze auszurichten.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium erstellt im Einvernehmen mit den weiteren fachlich zuständigen Ministerien ein Hessisches Verkehrssicherheitskonzept, das den Handlungsrahmen der hessischen Verkehrssicherheitsarbeit bis zum Jahr 2035 vorgibt. Das Konzept ist in einem Abstand von vier bis fünf Jahren seit dessen Bekanntgabe zu evaluieren und soweit erforderlich fortzuschreiben.

(3) Die Identifikation von Unfallhäufungen erfolgt durch die zuständige Polizeibehörde im Rahmen der örtlichen Unfalluntersuchung. Für Straßen von besonderer Verkehrsbedeutung nach § 9 Abs. 2 der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten vom 12. November 2007 (GVBl. I S. 800), zuletzt geändert durch Verordnung vom 9. Dezember 2022 (GVBl. S. 718), identifiziert die zuständige Straßenbaubehörde die Unfallhäufungsstellen.

(4) Jeder Landkreis bildet eine Unfallkommission für die zu betreuenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, jede kreisfreie Stadt für die Straßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches. Kreisangehörige Sonderstatus-Städte nach § 4a Abs. 2 Satz 2 Hessische Gemeindeordnung sowie Städte, die entsprechend § 4a Absatz 2 Satz 3 Hessische Gemeindeordnung durch Beschluss der Landesregierung zur Sonderstatus-Stadt erklärt wurden, können eine Unfallkommission für die Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereichs bilden. In den Fällen des Satz 2 erfolgt die Wahrnehmung der sich aus Ziffer I zu § 44 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1) ergebenden Aufgaben durch die von der jeweiligen Sonderstatus-Stadt gebildeten Unfallkommission, soweit die Aufgaben Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereiches betreffen. Für alle übrigen Straßen können entsprechende Gremien in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen eingerichtet werden.

(5) Eine Unfallkommission setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulasträgers und der Polizeibehörde zusammen. Hierbei sind möglichst ständige und qualifizierte Vertreterinnen und Vertreter der Fachbehörden zu benennen. Den Vorsitz der Unfallkommission führt die jeweils zuständige Straßenverkehrsbehörde. Die Unfallkommissionen können Vertreterinnen und Vertreter der einschlägigen Fachverbände (etwa des Rad- und Fußverkehrs) sowie der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs und Bahnunternehmen als beratende Mitglieder aufnehmen.

(6) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist. Ausgenommen sind landeseigene Nutzfahrzeuge des Brand- und Katastrophenschutzes, deren Erstzulassung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes 15 Jahre oder länger zurückliegt. Das Abbiegeassistenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 4. April 2022 (VkBl. 2022, Heft 8, Nr. 65, S. 239) gestellt werden, erfüllen.

## § 16 Sicherheitsaudits

Die Träger der Straßenbaulast sind dazu angehalten, bei Neu-, Um- oder Ausbaumaßnahmen sowie anlassbezogen im Bestand Sicherheitsaudits nach den Allgemeinen Rundschreiben des für Verkehr zuständigen Bundesministeriums (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 25/2021, veröffentlicht im Verkehrsblatt 2021, Nr. 231, Seite 1160) durchzuführen.

## § 17 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Es tritt mit Ablauf des *[Datum einfügen, 7 Jahre nach Inkrafttreten]* außer Kraft.

## **Artikel 2** **Änderungen des Hessischen Straßengesetzes**

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom [einsetzen: *Ausfertigungsdatum und Fundstelle dieses Gesetzes*] wird wie folgt geändert:

1. a) Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu § 1 wie folgt gefasst:  
„§ 1 Geltungsbereich und Zielbestimmung“  
b) § 1 wird wie folgt geändert:  
Die Überschrift wird wie folgt gefasst:  
„§ 1  
Geltungsbereich und Zielbestimmung.“  
c) Der bisherige Wortlaut wird Abs. 1.  
d) Als Abs. 2 wird angefügt:  
„(2) Für den Landesstraßenbau gilt der Grundsatz Erhaltung vor Neubau.“
2. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:  
„Die Widmung einer Straße kann nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder Nutzungszeiten beschränkt werden (Teileinziehung), wenn hierfür überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen. Für die Teileinziehung gelten Satz 4, Abs. 2 und Abs. 3 Satz 1 entsprechend.“
3. In § 26 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe „19. Juni 2019 (GVBl. S. 160)“ durch „22. Februar 2022 (GVBl. S. 126)“ ersetzt.
4. In § 30 Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)“ durch „20. Juli 2022 [BGBl. S. 1237]“ ersetzt.
5. § 33 Abs. 3 wird wie folgt geändert:
  - a) In Satz 1 wird die Angabe „24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)“ durch „18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 6)“ ersetzt.
  - b) In Satz 9 wird die Angabe „18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)“ durch „19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)“ ersetzt.

## **Artikel 3** **Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**

Das Mobilitätsfördergesetz vom 24. Mai 2018 (GVBl. S.182), geändert durch Gesetz vom 25. September 2019 (GVBl. S. 266), wird wie folgt geändert:

1. § 3 Satz 1 Nr. 2 wird wie folgt geändert:
  - a) in Buchst. j wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.
  - b) als Buchst. k wird angefügt:  
„k) verhältnismäßig kleiner Zwischenlager für eine finale Verteilung von Waren und Gütern im Rahmen der Nahmobilität (Mikrodepots).“
2. In § 5 wird die Angabe „in Verbindung mit § 4 Abs. 3 des Entflechtungsgesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Gesetz vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755),“ gestrichen.

## **Artikel 4** **Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung**

Das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2005 (GVBl. I S. 14), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. September 2021 (GVBl. S. 622), wird wie folgt geändert:

1. In der Übersicht wird nach der Angabe zu § 14a folgendes eingefügt:  
„§ 14b Abschnittskontrolle“

2. Nach § 14a wird folgender § 14b neu eingefügt:

„§ 14b  
Abschnittskontrolle

Die Ordnungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satz 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer festgelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

**Artikel 5**  
**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

## Begründung

### A. Allgemeiner Teil

Bereits seit Jahren wird an der Verkehrswende hin zu einer nachhaltigen Mobilität gearbeitet. Dabei gilt, dass Mobilität eines der Grundbedürfnisse moderner Gesellschaften ist, die Basis der Wirtschaft und Voraussetzung für soziale Teilhabe. Gleichzeitig ergeben sich als Folge von Verkehr auch negative und ungleich verteilte Auswirkungen auf Umwelt und Klima.

Das vorliegende Nahmobilitätsgesetz macht einen weiteren entschlossenen Schritt nach vorn, um den Wandel hin zu emissionsarmer Mobilität voranzutreiben. Das Ziel des Gesetzes ist, diese Angebote im Bereich der Nahmobilität so attraktiv zu gestalten, dass sich die Hessinnen und Hessen in Zukunft immer selbstverständlicher für emissionsarme Mobilität entscheiden. Das vorliegende Gesetz knüpft an alle Regelungen in Hessen, die sich mit diesem Bereich des Verkehrswesens beschäftigen, an. Wichtige untergesetzliche Regelungen werden mit diesem Gesetz auf eine gesetzliche Ebene gehoben, um damit ihre besondere Bedeutung für die Umsetzung nachhaltiger Mobilität zu unterstreichen.

Das Land Hessen ist in den vergangenen Jahren schon weit gekommen. So wird das Radwegenetz in Hessen in den kommenden Jahren weiter ausgebaut. Das Fahrrad ist vom Freizeitgefährt zum Alltagsverkehrsmittel geworden und gewinnt stetig an Beliebtheit. Die elektrischen Hilfsantriebe erschließen dem Fahrrad neue Einsatzmöglichkeiten für den Einkauf, für Berufspendlerinnen und -pendler oder für Lieferdienste. Es etabliert sich damit als integraler Bestandteil eines klimafreundlichen und komfortablen Mobilitätssystems.

Fast jeder Weg beginnt oder endet zu Fuß. Der Fußverkehr sichert für viele Gruppen wie Kinder und Jugendliche sowie ältere Menschen eine selbstständige Mobilität – und ist, eine entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt, so inklusiv wie keine andere Verkehrsart.

Dieser Trend und die individuellen und gesellschaftlichen Vorteile von Nahmobilität werden mit Rekordinvestitionen durch das Land unterstützt. Allein für den Radwegebau an Landesstraßen sind im Jahr 2023 13 Mio. Euro eingeplant – 5 Mio. Euro mehr als 2021 und 9 Mio. Euro mehr als 2013. Für das Jahr 2024 sind Investitionen in den Radwegebau an Landesstraßen in Höhe von 17 Mio. Euro vorgesehen. Mit der Einrichtung einer eigenen Abteilung für Radverkehr bei der Landesstraßenbaubehörde Hessen Mobil und der Schaffung neuer Stellen für die Planung von Radwegen hat Hessen die Voraussetzungen für schnellere Planungsverfahren geschaffen. Im Planungsprogramm von Hessen Mobil sind derzeit über 200 Radwegeprojekte an Landes- und Bundesstraßen, die teils mit Unterstützung von Kommunen bearbeitet werden. Bei vorliegendem Baurecht können dank der Rekordmittel dann daraus viele neue Radwege entstehen. Die Zuschüsse des Bundes und des Landes für kommunale Vorhaben und deren Eigenanteile eingerechnet standen 2022 85 Mio. Euro für Investitionen in die Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr bereit.

Hessen hat dafür – über die finanzielle Förderung hinaus – in den vergangenen Jahren systematisch den Weg geebnet: Mit dem Rad-Hauptnetz haben Land und Kommunen 2019 eine gemeinsame Planungsgrundlage für ein durchgängiges überörtliches Netz entwickelt. Kommunen werden durch das Land mit der Ausarbeitung von Musterlösungen bei der Planung guter und sicherer Fuß- und Radwege ebenso unterstützt wie mit einer gründlichen Zustandserfassung der überörtlichen Radwege. Hierzu gehört auch die Einrichtung eines flächendeckenden Netzes von Zählstellen, um diesen Daten für ihre Investitionsentscheidungen zu liefern. Der Fußverkehr wird u.a. durch das in 2017 eingeführte Planungsinstrument „Nahmobilitätscheck“, das seit 2020 bestehende Angebot eines „Planungscheck“ und das in 2022 vorgestellte Planungsinstrument „Stadtspaziergang“ aktiv unterstützt.

Überhöhte Geschwindigkeiten führen oft zu schweren Verkehrsunfällen, welche zu schweren Verletzungen bis hin zum Tod von Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern führen können. Mit der Vorgabe, die hessische Verkehrssicherheitsarbeit an der „Vision Zero“ auszurichten, ist die Zielvorstellung verbunden, dass niemand infolge von Verkehrsunfällen zu Tode kommen soll oder so schwer verletzt wird, dass Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer lebenslange Schäden davontragen. An dieser Zielvorgabe hat sich die Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen ganzheitlich zu orientieren. Ihr liegt die Bedeutung des menschlichen Lebens als überragendes Rechtsgut zugrunde.

Allround-Verkehrsmittel, wie das Fahrrad, werden immer wichtiger. Mit dem Nahmobilitätsgesetz wird nahtlos an die ambitionierte Nahmobilitätspolitik der vergangenen Jahre angeknüpft. Die Förderung der Nahmobilität wird jetzt im Gesetz verankert. Damit wird die Grundlage für den weiteren systematischen Ausbau eines landesweiten Radwegenetzes geschaffen.

Mit dem neuen § 14b des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird für die Ordnungsbehörden und die Polizei eine Rechtsgrundlage für die Überwachung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen mittels Abschnittskontrollen eingeführt. Die hieraus resultierende erhöhte Regeltreue von Kraftfahrzeugführerinnen und -führern stärkt die Verkehrssicherheit und kommt dabei maßgeblich den schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern zugute. Folglich ist dies ein weiterer Baustein für mehr Sicherheit im Straßenverkehr in Hessen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 – Hessisches Nahmobilitätsgesetz**

#### **Zu § 1 Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Gesetzes wird festgelegt.

#### **Zu § 2 Begriffsbestimmungen**

Die verwendeten Fachbegriffe werden definiert.

#### **Zu § 3 Zweck und Ziele**

Als Zweck des Gesetzes wird die Verbesserung der Nahmobilität festgelegt, um damit einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität zu leisten. Ein zentraler Zweck ist dabei, einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Minderungsziele zu leisten. Das entsprechende Hessische Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels (Hessisches Klimagesetz – HKlimaG) wurde vom Landtag am 26.01.2023 beschlossen.

Darüber hinaus wird neben dem grundlegenden verkehrlichen Zweck des Fuß- und Radverkehrs auf die gesundheitliche und soziale Bedeutung verwiesen. Besonders betont wird dabei, dass Fuß- und Radverkehr so attraktiv werden sollen, dass sich mehr Menschen in ihrer Mobilität für das Radfahren und Zufußgehen entscheiden können. Zugleich wird auf die Bedeutung der Angebote des Freizeitverkehrs zu Fuß und mit dem Rad hingewiesen. Als Grundansatz wird dabei festgelegt, dass Radfahren und Zufußgehen sowohl eigenständig als auch als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personenverkehr, gestärkt werden sollen.

Als grundlegendes Ziel wird die verkehrliche Erreichbarkeit sowohl in hochverdichteten, verdichteten und ländlichen Räumen durch die Stärkung der Nahmobilität festgelegt, um gesellschaftliche Teilhabe für alle Personen zu ermöglichen. Damit wird unterstrichen, dass die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Rad Teil der Daseinsvorsorge ist.

Darüber hinaus wird gesetzlich verankert, dass für den Bau von Radwegen an Landesstraßen zusätzlich mindestens 10 Prozent der Mittel für den Bau der Landesstraßen selbst bereitgestellt werden.

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

Zu Absatz 1:

Das für Verkehr zuständige Ministerium kann Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Aufgaben nach diesem Gesetz übertragen. Hessen Mobil – Straßen- und Verkehrsmanagement übernimmt als nachgeordnete Behörde des für Verkehr zuständigen Ministeriums in Hessen im Rahmen seiner Zuständigkeiten operative Aufgaben. Diese werden durch gesetzliche und untergesetzliche Regelungen festgelegt. Die Zuständigkeiten und Aufgaben für Hessen Mobil sind in unterschiedlichen Gesetzen und untergesetzlichen Regelungen definiert. Diese ergeben sich zum Beispiel aus dem Hessisches Straßengesetz (HStrG), dem Mobilitätsfördergesetz (MobFöG HE) oder der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten.

Im Rahmen der o.g. Zuständigkeiten dieses Gesetzes befasst sich Hessen Mobil insbesondere mit den nachfolgend aufgeführten Aufgaben im Bereich des Radverkehrs. Diese sind derzeit per Erlass des für Verkehr zuständigen Ministeriums vom 25.02.2022 betr. Aufgaben im Bereich des Radverkehrs konkretisiert.

- Die baulastträger- bzw. eigentümerunabhängige Zustandserfassung und -bewertung der Radwege an Bundes- und Landesstraßen, der Hessischen Radfernwege und des Rad-Hauptnetzes Hessen.
- Die baulastträger- bzw. eigentümerunabhängige Planung und Herstellung der wegweisenden Beschilderung der Hessischen Radfernwege.
- Die baulastträger- bzw. eigentümerunabhängige Einrichtung des Radroutenplaners Hessen, um die Informationen über den Verlauf von Radrouten der unterschiedlichen Akteure zu bündeln.
- Die Aktualisierung des Rad-Hauptnetzes Hessen als Planungsgrundlage für den Alltagsverkehr.
- Die Aktualisierung der Korridore mit Potenzialen für Raddirekt- und Radschnellverbindungen sowie der Methodik für die Berechnung von Potenzialen sowie Nutzen-Kosten-Berechnungen von Raddirekt- und Radschnellverbindungen.
- Die digitale Erfassung der wegweisenden Beschilderung von Hessen Mobil in einer landesweiten Datenbank und die Koordination der für die Planung der wegweisenden Beschilderung erforderlichen Daten der Kommunen.
- Die baulastträgerunabhängige Bereitstellung von Zählstellen im Verlauf der Radwege an Bundes- und Landesstraßen, der Hessischen Radfernwege sowie des Rad-Hauptnetzes Hessen.

Darüber hinaus ist Hessen Mobil derzeit Bewilligungsbehörde für die finanzielle Förderung nach § 4 und damit zentral für die Unterstützung der Landkreise, Gemeinden und Kommunalverbände bei der Umsetzung von Maßnahmen für die Nahmobilität.

Zu Absatz 2:

§ 4 Abs. 2 stellt klar, dass die durch das für Verkehr zuständige Ministerium 2016 eingerichtete Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) Landkreise, Gemeinden sowie Kommunalverbände durch den Austausch von Erfahrungen und die Vermittlung von fachlichen Informationen einschließlich Fortbildungsangeboten für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Kommunikationsmöglichkeiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben für den Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Alltag, unterstützt. Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen wird durch das für Verkehr zuständige Ministerium geleitet und ist diesem angegliedert. Dieses finanziert die Arbeit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität in Hessen nach Maßgabe der im Haushalt jährlich vorgesehenen Finanzmittel. Neben Landkreisen, Gemeinden und Kommunalverbänden können auch Hochschulen, Vereine, Verbände und Organisationen sowie Planungsbüros an der Arbeit der AGNH mitwirken.

Zu Absatz 3:

§ 4 Abs. 3 stellt klar, dass das für Verkehr zuständige Ministerium zur Unterstützung der Landkreise und Gemeinden sowie Kommunalverbände bei der Erfüllung verkehrspolitischer Aufgaben Fachzentren einrichten kann, die Lösungen spezifischer Herausforderungen zu Verkehr und Mobilität erarbeiten und deren Umsetzung begleiten.

Derzeit bestehen in Hessen die nachfolgend aufgeführten Fachzentren:

- Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen:

Das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen unterstützt hessische Landkreise und Gemeinden bei der Implementierung nachhaltiger Mobilitäts- und Verkehrsplanung. Dabei werden diese bei der Aufstellung und Umsetzung von nachhaltigen und integrierten Mobilitätsplänen beraten. Weiter informiert es über Förderprogramme des Landes, des Bundes und der EU und berät bei der Antragstellung. Vorlagen und Dokumente als Instrumente für die nachhaltige Mobilitäts- und Verkehrsplanung werden zur Verfügung gestellt. Es wird der Austausch der Akteure in Hessen gefördert, und das Fachzentrum ist Ansprechpartner sowie Interessenvertretung für nachhaltige und integrierte Mobilitätspläne auf Bundes- und EU-Ebene.

- Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum:

Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum ist durch den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) und den Nordhessischen Verkehrsverbund (NVV) eingerichtet. Das Fachzentrum Mobilität im ländlichen Raum unterstützt Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatus-Städte und Gemeinden bei der Mobilität im ländlichen Raum. Das für Verkehr zuständige Ministerium finanziert das Fachzentrum nach Maßgabe der im Haushalt jährlich vorgesehenen Finanzmittel.

- Das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement:

Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) hat das Land Hessen das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement eingerichtet. Das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement unterstützt Schulen, Schulträger, Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatus-Städte und Gemeinden bei der Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen eines schulischen Mobilitätsmanagements. Das Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement konzipiert Bausteine insbesondere zur Beratung, Qualifizierung und Umsetzung im Bereich Schulisches Mobilitätsmanagement. Diese Angebote sollen Schulen, Schulträger, Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatus-Städte und Gemeinden helfen, Schulisches Mobilitätsmanagement umzusetzen, strukturell zu verankern und langfristig zu verstetigen. Darüber hinaus betreibt es das Informationsportal [www.besserzurschule.de](http://www.besserzurschule.de). Das für Verkehr zuständige Ministerium finanziert das Fachzentrum nach Maßgabe der im Haushalt jährlich vorgesehenen Finanzmittel.

- Fachzentrum Bürgerbusse:

Die Landesstiftung Miteinander in Hessen unterstützt, begleitet und berät in Funktion eines Fachzentrums lokale Initiativen bei der Einführung von Bürgerbussen im ländlichen Raum. Das für Verkehr zuständige Ministerium finanziert die Landesstiftung Miteinander in Hessen nach Maßgabe der im Haushaltsplan jährlich vorgesehenen Finanzmittel.

## **Zu § 5 Finanzielle Förderung**

Der überwiegende Teil der Infrastruktur für die Nahmobilität liegt in der Baulast der Landkreise und Gemeinden bzw. von Kommunalverbänden. Das Land stellt deshalb Fördermittel für Vorhaben zur Verbesserung der Nahmobilität für die Landkreise, Gemeinden und Kommunalverbände zur Verfügung.

Derzeit gelten in diesem Bereich das Mobilitätsfördergesetz Hessen in der Fassung vom 24.05.2018 (GVBl. S. 182) zuletzt geändert durch Gesetz vom 25.09.2019 (GVBl. S. 266), die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung von Maßnahmen nach dem Mobilitätsfördergesetz in der Fassung vom 13.04.2021 (StAnz. 2021 S. 553) und die Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität in der Fassung vom 16.08.2022 (StAnz. 2022 S. 1006).

Fachliche Grundlage der finanziellen Förderung im Bereich Nahmobilität sind dabei die Qualitätsstandards und Musterlösungen nach § 12 Abs. 4. Bewilligungsbehörde für diese finanzielle Förderung ist Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement. Neben der formalen Abwicklung der finanziellen Förderung hat Hessen Mobil dabei auch die Aufgabe, Landkreise, Gemeinden und Kommunalverbände bei der Antragstellung zu unterstützen und die Förderung bis zum Verwendungsnachweis zu begleiten. Die benannten Förderungen erfolgen nach Maßgabe der im Haushalt jährlich vorgesehenen Finanzmittel.

### **Zu § 6 Öffentlichkeitsarbeit**

Um Möglichkeiten und Optionen von Nahmobilität in das Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken, bedarf es der Information der Bürgerinnen und Bürger über die Vor- und Nachteile verschiedener Mobilitätsoptionen. Diese Informationen sollen den Nutzen des Zufußgehens und des Radfahrens einschließlich der Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr in den Vordergrund stellen und für die täglichen Mobilitätsentscheidungen der Bürgerinnen und Bürger eine Entscheidungshilfe sein. Darüber hinaus unterstützt das Land im Rahmen der Tourismusstrategie sowie der Strategie für den Tourismus im ländlichen Raum die Werbung für Tourismus zu Fuß und mit dem Rad.

Insbesondere für den Alltagsverkehr unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium derzeit die Landkreise, Gemeinden und Kommunalverbände durch das Informationsportal [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de), in dem alle Informationen auf Landesebene gebündelt und öffentlich zugänglich sind. Darüber hinaus steht den Landkreisen, Gemeinden und Kommunalverbänden eine breite Palette von Angeboten zur Unterstützung ihrer Öffentlichkeitsarbeit für die Nahmobilität zur Verfügung. Das Spektrum reicht von einem Fotopool mit Motiven der Nahmobilität und Druckvorlagen bis zu Aktionsmaterialien für eigene Veranstaltungen der Kommunen. Zudem werden Schulungen und Beratungen vor Ort angeboten.

### **Zu § 7 Arbeitgeber Land Hessen**

Zu Absatz 1 und 2:

Das Land Hessen hat in der 20. Legislaturperiode damit begonnen, an den Dienststellen der Landesverwaltung zusätzliche Fahrradabstellanlagen zu errichten. Damit hat das Land einen ersten Schritt unternommen, das Radfahren auf dem Weg zur Dienststelle attraktiver zu machen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass mit den Pedelecs die mit dem Rad zurückgelegten Entfernungen zunehmen und folglich auch der Bedarf an Umkleide- und Duschmöglichkeiten in den Dienststellen steigt. Mit der Regelung verpflichtet sich das Land daher selbst, die Attraktivität der Dienststellen für den Radverkehr zu erhöhen und definiert Mindeststandards hinsichtlich der Ausstattung mit Radabstellanlagen und Duschen. Die Selbstverpflichtung des Landes gilt ab einer Mindestgröße der Dienststelle von 20 Bediensteten.

Wünschenswert ist, dass diese Maßnahmen in ein betriebliches Mobilitätsmanagement der jeweiligen Dienststelle eingebettet werden. Die Fahrradstellplätze sollen die Möglichkeit vorsehen, dass ein Handbike (für Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer) und ein Drei- oder Vierrad abgestellt werden kann. Es wird in Anwendung aktueller Richtlinien empfohlen, 3 Prozent der Plätze, mindestens aber einen Stellplatz, auf diese Weise auszustatten. Bezüglich der Duschgelegenheiten sollte wenigstens eine als bodengleiche, barrierefreie Dusche ausgestaltet sein. Wünschenswert ist zudem die Bereitstellung von geeigneten E-Bike-Lademöglichkeiten, die den Anforderungen des Brandschutzes und der Arbeitssicherheit Rechnung tragen.

### **Zu § 8 Mobilitätsmanagement**

Grundsätzlich basieren die Initiativen des Mobilitätsmanagements nach diesem Gesetz auf Freiwilligkeit.

Zu Absatz 1:

Zum betrieblichen Mobilitätsmanagement gehört im Regelfall eine Bestandsaufnahme sowie die Entwicklung von Maßnahmen, die an das Unternehmen, seinen Standort und das Personal angepasst sind. Zu den möglichen Maßnahmen können z.B. die Einführung eines Jobtickets oder die Errichtung von Fahrradabstellanlagen oder Duschen für Radfahrende, das Angebot des Dienstrad-Leasings oder die Einführung von Mobilitätsbudgets an Stelle von Dienstwagen gehören. Ab einer gewissen Größe sind Unternehmen mit ihrer eigenen Mobilität sowie der ihres Personals auf dem Weg vom oder zur Arbeit selbst Verkehrserzeuger, bei denen es sich lohnt, ein Bewusstsein für die zahlreichen vorhandenen Mobilitätsangebote zu schaffen. Betriebliches Mobilitätsmanagement verfolgt weiterhin das Ziel, dienstliche Wege möglichst effizient zurück zu legen, indem beispielsweise vorhandene Flotten hinsichtlich Einsatzbereich und Fahrzeugzahl optimiert, durch Car-sharing- und/oder Elektrofahrzeuge ersetzt werden können. Dabei soll auch geprüft werden, ob im Rahmen von dienstlicher Mobilität Vorteile für die Bediensteten erreicht werden können, z.B. durch die private Nutzung dienstlich ausgegebener BahnCards für Personen, die dienstlich viel unterwegs sind.

Zu Absatz 2:

Kommunales Mobilitätsmanagement wird hier in einem doppelten Sinn verstanden: Es ist – erstens – das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung einer Gebietskörperschaft und insofern analog zu den Regelungen des Absatzes 1 zu sehen. Zweitens ist das Mobilitätsmanagement in der Gesamtkommune adressiert, allerdings aus Sicht der Verwaltung: Kommunales Mobilitätsmanagement meint dann die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit in der Verwaltung mit Blick auf die Mobilität in der Kommune. Dies kann durch feste oder informelle Organisationsstrukturen geschehen und bis hin zur Erarbeitung eines SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) im Sinne eines strategischen integrierten Mobilitätsplans (siehe Definition in § 2 und §10) reichen, der in einem partizipativen Prozess erarbeitet wird.

Zu Absatz 3:

Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Schulen, Schulträger, Landkreise, kreisfreie Städte, Sonderstatus-Städte und Gemeinden bei der Umsetzung eines schulischen Mobilitätsmanagements. Weitergehende Informationen zu dem schulischen Mobilitätsmanagement finden sich in der Begründung zu § 4 Abs. 3 zum Fachzentrum Schulisches Mobilitätsmanagement.

### **Zu § 9 Parkraummanagement**

Parkraummanagement bezeichnet die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung durch bauliche, organisatorische, digitale und verkehrsrechtliche Maßnahmen, die lokale Bedingungen berücksichtigt. Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt auch abseits der finanziellen Förderung über das Mobilitätsförderungsgesetz den Aufbau von Parkraummanagement und weiteren Maßnahmen, die zu einer Verbesserung im Bereich des ruhenden Verkehrs führen, inklusive der Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (z.B. Barrierefreiheit, Auffindbarkeit). Das für Verkehr zuständige Ministerium informiert und berät die Gemeinden und Landkreise hinsichtlich geeigneter Konzepte zu Parkraummanagement über das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen. Überdies sind die Städte und Gemeinden in Hessen seit dem 22.01.2022 ermächtigt, eigene Gebührenordnungen zur Ausstellung von Bewohnerparkausweisen zu erlassen. Das Land hatte hierzu die hessische Delegationsverordnung geändert, mit der die durch den Bundesgesetzgeber im Straßenverkehrsgesetz für die Länder geschaffene Ermächtigungsgrundlage zum Erlass entsprechender Gebührenordnungen auf die Kommunen übertragen wurde.

### **Zu § 10 Nachhaltige Mobilitätsplanung**

Das für Verkehr zuständige Ministerium möchte integrierte prozessorientierte Planungsansätze im Sinne nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne, auf Grundlage der europäischen Leitlinien für nachhaltige, urbane Mobilitätspläne (Rupprecht Consult (editor), Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition, 2019 – deutsche Fassung: „Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (SUMP), zweite Ausgabe), in besonderem Maß unterstützen. Es setzt hierzu eine Förderrichtlinie für Kommunen für die Erstellung und Umsetzung von nachhaltigen integrierten Mobilitätsplänen auf: Der stakeholderbasierte Ansatz dieser Pläne sowie die revolvierende Vorgehensweise sorgen dafür, dass in den Kommunen nachhaltige Mobilität als ein auf Dauer angelegter Prozess unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie anderer Stakeholder angeregt wird, der die Nahmobilität, den Öffentlichen Verkehr sowie den motorisierten Individualverkehr umfassen soll. Dabei sollen auch Car- und Bike-Sharing sowie andere alternative Mobilitätsangebote Berücksichtigung finden. Die so erstellten Pläne sind im Gegenstromprinzip – entsprechend dem in Raumordnung bzw. Bauleitplanung angelegten Verfahren – abzustimmen. Dies schließt benachbarte Körperschaften ebenso ein wie über- oder untergeordnete kommunal verfasste Körperschaften. Es empfiehlt sich, für Belange des überörtlichen Verkehrs die entsprechenden Planungsträger (z.B. Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement, Autobahn GmbH, Deutsche Bahn AG) einzubeziehen, für den ÖPNV die lokale Aufgabenträgerorganisation sowie den zuständigen Verkehrsverbund. Für den Bereich des Radverkehrs sind das Rad-Hauptnetz Hessen sowie überörtliche Konzepte für den Fuß- und Radverkehr zu berücksichtigen. In den Planungsprozessen ist auf eine angemessene Beteiligung der vor Ort relevanten gesellschaftlichen Gruppen zu achten. Um die Prozesse in den Kommunen anzuregen und in der Initialphase zu unterstützen, betreibt das für Verkehr zuständige Ministerium das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen.

### **Zu § 11 Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination**

Zu Absatz 1:

§ 11 Abs. 1 stellt klar, dass das für Verkehr zuständige Ministerium eine Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für Hessen aufstellt, die Handlungsschwerpunkte der Nahmobilität zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes, insbesondere in den Kommunen enthält. Die aktuelle Nahmobilitätsstrategie wurde 2017 erstellt und ist unter [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de) veröffentlicht.

Zu Absatz 2:

Das Land Hessen unterstützt die freiwillige Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination bei den Landkreisen in Hessen, die die gemeindlichen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur (Fuß- und Radverkehr) sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützt. Zu diesem Zweck fördert das für Verkehr zuständige Ministerium Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination in Hessen bei den Landkreisen für die Dauer von bis zu acht Jahren in der Zeit von 2023-2030. Die neu einzurichtende Nahmobilitätskoordination soll die gemeindlichen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur (Fuß- und Radverkehr) sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützen. Die Förderung der Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination erfolgt nach Maßgabe der im Haushalt jährlich vorgesehenen Finanzmittel.

### **Zu § 12 Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur**

Zu Absatz 1:

§ 12 Abs. 1 betont die Bedeutung durchgängiger Netze für den Fuß- und Radverkehr und deren Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr. Dies bedeutet insbesondere die Anbindung von Bahnhöfen, Haltepunkten und Haltestellen der unterschiedlichen Verkehrsmittel des Öffentlichen Verkehrs. Darüber hinaus wird auf die notwendige Qualität der Netze hingewiesen, die in Abs. 4 weiter konkretisiert wird, und auf den Leitgedanken der Vision Zero nach § 15 Abs. 1.

Als ein wichtiger Aspekt der Durchgängigkeit fordert § 12 Abs. 1, beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen den Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens der Straßen durch den Fuß- und Radverkehr zu beachten. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass Straßen, die durch den Fuß- und Radverkehr gequert werden müssen, immer eine Barrierewirkung haben und ein Sicherheitsrisiko darstellen. Durch die Ausgestaltung der Querungsstelle nach dem Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens kann die Barrierewirkung und das Sicherheitsrisiko erheblich reduziert werden. Das Spektrum der Maßnahmen reicht beispielhaft von der Sicherstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen über bauliche Querungshilfen als Inseln in der Straße, um eine Querung der Straße in zwei Schritten jeweils für eine Richtung des Kraftfahrzeugverkehrs zu ermöglichen, bis hin zu mit Lichtsignalanlagen geregelten Querungen. Insbesondere in Abhängigkeit vom Kfz-Verkehr der Straße werden in den Qualitätsstandards nach Abs. 4 Einsatzbereiche für die unterschiedlichen Ausgestaltungsmöglichkeiten definiert. Darüber hinaus werden in den Qualitätsstandards nach Abs. 4 Möglichkeiten dargestellt, wie durch eine Absenkung von randlichen Bordsteinen auf das Fahrbahnniveau eine selbstständige Querung für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. mit einem Rollstuhl möglich ist. Um Menschen mit Sehbehinderungen eine selbstständige Querung zu ermöglichen, werden in den Qualitätsstandards nach Abs. 4 Möglichkeiten der Unterstützung durch taktile Leitelemente erläutert. Damit werden die Vorgaben des „Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“ (UN-Behindertenrechtskonvention) vom 13. Dezember 2006, das seit dem 26. März 2009 in Deutschland in Kraft ist, für die Gestaltung der Querungen konkretisiert.

Zu Absatz 2:

§ 12 Abs. 2 stellt die für durchgängige Netze des Fuß- und Radverkehrs notwendige Abstimmung zwischen räumlich übergeordneten Netzen, die in der Regel weiträumigere Verbindungen sicherstellen, und den angrenzenden Netzen dar, um die Durchgängigkeit über die in der Regel an den Grenzen von Gebietskörperschaften orientierten Netze sicherzustellen.

Auf Grund der Geschwindigkeit des Fußverkehrs ist in der Regel für den Alltagsverkehr keine übergeordnete Netzplanung erforderlich. Wichtig ist für den Fußverkehr im Alltagsverkehr jedoch die Abstimmung mit den angrenzenden Netzen des Fußverkehrs. Dadurch wird auch sichergestellt, dass Verbindungen über die Grenzen von Gebietskörperschaften hinaus berücksichtigt werden.

Für den Radverkehr stellt das für Verkehr zuständige Ministerium als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Baulastträger das Rad-Hauptnetz Hessen fest. Das 2019 erstmals erarbeitete Rad-Hauptnetz-Hessen wurde zuletzt im Jahr 2020 fortgeschrieben. Es wird über das Informationsportal [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de) den Baulastträgern und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Zu Absatz 3:

Grundsätzlich soll in Ortslagen der Fußverkehr baulich getrennt vom Kfz- und Radverkehr geführt werden.

Ausnahmen der getrennten Führung von Fuß- und Fahrradverkehr sind im Einzelfall an Engstellen wie z.B. Bushaltestellen zu erwägen, um bauliche getrennte Radwege fortsetzen zu können. Dies kann als für den Radverkehr freigegebener Gehweg, auf dem damit für den Radverkehr Schrittgeschwindigkeit gilt, oder als gemeinsamer Geh- und Radweg, auf dem der Radverkehr auf den Fußverkehr Rücksicht nehmen muss, angeordnet werden.

Darüber hinaus können im Einzelfall Fußgängerzonen für den Radverkehr freigegeben werden, um wichtige Ziele für den Radverkehr erreichbar zu machen. In diesen Fällen gilt für den Radverkehr Schrittgeschwindigkeit.

Die bauliche Trennung des Fußverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr kann im Einzelfall in engen Ortsdurchfahrten bzw. Ortslagen durch das Prinzip der weichen Separation ersetzt werden. Dabei wird die Kernfahrbahn für den Kraftfahrzeugverkehr in reduzierter Breite ausgeführt und im Begegnungsfall des Kraftfahrzeugverkehrs ist ein Überfahren des Gehwegs möglich. Diese Gestaltung des Straßenraums ermöglicht es, zumindest Mindestmaße für die Gehwege zu erreichen. Diese sind in der Regel durch Materialwechsel als solche zu erkennen. Die weiche Separation kann nur bei Verkehrsstärken von bis zu 400 Kfz/h und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h angewandt werden. Wichtige Randbedingungen sind u.a. dem Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik Heft V 208 zu entnehmen (siehe <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/357/file/V208.pdf>).

Darüber hinaus kann insbesondere in verkehrsberuhigten Bereichen bzw. verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen auf die bauliche Trennung von Fußverkehr von Rad- bzw. Kraftfahrzeugverkehr verzichtet werden. Diese Bereiche können bei geringem Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden. Für alle Fahrzeuge gilt dabei Schrittgeschwindigkeit.

Damit Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Personen möglich wird, ist eine möglichst barrierefreie Führung des Fußverkehrs erforderlich. Dies wird in den Qualitätsstandards und Musterlösungen nach § 12 Abs. 4 entsprechend berücksichtigt.

Darüber hinaus ist für die Attraktivität des Fußverkehrs auch die Aufenthaltsqualität von großer Bedeutung. Sie soll deshalb bei der Gestaltung der Infrastruktur entsprechend berücksichtigt werden. Aufenthaltsqualität wird hier verstanden als die Möglichkeit zum Gehen und zu weiteren Nutzungen im öffentlichen Raum bei entsprechender Attraktivität, insbesondere im Zusammenhang mit dem Fußverkehr. Eine hohe Aufenthaltsqualität zeichnet sich insbesondere dadurch aus, dass der umgebende öffentliche Raum der Verkehrsfläche Aktivitäten wie Sitzen, Stehen, Verweilen und soziale Aktivitäten begünstigt.

Zu Absatz 4:

§ 12 Abs. 4 stellt klar, dass das für Verkehr zuständige Ministerium für die Planung, den Bau und den Betrieb von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen erstellt.

Derzeit bestehen solche Qualitätsstandards und Musterlösungen für Radschnell-, und Raddirekt- und Radverbindungen sowie die barrierefreie Gestaltung von Gehwegen und Querungshilfen (aktuell gültige Fassung: Stand September 2022). In den Qualitätsstandards und Musterlösungen werden einschlägige Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV), die diese als Stand der Technik empfiehlt, zusammengefasst und praxisgerecht weiterentwickelt. Sie stellen damit einen konkretisierten Stand der Technik in Hessen für Planung, Bau und Betrieb dar. Die Qualitätsstandards und Musterlösungen sind Grundlage der finanziellen Förderung von Planung, Aus- und Neubau von Infrastruktur nach § 5 und bei der Planung, dem Bau und Betrieb von Fuß- und Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen zu beachten, soweit für die Bundesstraßen keine Regelungen durch den Bund bestehen, die eine Anwendung ausschließen.

Die jeweils aktuelle Fassung der Qualitätsstandards und Musterlösungen wird unter [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de) durch das für Verkehr zuständige Ministerium bereitgestellt. Um die Barrierefreiheit bereits in den Qualitätsstandards und Musterlösungen aufzugreifen, ist die Mitwirkung der bzw. des Beauftragten der Hessischen Landesregierung für Menschen mit Behinderungen vorgesehen.

Als Qualitätsstandard für die wegweisende Beschilderung im Radverkehr wurde 2017 ein Leitfaden erarbeitet. Für Radabstellanlagen wurde 2020 ein Leitfaden erarbeitet, der die Qualitätsstandards für entsprechende Anlagen definiert. Die Qualitätsstandards und Musterlösungen werden entsprechend dem Bedarf schrittweise auf weitere Themenbereiche der Nahmobilität ausgeweitet.

Zu Absatz 5:

Die Routenführungen der Hessischen Radfernwege werden seit 1992 durch Hessen Mobil im Auftrag des für Verkehr zuständigen Ministeriums als landesweite touristische Routen koordiniert.

Darüber hinaus ist Hessen Mobil für die wegweisende Beschilderung der in § 2 definierten Radfernwege zuständig. Die Baulast für die Straßen- bzw. Wege ist davon unabhängig. Die Radfernwege umfassen insbesondere die in Hessen verlaufenden Teile der europäischen und nationalen Radfernwege (EuroVelo, D-Routen) und die durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Hessischen Radfernwege und ihnen gleichgestellte Radrouten. Die konkreten Abschnitte der Radfernwege werden unter [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de) durch das für Verkehr zuständige Ministerium veröffentlicht.

Zu Absatz 6:

§ 12 Abs. 6 stellt klar, dass sich zur Gewährleistung einer hohen Qualität und möglichst weitgehenden Barrierefreiheit der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur die jeweiligen Träger der Baulast bei Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen der bestehenden Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur an den Qualitätsstandards und Musterlösungen nach § 12 Abs. 4 orientieren und diese soweit wie möglich erreichen sollen. Bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen sollen entsprechend § 12 Abs. 1 die Qualitätsstandards nach Abs. 4 erreicht werden.

Zu Absatz 7:

§ 12 Abs. 7 stellt klar, dass die Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast des Landes Hessen weiter auszubauen ist. Das Land Hessen unterstützt die anderen Träger der Baulast, indem es den Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast der Landkreise und Gemeinden sowie der Kommunalverbände nach § 5 finanziell fördert.

Zu Absatz 8:

§ 12 Abs. 8 stellt klar, dass bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen in der Baulast des Landes zu prüfen ist, ob bereits eine geeignete Führung im Sinne der Qualitätsstandards des Abs. 4 des Radverkehrs im Bereich der Landesstraße besteht. Die Betrachtung sollte die bestehenden und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaft einbeziehen. Für den Radverkehr legt das für Verkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Baulastträger fest. Dieses wird in den regionalen Radverkehrsnetzen verdichtet. Soweit keine regionalen Radverkehrsnetze bestehen oder diese das Rad-Hauptnetz nicht aufgreifen, ist das Rad-Hauptnetz Hessen mit einzubeziehen.

Die konkrete Ausgestaltung der Fuß- und Radverkehrsführung wird im Rahmen der jeweils erforderlichen Planungsverfahren festgelegt. Dabei werden die Träger öffentlicher Belange entsprechend der jeweils geltenden Regelungen beteiligt. Bei der Planung und Umsetzung der Nahmobilität sind die Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes zu berücksichtigen.

Falls keine geeignete Führung des Radverkehrs vorliegt, sind der prognostizierte Bedarf für eine Entflechtung der Verkehrsarten und die Möglichkeit der Neuanlage eines Radwegs auf Grundlage des technischen Regelwerkes im Rahmen der weiteren Planung zu prüfen. Den jeweiligen Trägern der Baulast wird empfohlen, ebenso vorzugehen.

Die in Bezug auf die Führung des Radverkehrs derzeit geltenden Regelungen sind das Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17.04.2020 betr. Allgemeines Rundschreiben Straßenbau (ARS) Nr. 12/2020 betr. Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowie das Schreiben des für Verkehr zuständigen Ministeriums in Hessen vom 21.07.2020 betr. Radwege an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes.

Demnach sind die in Bezug genommenen Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes sowohl für Bundesstraßen als auch für Landesstraßen anzuwenden.

In Bezug auf die Führung des Fußverkehrs bestimmt § 12 Abs. 8, dass die Prüfung für den jeweiligen Baulastträger anhand der für den Fußverkehr geltenden Regelwerke erfolgt.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass außerhalb von geschlossenen Ortschaften die entsprechenden Radwege im Regelfall immer als kombinierte Geh- und Radwege angelegt werden, sodass sie gleichzeitig auch dem Fußverkehr dienen. Innerorts sehen die einschlägigen technischen Regelwerke in der Regel (insbesondere Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) / Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)) die Anlage von Gehwegen vor. Diese werden in den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Abs. 4 konkretisiert.

Zu Absatz 9:

§ 12 Abs. 9 legt fest, dass das für Verkehr zuständige Ministerium die Landkreise und Gemeinden bei der Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur als Grundlage für die Weiterentwicklung der Fuß- und Radverkehrsnetze unterstützt. Bei der koordinierten Auswertung der Daten im Sinne des Abs. 9 Satz 3 wird eine möglichst weitgehende Integration fachlich geeigneter Daten der Kommunen, die beispielweise im Rahmen kommunaler Datenplattformen erfasst werden, angestrebt.

Seit 2018 finanziert das Land Hessen Städten, Sonderstatus-Städten und Gemeinden die Teilnahme an der Kampagne Stadtradeln und die Bereitstellung von anonymisierten, mit Zustimmung der Teilnehmenden erhobenen Wegeverläufen und stellt diese den Landkreisen, kreisfreien Städten, Sonderstatus-Städten und Gemeinden in aggregierter Form zur Verfügung (z.B. als sogenannte Heatmaps). Damit lassen sich u.a. besonders häufig genutzte Wegeverbindungen einfach ablesen und Bereiche mit geringem Radverkehr identifizieren.

Seit 2022 werden diese Aktivitäten durch ein landesweites Netz von Dauerzählstellen für den Radverkehr in Hessen gemeinsam durch Landkreise, Städte, Gemeinden und Hessen Mobil hessenweit und dauerhaft gezählt. Damit wird es einfacher, zielgerichtet Maßnahmen umzusetzen und den Erfolg von Maßnahmen zu überprüfen. Diese Datenerfassung liefert wichtige Grundlagen für die Radverkehrsplanung und unterstützt dabei Landkreise und Gemeinden. Im Jahr 2022 wurden hierfür landesweit 270 Dauerzählstellen für den Radverkehr realisiert, die den Radverkehr an den Zählquerschnitten kontinuierlich erfassen. Die Dauerzählstellenstandorte wurden im Hinblick auf eine repräsentative Gesamterfassung ausgewählt. Neben der räumlichen Streuung anhand der Netzlänge wurden hierbei auch Faktoren wie die Abdeckung typologischer Aspekte (insbesondere Schwerpunkte im Alltags-/Freizeitverkehr und Führungsformen) beachtet.

Für den Fußverkehr bestehen ebenso wie für den Radverkehr keine standardisierten Erfassungsmethoden. Durch den deutlich größeren Netzzumfang und die breitere räumliche Streuung der Verbindungen ist der Einsatz von festen Zählstellen für eine repräsentative Erfassung nur bedingt geeignet. Für den Fuß- und Radverkehr ist es zukünftig notwendig, standardisierte Erfassungssysteme zu entwickeln.

Zu Absatz 10:

§ 12 Abs. 10 legt fest, dass die gemäß Abs. 9 erhobenen Daten öffentlich einsehbar in maschinenlesbarer, offen lizenzierter Form zur Verfügung gestellt sollen. Dies soll es zukünftig Interessierten ermöglichen, Daten auszuwerten und eigene Angebote auf deren Basis zu erstellen. Die Bereitstellung der Daten dient auch dazu, die Angebote kommunaler Datenplattformen zu ergänzen. Die Regelung erfolgt im Sinne der Open Data-Strategie, in deren Rahmen u.a. die Geobasisdaten der Landesverwaltung zum 01.02.2022 freigegeben wurden.

### **Zu § 13 Radschnell-/ Raddirektverbindungen**

§ 13 Abs. 1 stellt klar, dass das für Verkehr zuständige Ministerium Korridore mit Potenzialen für den Bau von Radschnell- und Raddirektverbindungen ermittelt.

2019 wurde durch das für Verkehr zuständige Ministerium eine Methodik zur Potenzialabschätzung für den Radverkehr entwickelt. Auf dieser Basis wurden landesweit Korridore mit den Potenzialen einer Radschnellverbindung bzw. einer Raddirektverbindung identifiziert. Die Korridorstudie umfasst folgende 5 Bände:

Band I: Identifizierung von Korridoren, Band II: Leitfaden Machbarkeitsstudie, Band III: Leitfaden Kostenschätzung, Band IV: Leitfaden Nutzen-Kosten-Analyse, Band V: Beteiligung. Die aktuell gültige Korridorstudie ist unter [www.nahmobil-hessen.de](http://www.nahmobil-hessen.de) verfügbar.

Entsprechend der Definitionen in § 2 sind Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial (mindestens 2.000 bzw. 1.500 Radfahrende/Tag) und einem Ausbaustandard, der eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h ermöglicht. Als durchschnittliche Reisegeschwindigkeit wird dabei die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen Start und Ziel einschließlich aller Halte bezeichnet, die sich bei einer Fahrgeschwindigkeit von 25 km/h erreichen lässt. Die Fahrgeschwindigkeit orientiert sich dabei bewusst an der elektrischen Unterstützung von Pedelecs, die es einem breiten Spektrum von Menschen erlaubt, diese Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. Zentral für die Reisegeschwindigkeit ist die Gestaltung der Knotenpunkte zur Verminderung von Zeitverlusten.

Entsprechend der Definition sind Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen unabhängig von der Verbindungsfunktion (z.B. Oberzentrum – Mittelzentrum, überregional, überörtlich). Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass im Radverkehr andere Reichweiten im Alltagsverkehr zurückgelegt werden als im Kraftfahrzeugverkehr. Deshalb wird bewusst nicht die Gliederung des Fernstraßengesetzes (Definition der Bundesfernstraßen als Teil eines zusammenhängenden Verkehrsnetzes für den weiträumigen Verkehr, § 1 Abs. 1 FStrG) bzw. des Hessischen Straßengesetzes (Definition der Landesstraßen als Teil eines gemeinsam mit den Bundesfernstraßen zusammenhängenden Verkehrsnetzes für den kreisübergreifenden Durchgangsverkehr, § 3 Abs. 1 Nr. 1 HStrD / Definition der Kreisstraßen für den Verkehr zwischen benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten, den überörtlichen Verkehr innerhalb der Kreise oder dem unentbehrlichen Anschluss an überörtliche Verkehrswege) aufgegriffen.

Die Baulast liegt in der Regel bei den Gemeinden bzw. Kommunalverbänden. Soweit Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen entlang von Bundes- und Landesstraße verlaufen und entsprechend § 2 Abs. 2 Nr. 1 HStrG zu den öffentlichen Straßen gehören, liegt die Baulast bei Bund bzw. Land.

Das Land unterstützt die Gemeinden bzw. Kommunalverbände finanziell (siehe § 5) als auch fachlich, insbesondere durch Qualitätsstandards und Musterlösungen (§ 12 Abs. 4) sowie durch die Identifizierung von Korridoren mit entsprechenden Potenzialen.

§ 13 Abs. 2 legt fest, dass das Potenzial und die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von einzelnen Raddirekt- und Radschnellverbindungen durch den jeweiligen Planungsträger in Abhängigkeit von der jeweiligen konkreten Ausgestaltung der Verbindung nach einem durch das für Verkehr zuständige Ministerium anerkannten Verfahren auf Basis von definierten Ausbaustandards zu ermitteln ist. Besonders relevante Merkmale des Ausbaustandards sind dabei insbesondere Breite, Oberflächenbeschaffenheit, direkter Streckenführung und die Gestaltung der Knotenpunkte zur Verminderung von Zeitverlusten.

Im Rahmen der 2019 durch das für Verkehr zuständige Ministerium vorgenommenen landesweiten Identifizierung von Korridoren mit den Potenzialen einer Radschnellverbindung wurden Verfahren für die Ermittlung der Potenziale und der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit ermittelt. Diese werden entsprechend den Erfahrungen und neuen Erkenntnissen weiterentwickelt.

#### Zu § 14 Mobilitätsstationen, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

Wesentliches Merkmal künftiger Mobilität sind Wegekettten, bei denen das Verkehrsmittel für den jeweiligen Wegabschnitt passend gewählt wird. Abgesehen von digitalen Plattformen, die die nahtlose Buchung dieser Verkehrsmittel ermöglichen, sind auch die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln von besonderer Bedeutung und bedürfen der Unterstützung – dazu zählen u.a. Stellplätze für Carsharing oder Bikesharing, auch wenn diese zu „Mobilitätsstationen“ an Haltestellen des ÖPNV zusammengefasst sind. Bei den Angeboten sind die Belange von Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen (z.B. Barrierefreiheit, Auffindbarkeit).

Die finanzielle Förderung erfolgt über das Mobilitätsfördergesetz. Darüber hinaus unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium durch Information und Beratung zu neuen Mobilitätsformen, etwa in Form des hessischen Mobilitätskongresses oder themenspezifischen Informationsveranstaltungen z.B. zu gesetzlichen Neuerungen.

#### Zu § 15 Verkehrssicherheit

Zu Absatz 1:

Mit der Vorgabe, die hessische Verkehrssicherheitsarbeit an der „Vision Zero“ auszurichten, ist die Zielvorstellung verbunden, dass niemand infolge von Verkehrsunfällen zu Tode kommt oder so schwer verletzt wird, dass Verkehrsteilnehmende lebenslange Schäden davontragen. An dieser Zielvorgabe hat sich die Verkehrssicherheitsarbeit in Hessen ganzheitlich zu orientieren. Ihr liegt die Bedeutung des menschlichen Lebens als überragendes Rechtsgut zugrunde. Diese auf den gesamten Straßenverkehrsbereich in Hessen bezogene Regelung ergänzt im Sinne eines ganzheitlichen Ansatzes die straßenverkehrsrechtliche Grundsatzbestimmung in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung zu § 1, wonach die „Vision Zero“ die Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen ist.

Zu Absatz 2:

Um die Nachhaltigkeit der Mobilität zu Gunsten einer klimaverträglichen und sicheren (Nah-)Mobilität voranzubringen, ist es erforderlich, die Rahmenbedingungen so zu gestalten und weiter zu verbessern, dass die Bürgerinnen und Bürger in Hessen möglichst sicher am Verkehrsgeschehen teilnehmen können. Hierzu dient die Erstellung und Fortschreibung eines Hessischen Verkehrssicherheitskonzepts. Mit dem Hessischen Verkehrssicherheitskonzept 2035 vom 18.02.2022 liegt gegenwärtig ein geeignetes Konzept vor, um landesweit einheitliche Maßstäbe zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Hessen zu setzen. Die Wirksamkeit dieses Verkehrssicherheitskonzepts ist in einem Abstand von vier bis fünf Jahren zu evaluieren; bei Bedarf ist das Konzept anzupassen bzw. fortzuschreiben.

Zu Absatz 3 bis 5:

Die Regelungen in den Absätzen 3 bis 5 des § 13 überführen in fortgeschriebener Form die grundlegenden Vorgaben zur Identifikation von Unfallhäufungen sowie zur Bildung von Unfallkommissionen des „gemeinsamen Erlasses des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport und des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung – Erfassung und Analyse von Straßenverkehrsunfällen“ vom 19./27.01.2009 in eine gesetzliche Bestimmung und erhalten damit aufgrund ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit in Hessen Gesetzesrang.

Zu Absatz 6:

Jedes Jahr gibt in Deutschland zahlreiche schwere Abbiegeunfälle zwischen Nutzfahrzeugen und schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Eine Ursache ist vielfach der tote Winkel an der Fahrzeugseite. Der Abbiegeassistent ist ein System, das Fahrzeugführer auf die Gefahr eines Zusammenstoßes z.B. mit einem Fahrrad oder einem Fußgänger auf der Beifahrerseite hinweist. Somit kann er unterstützen, Unfälle von rechtsabbiegenden Lkw mit schwächeren Verkehrsteilnehmern zu verhindern und erheblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen. Abbiegeassistenten sind aufgrund der derzeit gültigen Verordnung (EU) 2019/2144 bei Fahrzeugen der Klasse M2, M3, N2 und N3 seit dem 6. Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab dem 7. Juli 2024 für neue Fahrzeuge verpflichtend. Eine Nachrüstpflicht für Bestandsfahrzeuge gibt es auf EU-Ebene nicht. Zertifizierte Abbiegeassistenzsysteme sind jedoch am Markt erhältlich. Zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen binnen fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz soweit möglich mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet werden. Ausgenommen sind landeseigene Nutzfahrzeuge des Brand- und Katastrophenschutzes, deren Erstzulassung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes 15 Jahre oder länger zurückliegt.

#### Zu § 16 Sicherheitsaudits

Die Durchführung von Sicherheitsaudits erfolgt nach dem Allgemeinen Rundschreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 19.11.2021 (ARS 25/2021) zur Umsetzung der Richtlinie 2019/1936 des Europäischen Parlamentes und des Rates. Mit Erlass vom 15.12.2021 des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen wurde das ARS 25/2021 in Bezug auf Sicherheitsaudits an Bundesstraßen eingeführt. Eine Ausweitung auf hessische Landes- und kommunale Straßen ist in der Vorbereitung. Die gesetzliche Regelung in § 14 stellt die Bedeutung der nach ARS 25/2021 durchzuführenden Sicherheitsaudits klar.

#### Zu § 17 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Befristung der Neuregelungen erfolgt auf sieben Jahre, da die Infrastrukturmaßnahmen erst im Laufe der Jahre wirken können.

### Zu Artikel 2

#### Zu Nr. 1:

Der Verkehrssektor insgesamt und dabei maßgeblich der Straßenverkehr ist einer der Faktoren, die den Klimawandel beeinflussen. Der Wechsel hin zu emissionsarmer Mobilität ist ein vorrangiges Ziel hessischer Verkehrs- und Umweltpolitik. Dazu ist die Verkehrswende durch geeignete Maßnahmen aller Verkehrsträger voranzutreiben. Das Land Hessen verfügt über ein umfangreiches geschlossenes Landesstraßennetz mit einer Länge von rund 7.200 km. Für den Bedarf des überörtlichen Verkehrs ist das Landesstraßennetz ausreichend leistungsfähig ausgebaut. Die vorgesehene Aufnahme des Grundsatzes „Erhaltung vor Neubau“ für Landesstraßen in § 1 Abs. 2 HStrG trägt diesem Sachverhalt Rechnung. Netzergänzungen durch Neubauvorhaben, z.B. durch Ortsumgehungen, sind in begründeten Einzelfällen möglich, um die in den Ortsdurchfahrten von den Auswirkungen des Straßenverkehrs betroffenen Bürgerinnen und Bürger zu entlasten und die Verkehrssicherheit zu verbessern.

Um den Erhaltungszustand des Gesamtnetzes der Landesstraßen verkehrsgerecht zu sichern und weiter zu verbessern, ist eine transparente, an fachlichen Kriterien orientierte langfristige Planung und nachhaltige Finanzierung der erforderlichen Bauprogramme unverzichtbar. Daher ist es geboten, die jährlich vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Landesstraßenbaumittel im überwiegenden Umfang für die Sanierung der Landesstraßen einzusetzen. Zu diesen Maßnahmen zählen Fahrbahnsanierungen, Bauwerksinstandsetzungen und -erneuerungen sowie Um- und Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Landesstraßennetz.

#### Zu Nr. 2:

Die Teileinziehung ist bislang im Hessischen Straßengesetz nicht ausdrücklich geregelt. Es ist jedoch anerkannt, dass der die Einziehung regelnde § 6 HStrG auch auf eine Teileinziehung, also die Einziehung einer Straße nur für einen Teil des Verkehrs, dem sie bisher uneingeschränkt zur Verfügung stand (nachträgliche Beschränkung der Widmung), Anwendung findet. Dabei wird angenommen, dass jede Beschränkung, die bei einer erstmaligen Widmung zulässig ist, auch Gegenstand einer Teileinziehung sein kann. Ausdrücklich zugelassen sind im Hessischen Straßengesetz Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungsarten (§ 4 Abs. 1 Satz 3 HStrG) und Beschränkungen der Widmung von Gemeindestraßen auf einen bestimmten Kreis von Benutzern (§ 39 Abs. 1 HStrG). Daneben kommen auch Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Benutzungszwecke und Nutzungszeiten in Betracht. Durch den neuen Satz 2 der Vorschrift wird klargestellt, dass die Widmung auch nachträglich beschränkt werden kann. Neben Beschränkungen der Nutzungsart (z.B. Fußgängerverkehr oder Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die ein bestimmtes Gewicht nicht überschreiten) sind vor allem Beschränkungen des Nutzungszwecks von Bedeutung. Letztlich lassen sich Benutzerkreise (z.B. Anlieger) objektiv nur durch Nutzungszwecke (z.B. Anlieger- und Lieferverkehr) abgrenzen; wegen § 39 Abs. 1 HStrG werden beide Begriffe erwähnt. Darüber hinaus sind zeitliche Beschränkungen eines zugelassenen Nutzungszwecks (z.B. Lieferverkehr nur an Werktagen zu bestimmten Tageszeiten) möglich.

Eine Teileinziehung ist zulässig, wenn für sie überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen. Sie setzt daher eine Abwägung der für und gegen eine nachträgliche Beschränkung des widmungsgemäßen Verkehrs sprechenden Belange voraus. Die Teileinziehung ist von beschränkenden Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Sicherheit und Ordnung des Straßenverkehrs abzugrenzen, für die ausschließlich die Straßenverkehrsbehörden zuständig sind (z.B. Regelungen des ruhenden Verkehrs). Eine Teileinziehung ist unter anderem ein Instrument der Stadtgestaltung. Sie kann beispielsweise der Verkehrsberuhigung oder der Einrichtung besonders gestalteter Innenstadtbereiche zur Verbesserung der Lebens- und Umweltbedingungen für die Bewohnerinnen und Bewohner dienen.

Eine Beschränkung der Widmung findet – unabhängig davon, ob sie im Zeitpunkt der Widmung oder nachträglich erfolgt – ihre Grenze in der Einstufung der betreffenden Straße in eine Straßengruppe nach § 3 Abs. 1 HStrG entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung. Eine Teileinziehung muss also mit der einer Straße durch die Einstufung zuerkannten Verkehrsbedeutung vereinbar sein.

**Zu Artikel 3**

Mit der Ergänzung von Mikrodepots in jeder Form wird ein Fördertatbestand ergänzt, der eine klima- und umweltschonende Belieferung auf der sogenannten „letzten Meile“ unterstützt.

**Zu Artikel 4**

Mit dem neuen § 14b des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung wird für die Ordnungsbehörden und die Polizei eine Rechtsgrundlage für die Überwachung der Geschwindigkeit von Kraftfahrzeugen mittels Abschnittskontrollen eingeführt. Die Besonderheit bei dieser Form der Verkehrsüberwachung besteht darin, dass auf einer bestimmten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs gemessen wird. Liegt die erfasste Durchschnittsgeschwindigkeit oberhalb der für den betreffenden Streckenabschnitt zugelassenen Höchstgeschwindigkeit, wird – wie von sonstigen Messtechniken bekannt – eine Bildaufnahme des Kennzeichens und des Fahrers durch eine Front- und Heckkamera gefertigt und der Verstoß dadurch dokumentiert.

Um die Durchschnittsgeschwindigkeit berechnen zu können, muss im Einfahrquerschnitt des vorher definierten Streckenabschnitts das Heck eines jeden Fahrzeugs, das in diesen Streckenabschnitt einfährt, durch zwei Laserscanner erfasst werden. Gleichzeitig fertigt eine Fotokamera eine Heckaufnahme des Kraftfahrzeugs an. Die Heckaufnahmen werden nicht aus paralleler Höhe zum Fahrzeug, sondern mit größerem Neigungswinkel aus erhöhter Position gefertigt, sodass die Erkennbarkeit von Fahrzeuginsassen von vornherein auszuschließen ist. Am Ende des zuvor definierten Streckenabschnitts erfolgt eine weitere Heckaufnahme nach diesem Verfahren.

Die ersten beiden Datenerhebungen können in Ermangelung eines Anfangsverdachts nicht auf die Rechtsgrundlage des § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Strafprozessordnung (StPO) in Verbindung mit § 46 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (OWiG) gestützt werden. Daher bedarf es einer entsprechenden Rechtsgrundlage im Hessischen Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung, die mit dem neuen § 14b geschaffen werden soll. Für die dritte und letzte Bildaufnahme des Kennzeichens und des Fahrers durch eine Front- und Heckkamera ist aufgrund des festgestellten Rechtsverstoßes § 100h Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StPO in Verbindung mit § 46 Abs. 1 OWiG die einschlägige Rechtsgrundlage, sodass es diesbezüglich keiner weitergehenden Regelung im Gefahrenabwehrrecht bedarf. In Satz 2 sind die Daten genannt, die durch das technische Mittel erfasst werden dürfen, wobei eine Erkennbarkeit von Fahrzeuginsassen ausgeschlossen sein muss. Nach Satz 3 sind bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist gemäß Satz 4 kenntlich zu machen.

Die Abschnittskontrolle ist ein geeignetes Mittel zur Effektivierung der Verkehrsüberwachung. Die hieraus resultierende erhöhte Regeltreue von Kraftfahrzeugführern stärkt die Verkehrssicherheit und kommt dabei maßgeblich den schwächeren Verkehrsteilnehmern zugute. Folglich ist dies ein weiterer Baustein zur Verbesserung der Nahmobilität in Hessen.

**Zu Artikel 5**

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.

Wiesbaden, 7. Februar 2023

Für die Fraktion  
der CDU  
Die Fraktionsvorsitzende:  
**Ines Claus**

Für die Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Der Fraktionsvorsitzende:  
**Mathias Wagner (Taunus)**