

Stenografischer Bericht

öffentliche Anhörung

– ohne Beschlussprotokoll –

69. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

3. Mai 2023, 15:07 bis 16:45 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten)

Stellv. Vors.: Manfred Pentz (CDU)

CDU

Dirk Bamberger
Jürgen Banzer
Birgit Heitland
Heiko Kasseckert
J. Michael Müller (Lahn-Dill)
Manfred Pentz

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Vanessa Gronemann
Markus Hofmann (Fulda)
Kaya Kinkel
Karin Müller (Kassel)
Hans-Jürgen Müller (Witzenhausen)
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Stephan Grüger
Knut John
Marius Weiß

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert

Freie Demokraten

Oliver Stirböck

DIE LINKE

Axel Gerntke

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Ilka Heil
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich / Frank Müller
 SPD: Raphael Oidtmann
 AfD: Meysam Ehtemai / Olaf Schwaier
 Freie Demokraten: Tobias Schmidt
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
Buggle, Anno	TB	HMWEVW
KIRSCH, PATRICK	RD	"
Holmann, Zora	TRin	- - -
Volkert, Torsten	RD	"
Busch-Geertsema, Annika	TB	HMWEVW
Dopp, Klaus	MR	HMWEVW
Dantschendorf, Jens	SES	HMWEVW ab 18:30

Teilnehmerliste der Anzuhörenden im WVA zu GE 20/10513– „Nahmobilität“ – am 03.05.2023

Institution	Name	Teilnahme
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main	Verwaltungsdirektor Martin Grobba	teilgenommen

Institution	Name	Teilnahme
AG der Nahverkehrsgesellschaften c/o traffiQ Frankfurt	Prof. Dr. Tom Reinhold	
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hessen e. V. Frankfurt am Main	Landesvorsitzender Ansgar Hegerfeld	teilgenommen
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Hessen e. V. Frankfurt am Main		
FUSS e. V. – Fachverband Fußverkehr Deutschland	Sprecher Marcus Schmidt	teilgenommen
Gewerkschaft der Polizei – Landesbezirk Hessen Wiesbaden		
Hessischer Handwerkstag	Hans-Peter Simon, (Abteilungsleiter Technologie-, Umwelt- und Digitalisierungsberatung)	
Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) Wiesbaden	Lukas Berkel (Referent Geschäftsfeld Standortpolitik)	
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen Initiative für mehr Verkehrssicherheit in Hessen	Prädekan Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann	teilgenommen
Initiative Verkehrswende Hessen	Stephan Voeth	teilgenommen
ivm GmbH Frankfurt am Main	Heike Mühlhans	
Landeshauptstadt Wiesbaden Dezernat V – Dezernat für Bauen und Verkehr	Stellv. Leiter der Stabsstelle Mobilitätskonzepte Dr. Jakob Hebsaker	
Landesverkehrswacht Hessen e. V. Frankfurt am Main	Thomas Conrad	teilgenommen
NABU Hessen		
Naturfreunde Hessen Frankfurt am Main		
Nordhessischer Verkehrsverbund (NVV)	Geschäftsführer Steffen Müller	
PRO BAHN – Landesverband Hessen e. V. Lollar	Mitglied des Landesvorstandes Philipp Loth	teilgenommen

Institution	Name	Teilnahme
Pro Bahn & Bus e. V. Lauterbach (Hessen)		
Radentscheid Darmstadt		
Radentscheid Frankfurt am Main und Radentscheid Offenbach	Jochen Teichmann	teilgenommen
Radentscheid Kassel		
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Geschäftsführer Dr. André Kawai	
Stadt Darmstadt – Mobilitätsamt		
Stadt Frankfurt Dezernat XII – Mobilität und Gesundheit -	Wolfgang Siefert	teilgenommen
Stadt Kassel Dezernat VI - Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr	Stadtrat Christof Nolda	
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V.	Tobias Grün (Referent Verkehrspolitik)	teilgenommen
Verkehrsclub Deutschland (VCD) – Landesverband Hessen e. V. Kassel	Landesvorsitzende Sandra Laaz	
Verkehrspolitische Experten der AfD-Bundestagsfraktion	Dr.-Ing. Dirk Spaniel, MdB	teilgenommen
Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)		
Keine Teilnahme		
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		
Hessischer Städtetag Wiesbaden		
Deutscher Gewerkschaftsbund Bezirk Hessen-Thüringen Frankfurt am Main		
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) German Road Safety Council Berlin	Jonas Hurlin (Referatsleiter Politik & Recht)	
Frankfurt University of Applied Sciences ReLUT Nachhaltige Mobilität und Radverkehr Fb 1: Architektur • Bauingenieurwesen • Geomatik	Prof. Dr.-Ing. Dennis Knese	
Hessen Mobil Straßen- und Verkehrsmanagement Wiesbaden	Präsident Heiko Durth	

Institution	Name	Teilnahme
Hochschule RheinMain (HSRM) Wiesbaden	Prof. Dr.-Ing. Martina Lohmeier Prof. Dr.-Ing. Volker Bleeß	
Sozialverband VdK Hessen-Thüringen e. V. Frankfurt am Main		
Universität Kassel Fachgebiet Leitung Radverkehr und Nahmobilität	Prof. Dr. Angela Francke	

Protokollführung: RDirin Heike Schnier
Manfred Neil

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich eröffne die 69. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie und Verkehr und Wohnen. Jetzt steht die nächste Anhörung auf der Tagesordnung:

Öffentliche Anhörung

zu

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

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden
– Ausschussvorlage WVA 20/57 –

(verteilt: Teil 1 am 25.04.2023, Teil 2 am 03.05.2023)

Die Liste der Anzuhörenden liegt Ihnen vor.

(Der Vorsitzende stellt die Anwesenheit fest.)

Ich schlage vor, die Anhörung in vier Blöcke aufzuteilen. Die Anzuhörenden bitte ich, ihr Statement auf fünf Minuten zu beschränken. Jeweils nach einem Block schließen sich Fragerunden der Abgeordneten an.

Wir beginnen mit dem Hessischen Städte- und Gemeindebund. Dieser wird vertreten von Herrn Verwaltungsdirektor Grobba. – Bitte, Herr Grobba, Sie haben das Wort.

Herr **Grobba**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrter Herr Staatsminister Herr Tarek Al-Wazir, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Wir haben eigentlich nur wenige Punkte zu dem Gesetzentwurf anzumerken. Vorangestellt: Wir hoffen, dass das Gesetz nicht zu einem Bürokratieaufbau führt. Wir haben viele Aufgaben, die das Verkehrsministerium und Hessen Mobil – wir streiten uns zwar häufig genug mit denen – sehr gut lösen.

In dem Gesetzentwurf ist die Schaffung von etlichen Fachzentren mit eigenen Aufgaben vorgesehen. Ich hoffe, das führt nicht zu einer Doppelstruktur, zu einem Bürokratiemonster, das Verschiedenes verhindert. Ich nenne z. B. den Bau von Radwegen und die Koordination, die im Gesetzentwurf schon angelegt ist. Wenn das im Nachhinein ein Verfahrensfehler wird, weil eine Kommune einen Fahrradwegebau selbständig organisiert und plant, ohne horizontal und vertikal die im Gesetz vorgegebenen Abstimmungen und die Einbindung von Fachzentren vorzunehmen.

Wenn das dann eventuell zum Widerruf von Förderbescheiden führen könnte, wäre das echt kontraproduktiv. Das Zweite, was uns auffällt, ist, die Definition von Radschnellwegeverbindungen. Da sollte im Gesetz klargestellt werden, dass es auf die prognostizierte Belastung ankommt, weil man zum Zeitpunkt des Baus oder der Entwicklung unserer Radschnellwege die effektiven Zahlen definitiv noch nicht feststellen kann. Schön wäre es, wenn in § 13 oder in der Ergänzung zum Straßengesetz auch geregelt werden würde, dass Radschnellwege in die Baulast des Landes Hessen wechseln könnten, damit auch für die Zukunft ein Ausbau dieser Radwege sichergestellt ist. Denn von der Definition und dem Anwendungsbereich her sollen sie ja gerade dem überörtlichen Verkehr dienen, also nicht explizit dem Verkehr innerhalb einer Gemeinde.

Die letzten beiden Punkte beschäftigen sich mit der Vision Zero. Diesen Leitgedanken teilen wir. Aber wir fragen uns, ob die gesetzliche Normierung der Unfallkommission, die letztlich in den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung definiert und festgelegt ist, unbedingt in dem Nahmobilitätsgesetz erforderlich ist.

Ein Punkt, der uns aufstößt, ist das verpflichtende Sicherheitsaudit für sämtliche Straßenbauvorhaben – auch für die in kommunaler Hand. Wir fragen uns, ob dann, wenn bei der Entwicklung von neuen Baugebieten Straßen entsprechend der Richtlinien, die nach dem hessischen Verkehrsministerium zu beachten sind – letztlich auch die Ausbaurichtlinien für Stadtstraßen –, angelegt werden, tatsächlich ein Sicherheitsaudit erforderlich ist. Es müsste dann also noch einmal ein zusätzliches Ingenieurbüro – nur das kann das sachgerecht durchführen – zur Prüfung des Bauvorhabens eingeschaltet werden. Wenn es um den Anschluss an eine Landes-, an eine Kreis- oder eine verkehrswichtige Straße geht, mag das sinnvoll sein, aber nicht für den Bau und den Ausbau von jeglicher kommunalen Straße.

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Herrn Siefert von der Stadt Frankfurt sehe ich im Moment nicht. Dann frage ich, ob es Fragen an Herrn Grobba gibt. – Bitte, Herr Kollege Eckert.

Abg. **Tobias Eckert**: Ich habe eine Frage zu den Audits. Andere nach Ihnen folgende Anzuhörende haben bei den Audits in ihren schriftlichen Stellungnahmen eher bemängelt, dass das, was im Gesetzentwurf steht, alles andere als ein schlimmes Kriterium ist, das es sozusagen komplizierter macht. Sie sagen jetzt, das, was schon im Gesetzentwurf steht, macht es komplizierter. Können Sie dazu noch einmal etwas sagen?

Das Zweite ist: Es gibt ja mit Fachzentren schon eine gelebte Praxis. Im Gesetzentwurf steht ja nichts, was es nicht schon vorher gegeben hat. Sie sagen, das behindert in der Entwicklung. Vielleicht könnten sie das aus kommunaler Sicht noch einmal ausführen. Denn – ehrlicherweise gesagt – nur die Überschrift macht vielleicht noch nicht für jeden klar erkennbar, welche Bewandnis es mit den Fachzentren hat. Hierzu würde ich mir von Ihnen noch ein paar Ausführungen wünschen.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe die Frage, welche Rückmeldungen es von Ihren Mitgliedern zu den bestehenden Fachzentren gibt.

Herr **Grobba:** Erst einmal zu der Frage nach den Sicherheitsaudits in § 16. Nach dem Gesetz ist jeder Träger der Straßenbaulast bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen dazu verpflichtet, ein entsprechendes Sicherheitsaudit durchzuführen. Der kommunale Straßenbau, der ja auch das umfassende Straßennetz in Hessen darstellt, erfolgt im Wesentlichen als einfache Planungsmaßnahme innerhalb der Kommunen. Wenn Neubaugebiete, verkehrswichtige Straßen geplant werden, sind nach dem Landesstraßengesetz die entsprechenden Sicherheitsvorgaben des Ministeriums zu beachten. Nach der Formulierung im Nahmobilitätsgesetz müsste ich jetzt für den Ausbau eines verkehrsberuhigten Bereiches ein Sicherheitsaudit durchführen. Also eine Kommune, die das schon kaum stemmen kann –, diese Maßnahmen werden natürlich auch nur eingeschränkt gefördert; entweder können sie über Straßenbeiträge oder über Anliegerbeiträge abgewickelt werden –, wird mit zusätzlichen Kosten belastet. Wir sagen, dass die Entwicklung von Baugebieten durch Kommunen so schleppend vorangeht, dass zu wenig geschieht, dass dort zu hohe bürokratische Anforderungen entstehen, und jetzt satteln wir mit dem Gesetz noch neue drauf. Das sehen wir als kritisch.

Das Gleiche ist bei den Fachzentren. Wir begrüßen es, dass das hessische Verkehrsministerium diesen Service für die Kommunen anbietet. Wir haben auch keinen nachteiligen Stellungnahmen unserer Mitglieder. Nur, die Normierung von einzelnen zusätzlichen Organisationen im Gesetz führt nach der Erfahrung der letzten Jahre dazu – so ist auch die Stellungnahme unserer Bürgermeister; wir haben das im Präsidium beraten –, dass in der Regel eine eigenständige, zusätzliche Bürokratie entsteht. Das sind Befürchtungen. Wenn das nicht zulasten der Kommunen geht oder zulasten der verfügbaren Fördermittel in dem Bereich, ist es eine Entscheidung der Landesregierung. Wir haben da halt Bedenken.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank, Herr Grobba. – Sie müssen ja sozusagen für die kommunale Familie herhalten. Die schriftlichen Stellungnahmen vom Landkreistag und von anderen sagen zu dem, was im Gesetzentwurf steht – Stichworte Radwegeverbindungen und Vorgaben, was förderfähig ist –, dass es hier sozusagen eine Ungleichbehandlung von Radwegeverbindungen im Ballungsraum und im ländlichen Raum geben muss, weil das, was jeweils an Zielen, an Planzahlen vorgegeben ist, was man erfüllen muss, damit es nachher in Unterstützung und Förderung kommt, nicht ausreicht, weil das im Zweifelsfall im Vogelsberg, im Westerwald – oder wo auch immer – gar nicht erreicht wird. Denn da müssten die Dorfbewohner quasi drei, viermal am Tag hin- und herfahren, damit man überhaupt so viele Menschen zusammenbekommt. Sie sind als Städte- und Gemeindebund ja Vertretung von Ballungsregionen und von ländlichen Räumen. Vielleicht könnten Sie dazu noch etwas sagen. Ich fand das einen ganz spannenden Hinweis.

Herr **Grobba**: Die finanzielle Förderung ist ja in § 5 des Gesetzentwurfs erwähnt worden, dass die Richtlinien dazu entwickelt werden. Wir haben uns mit diesem Punkt nicht näher auseinandergesetzt. Dass diese Differenzierungsprobleme real sind, zeigt sich allein schon bei der Definition des Radschnellweges, welche Verkehrsbelastung ich tatsächlich in der Prognose erreichen muss. Damit ist eigentlich schon ausgeschlossen, dass so etwas im ländlichen Raum finanziell förderfähig ist. Ich meine, zwischen 1.500 und 2.000 Benutzer am Tag kann ich vielleicht allenfalls an schönen Sommertagen auf dem Vulkanradweg erreichen, aber im ländlichen Raum nirgendwo. Da wird es sicherlich noch Diskussionen und Probleme geben. Aber die wären dann im nächsten Verordnungsentwurf – so denke ich – zu klären.

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Vielen Dank. – Mittlerweile ist Herr Siefert hier angekommen. Deswegen bitte ich Sie jetzt auch gleich um Ihr Statement.

Herr **Siefert**: Entschuldigung. Das mit der S-Bahn hat heute nicht so geklappt.

(Heiterkeit)

– Das zum Thema Nahmobilität.

Als Stadt Frankfurt begrüßen wir dieses Gesetz außerordentlich. Jetzt werden einmal wichtige Aspekte, die bisher allenfalls untergesetzlich geregelt waren, gefasst. Was uns ein bisschen gewundert hat, ist, es wird immer auf den ÖPNV Bezug genommen, aber zum Thema ÖPNV steht im Gesetzentwurf gar nichts. Da fragen wir uns, warum. Das einfach einmal so allgemein in die Runde gefragt.

Zu dem, was im Gesetzentwurf steht, kann ich jetzt vielleicht noch auf ein paar Punkte eingehen. Das ist in § 9 das Thema mit den Elektrokleinstfahrzeugen. Für uns sind das im Wesentlichen die E-Scooter. Das finden wir dahin gehend problematisch, weil es bisher nur eine Rechtsprechung vom Oberlandesgericht Münster von 2021 dazu gibt. Wir würden es sehr begrüßen, wenn in dem Gesetz klargestellt würde, dass die Nutzung zur Abstellung von diesen E-Kleinstfahrzeugen, E-Bikes, im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnispflichtige Sondernutzung darstellt, wie wir in Frankfurt derzeit auch aufgrund dieser Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Münster verfahren.

Zu § 10: Die Erstellung von einem integrierten Mobilitätsplan begrüßen wir sehr. Wir haben gerade einen solchen erstellt, und zwar in diesem Fall mit einer einmaligen Bundesförderung. Ich glaube, dass die Finanzierung der Erstellung von solchen Plänen den Kommunen sicherlich nicht allein überlassen werden kann. Das heißt, da müsste für eine nachhaltige Finanzierung gesorgt werden.

§ 11, Nahmobilitätskoordination: Da wird von den Landkreisen gesprochen, allerdings nicht von den kreisfreien Städten und den Sonderstatusstädten. Ich denke, dass an der Stelle auch einfließen sollte, dass auch die eine Förderung für diese Nahmobilitätskoordination bekommen können.

Dann eine Anmerkung zu § 12, zur Erhebung von Daten für die Nutzung der Infrastruktur. Hier wäre es uns wichtig, dass wir nicht bei den Querschnittszählungen bleiben, die ja über verschiedene Möglichkeiten schon gegeben sind, sondern die Möglichkeit haben, analog dazu, wie wir z. B. die TomTom Traffic-Daten für den MIV auswerten können, zu verfahren. Es gibt ja auch Radroutenplaner oder das Projekt Stadtradeln, worüber man auch Erkenntnisse gewinnen kann. Auf jeden Fall sollten wir in Zukunft zu weiteren Erkenntnissen von Quelle-Ziel-Beziehungen kommen, um eben die Planung besser aufstellen zu können.

§ 15: Eine Unfallkommission hat die Stadt Frankfurt seit 1974. Wir orientieren uns da auch an den Standards des „Merkblattes zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen“.

Jetzt vielleicht noch zu Artikel 2, ohne hier jetzt alles zu nennen. Die Klarstellung zu einer nachträglichen Widmungsänderung durch Teileinziehung, das ist für uns wirklich ganz wertvoll, weil wir an der Stelle in Zukunft ein bisschen freier agieren können und dann auch eine sichere Rechtsgrundlage haben. Das gilt ja im Endeffekt für viele Dinge, dass wir als Kommune da in Zukunft wesentlich mehr Selbständigkeit brauchen, um vor Ort die entsprechenden Anordnungen – sei es für Geschwindigkeitsregelungen oder sei es in dem Fall für eine Teileinziehung – tätigen und das frei entscheiden zu können.

Stellv. Vors. Abg. **Manfred Pentz**: Gibt es Nachfragen? – Bitte, Frau Kollegin Walther von den GRÜNEN.

Abg. **Katy Walther**: Ich habe eine Frage zum Mobilitätsplan. Sie haben ja gesagt, Sie haben den gerade erarbeitet. Welche Vorteile bringen denn die Bürgerbeteiligungsprozesse in einem solchen Verfahren? Vielleicht könnten Sie das noch einmal ausführen.

Herr **Siefert**: Ich komme gerade von einer Pressekonferenz zur Veröffentlichung des Mobilitätsplanes. Unter anderem deswegen bin ich auch zu spät hier angekommen.

Die Bürgerbeteiligung war eigentlich der wesentliche Bestandteil und ist ja dann auch eine Grundlage für das Handeln. Das heißt, man hat am Ende aus diesen Wünschen der Bürgerinnen und Bürger alle Bereiche, in denen sie sich Veränderungen vorstellen. Das kann ja nur die Grundlage sein, diese Wünsche der Bürgerinnen und Bürger aufzunehmen. Das sind solche Fragen wie: Wohin wollen wir eigentlich, wie stellen wir uns unseren öffentlichen Raum vor, wie stellen wir uns unsere Mobilität in der Zukunft vor? Das denken wir uns in der Politik ja vielleicht oft nur aus.

Gerade bei der Erstellung von solchen großen Plänen wird wenig auf den Einzelnen und vor allen Dingen auch die einzelnen Stakeholder gehört. Wir haben nicht nur die Bürger, sondern auch die IHK, die Handwerkskammer – alle relevanten Stakeholder – beteiligt. Ich glaube, damit haben wir eine Grundlage geschaffen, um diese Vision aufzustellen, die es braucht.

Am beeindruckendsten fand ich das Ergebnis einer Kinder- und Jugendbeteiligung, die wir zum ersten Mal gemacht haben. Da würde ja vielleicht jeder damit rechnen, dass gesagt wird: Wir brauchen mehr Plätze zum Chillen oder wo wir Krach machen können. Aber sowohl bei den Kindern wie bei den Jugendlichen stand ganz oben das Thema Barrierefreiheit. Daran sieht man einmal, wie reflektiert die jungen Leute sind, wenn sie das bei ihren Mitschülerinnen, Mitschülern oder Mitmenschen einfach sehen, und sagen, nein, wir brauchen eine gleichberechtigte Teilhabe an der Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Personen. Das war wirklich ganz beeindruckend, dass das aus der Kinder- und Jugendbeteiligung herauskam. Also so gesehen: Man kriegt da schon ein ganz neues Bild davon, was sich eigentlich welcher Teil der Gesellschaft wünscht.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank noch einmal gerade für Ihre Ausführungen eben. Denn ich stelle mir jetzt die Frage – Sie haben beschrieben, was Sie machen; ich bin ein großer Fan von frühzeitiger Beteiligung und Ähnlichem mehr –, was ändert sich denn für Sie qualitativ mit dem Gesetz? Ich meine, Sie haben beschrieben, was Sie jetzt machen, und wir reden über ein Gesetz, das in dem Bereich Vorgaben gibt. Was verändert sich mit dem Gesetz, was Sie im Moment so nicht haben?

Herr **Siefert:** Sie sprechen jetzt den Gesetzentwurf an, nicht den Masterplan? – Okay.

Ja, für uns ist da vor allen Dingen wichtig, dass in dem Gesetzentwurf verschiedene Dinge verbindlich geregelt werden. Ich habe das Beispiel mit der Sondernutzungsregelung für die E-Scooter genannt. Die wenden wir in Frankfurt an und beziehen uns dabei auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Münster. Das ist der eine Fakt. Das andere ist, dass es bei den ganzen Verkehrsmitteln – in dem Falle sind es im Wesentlichen der Fuß- und der Radverkehr – und dem Parkraum endlich einmal Grundlagen geben wird, auf denen man wirklich verbindlich arbeiten kann und dass das Land an der Stelle auch ein Stück weit Verantwortung übernimmt für die überregionale Planung und Umsetzung und für die Finanzierung dieser Dinge.

(Abg. Dr. Stefan Naas übernimmt den Vorsitz.)

Vorsitzender: Gibt es weitere Fragen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist Block 1 fertig.

Wir kommen damit zum zweiten Block und da zunächst zur Hochschule Darmstadt. Bitte, Herr Prof. Follmann, Sie haben das Wort.

Herr **Prof. Dr.-Ing. Follmann**: Danke schön, dass ich zu dem Gesetzentwurf Stellung nehmen kann. Ich nehme dabei ganz besonders aus Sicht der Verkehrssicherheit Stellung. Denn meine zweite Funktion, die ich in der deutschen Forschungslandschaft habe, ist, dass ich seit zehn Jahren den Arbeitsausschuss „Verkehrssicherheitsmanagement“ leite, und ich bin einer der Väter des Bestandsaudits von Straßen und des Sicherheitsaudits im Bestand. Wir haben da auch die Untersuchungen für den Bund gemacht.

Von der Verkehrssicherheit her begrüßen wir es sehr, dass Hessen dort verbindliche Regeln bringt, und würden uns wünschen, dass es in § 15 auch zu den Unfallhäufungsstellen eine ganz klare, neue Definition gibt. Dies ähnlich dem Verfahren der Stadt Frankfurt, die nach den Regelwerken, die bundesweit gelten, arbeitet. Denn damit werden auch die Leichtverletzten besser gewürdigt, würde das ganze Thema Unfallgeschehen besser gewürdigt.

Aus der Untersuchung, die wir bislang gemacht haben, stellen wir in Hessen immer wieder fest, dass Knotenpunkte herausfallen, obwohl viel passiert, weil die Leichtverletzten an der Stelle nicht gewürdigt werden. Deswegen die große Bitte, tatsächlich in die bundesweiten Regelwerke zu gehen. Das Merkblatt aus Hessen ist von 2009, das bundesweite gilt von 2012 und ist momentan in der Überarbeitung wie alle anderen Regelwerke auch.

Wir begrüßen das Sicherheitsaudit absolut – „absolut“ muss man sagen –, und zwar nicht nur in der Planung – das sind nur ganz wenige Maßnahmen –, sondern vor allem im Bestand. Wenn Sie draußen über Ihre Verkehrsanlagen gehen, stellen Sie selbst fest, wo die Knackpunkte liegen, wo die Trampelpfade sind, wo die Menschen nicht an der Ampel warten, weil die Grünphasen zu kurz sind. Wenn wir Verkehrssicherheitsarbeit machen – das ist unbedingt notwendig, wenn wir die Unfallzahlen herunterkriegen wollen; da sind wir im Augenblick auf einem ganz, ganz schlechten Weg –, brauchen wir mehr präventive Sichtweisen. Das hat Hessen ja in seinem Verkehrssicherheitsprogramm ganz klar genannt, dass diese Prävention ein großes Thema ist. Vor dem Hintergrund ist es absolut zu begrüßen.

Ich habe ja auch das Glück, dass ich in den letzten Jahren im Auftrag des Ministeriums den Planungscheck für die kleinen Kommunen machen durfte. Da stellen wir immer wieder fest, dass das Fachwissen gar nicht da ist. Die Kommunen sind gerade an der Stelle Sicherheitsaudit teilweise verlassen. Also wir begrüßen das absolut, und wir müssen das stützen. Der Bund selber hat es für sein Stadt-Land-Programm verbindlich eingeführt, und andere Bundesländer – das kann ich dazu sagen – sind im Augenblick in der Diskussion darüber, das mit der Förderung zu verknüpfen.

Das Letzte zur Verkehrssicherheit: Wir begrüßen aus Sicht der Verkehrssicherheit sehr die Koordinatoren, die kommen, und auch die Fachzentren. Das ist die einzige Chance, dass den kleinen Kommunen bei der ganzen Geschichte tatsächlich unter die Arme gegriffen wird. Denen fehlen nämlich die Fachleute. Die kriegen sie auch nicht, weil wir viel zu wenige ausbilden können. Es sind viel zu wenig Menschen da, die an der Stelle studieren. Deswegen gesagt, es ist wirklich gut, wenn dort geholfen wird.

Was wir vermisst haben – das sage ich auch noch –, ist tatsächlich das Thema Experimentierklausel. Wir wissen gegenwärtig bei vielen Dingen noch nicht, was die Zukunft bringt. Wir probieren wirklich viel – das haben wir gerade in der Corona-Zeit an vielen Stellen gemacht; wir haben es in Darmstadt gemacht; Frankfurt macht es ja auch –, aber wir wissen auch vieles noch nicht. Das ist – so glaube ich – noch ein wichtiger Hinweis, dass wir die Experimentierklausel für neue Dinge nutzen müssen, weil wir so vieles noch nicht wissen und auch die Ergebnisse noch nicht kennen. Daran muss uns gelegen sein, dass wir das tun. Denn wir müssen gegebenenfalls auch einmal den Weg zurückgehen können. Deswegen ist solch eine Experimentierklausel ganz wichtig.

Das waren aus unserer Sicht der Verkehrssicherheit die wesentlichen Punkte. Ich habe ja auch schriftlich Stellung genommen. Darin steht der Rest.

Vorsitzender: Dann sind wir schon bei den verkehrspolitischen Experten der AfD-Bundestagsfraktion. – Bitte, Herr Dr. Spaniel, Sie haben das Wort.

Herr **Dr.-Ing. Spaniel:** Vielen Dank, dass ich hier Stellung nehmen darf. Ich finde es gut, dass hier in der Offenheit diskutiert wird. Es ist auch so, dass die Ziele, die man sich mit diesem Gesetz gesetzt hat, aus Sicht der AfD-Fraktion durchaus diskussionswürdig sind. Da geht es um die Reduktion der CO₂-Emissionen – das vielleicht nicht –, aber auf jeden Fall geht es um die Verbesserung der Mobilität und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese drei Ziele, die mit diesem Gesetz erreicht werden sollen, sind die Hauptfaktoren.

Eine Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf werde ich schriftlich nachreichen. Das hat aus technischen Gründen leider nicht geklappt. Aber Sie werden das von mir in den nächsten Tagen bekommen.

Im gesamten Gesetzentwurf – das hat mich dann doch etwas überrascht, weil das natürlich auch ein zentrales Thema im Bundesverkehrswegeplan ist und im Bundestag regelmäßig diskutiert wird – ist die Unterstützung von baulichen Maßnahmen, die immer in einem Bezug zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis stehen müssen, ausschließlich im Zusammenhang mit den Rad-schnellverbindungen erwähnt worden, aber nicht in Verbindung mit den anderen Verkehrsträgern. Das ist eine Besonderheit.

Die Kopplung der Mindestausgaben von 10 % für Nahmobilität an die sonstigen Ausgaben der Landesstraßen im Verkehrshaushalt führt natürlich zu einem gewissen Verdrängungswettbewerb. Weiter ist allgemein zu erkennen, dass in diesem Gesetzentwurf auf die Flächenknappheit und Flächenkonkurrenz der Verkehrsträger abgezielt wird.

Jetzt zu dem Punkt, auf den übrigens auch aus Sicht unseres fahrradbegeisterten Teams der Bundestagsfraktion immer verwiesen wird, der Eigentumssicherheit an Mobilstationen. In diesem

Gesetzentwurf ist überhaupt nicht aufgeführt, wie ich eigentlich sicherstelle, dass mein sehr teures Fahrrad an einer sogenannten Mobilstation für die Zeit, wo ich nicht da bin, sicher untergestellt ist. Darauf wird nicht eingegangen.

Weiter ist hinzuzufügen, dass die Verkehre, die hier stattfinden und insbesondere erwähnt werden, die Radverkehre, auch touristische Verkehre sind. Das ist ja im Gesetzentwurf auch explizit erwähnt worden. Jetzt muss man natürlich wissen, touristische Verkehre sind in der Regel Mehrverkehre und eben keine Substitutionsverkehre und führen dann eben nicht zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens.

Dann ist interessant, dass der Fußverkehr von den anderen Verkehren getrennt werden soll. Es ist durchaus fraglich, ob das wirklich sicherer ist – wir haben ja die Erfahrung gemacht, dass insbesondere der Radverkehr vom Verkehrsträger Straße zu trennen ist –, inwieweit die Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird, wenn man den Fußverkehr von dem Radverkehr und auch vom Straßenverkehr trennt. Dazu gibt es keine Studien.

Nach den Erläuterungen zu § 8 Abs. 1 – das ist auch ganz interessant – wollen Sie prüfen, ob die private Nutzung dienstlich ausgegebener BahnCards möglich ist. Dazu möchte ich darauf verweisen, dass das einen geldwerten Vorteil herbeiführt, der durchaus auch im Rahmen der Bundesgesetzgebung bewertet werden muss.

Jetzt komme ich zu den drei Hauptzielen, zu der Reduktion der CO₂-Emission, der Verbesserung der Mobilität und der Verbesserung der Verkehrssicherheit, und damit auch zu der Frage, inwieweit das Gesetz aus meiner Sicht tatsächlich zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen führt. Die CO₂-Emissionen, die mit dem Radverkehr eintreten, sind in dem Gesetzentwurf nur punktuell adressiert worden. Während des Radfahrens entsteht natürlich nur eine sehr geringe Menge an CO₂, aber im Zusammenhang mit den auch hier angesprochenen Duschen, die an den Dienststellen zur Verfügung stehen sollen und die dann auch zwei Duschvorgänge hervorrufen – dazu hat die grüne Landesregierung in Baden-Württemberg explizit aufgeführt, wie hoch die CO₂-Emissionen sind, die durch Duschvorgänge hervorgerufen werden –, ist vielen Leuten gar nicht so klar, was das ausmacht. Das sind bei einer Duschkdauer von fünf Minuten und 38 Grad Wassertemperatur mit einem Sparduschkopf – das klingt jetzt lustig, aber das muss man an der Stelle einmal ausführen, weil wir ja mit diesem Gesetz CO₂-Emissionen reduzieren wollen – 765 g CO₂-Emission. Das bei fünf Minuten. Wenn Sie es zweimal machen, sind es 1.530 g CO₂. Rechnet man das auf die Strecke um, die Sie mit dem Fahrrad pendeln, und die CO₂-Emissionen mit dem Rad selbst – das sind ungefähr 21 g CO₂-Austausch extra durch die Atmung –, dann kommen Sie auf sage und schreibe 291 g CO₂ auf einer Strecke von ungefähr 13,9 km. Das ist genau die Strecke, die Sie auch CO₂-neutral mit einem Pkw mit 110 g CO₂-Emission fahren können.

(Unruhe)

Das heißt im Klartext, 30 km Pendelstrecke können Sie mit dem Auto CO₂-neutral zurücklegen. Das ist ein Fakt, den können Sie nicht einfach vom Tisch wischen.

(Abg. Stephan Grüger: Die Autofahrer halten so lange die Luft an, oder was?)

– Nein, das ist die Mehremission. Ich meine, Sie können gern Argumente einbringen, aber es sind die Mehremissionen, die natürlich durch körperliche Betätigung entstehen. Das ist aber übrigens gar nicht entscheidend. Entscheidend ist, dass diese Zahlen belegbar sind. Sie gehen hier mit Steuermitteln um. Deshalb bitte ich Sie, diese Zahlen, die ich selbstverständlich belegen kann, zur Kenntnis zu nehmen.

(Zurufe)

Vorsitzender: Der Anzuhörende hat das Wort. Ich verweise an der Stelle auch einmal auf die Zeit. Ich bin gewohnt großzügig, aber insgesamt sollten es fünf Minuten sein.

Herr **Dr.-Ing. Spaniel:** Ich möchte noch auf einen weiteren Punkt verweisen, nämlich den entscheidenden Punkt: Die Emissionsfreiheit im Pkw-Verkehr, die mit diesem Gesetz für die Verkehre adressiert werden soll, ist ja in der Bundesrepublik Deutschland ab dem Jahr 2035 für neu zugelassene Pkw gegeben. Das heißt also, hier ist mittelfristig – wahrscheinlich auch bis 2045 – damit zu rechnen, dass der Pkw-Verkehr unabhängig von der Wegstrecke sowieso CO₂-neutral ist und damit die Mehremissionen, die hier durch Radverkehre entstehen, voll zu Buche schlagen werden. Das sind einfach Fakten, die in diesem Gesetzentwurf, wenn man auf die Erreichung der Ziele schaut, nicht adressiert werden.

Um das jetzt abzukürzen, lassen Sie mich noch einmal auf das Thema Sicherheit kommen. Sie wollen mit diesem Gesetz die Verkehrssicherheit erhöhen. Hier haben wir momentan eine Situation – das ist einfach eine nüchterne Datenanalyse –, dass Sie mit der Substitution von Verkehren in Richtung Fahrrad die Verkehrssicherheit eben nicht erhöhen – absolut betrachtet –, weil sich die Personenschäden, bezogen auf die Fahrleistung, die Sie erreichen, im Bereich der Autofahrer und der Radfahrer um den Faktor 10 unterscheiden. Das heißt, es ist für erwachsene Personen zehnmal mehr gefährlich, mit dem Fahrrad unterwegs zu sein als mit dem Auto. Für Kinder ist der Faktor 26,5. Wenn Sie hier also den Verkehr in Richtung Fahrrad verlagern – das ist auch das, was die Bundesverkehrsanalyse wiedergibt; das können Sie alle nachgucken –, steigt die Zahl der Verkehrsoffer. Das insbesondere aufgrund der Tatsache, dass wir mehr Fahrradnutzungen haben. Deshalb ist hier aus meiner Sicht mit dem Gesetz keines der in dem Entwurf avisierten Ziele erreichbar, weil grundsätzlich falsche Wege eingeschlagen werden. Was Sie hier machen ist eben nicht, genau diese Ziele zu verfolgen, sondern Sie verfolgen hier ein ideologisches Ziel.

Vorsitzender: Gibt es direkt eine Frage dazu? – Wenn das gewünscht ist, machen wir das.

Frau Kollegin Walther – –

(Abg. Andreas Lichert: Darf ich davor kurz eine Anmerkung machen?)

– Ist das okay? – Gut, dann bitte sehr.

Abg. **Andreas Lichert:** Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kollegen! Jeder Anzuhörende, der sich zu uns auf den Weg macht, hat unseren Respekt verdient. Das bedeutet, dass wir nicht dazwischenquatschen, dass wir nicht murmeln und schon gar nicht irgendwelche Zwischenrufe machen – ganz egal, was Gegenstand der Ausführungen des Anzuhörenden ist. Ich erwarte einfach, dass das hier von allen Kollegen auch tatsächlich umgesetzt wird. – Vielen Dank.

(Abg. Elke Barth: Das ist anmaßend! – Weitere Zurufe)

Vorsitzender: Ich glaube, wir haben den Anzuhörenden angehört. Ich bin immer eingeschritten, wenn ich das Gefühl hatte, dass es aus dem Ruder läuft. Absolut still ist es hier nie. Das wissen wir alle. Ich glaube, jeder von uns hat schon einmal einen Zwischenruf gemacht. Ich war äußerst großzügig bei der Zeit.

Jetzt fahren wir in der Reihenfolge der Wortmeldungen zwecks Fragestellungen fort. Die Kollegin Walther ist die Erste.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe eine Frage an den einzigen Experten in diesem Block. Das ist Herr Prof. Follmann.

(Beifall SPD)

Können Sie bitte noch einmal ausführen, wie Sie sich die Zählung an Haltestellen vorstellen?

Herr **Prof. Dr.-Ing. Follmann:** Ich stelle mir keine Zählungen an Haltestellen vor, sondern ich stelle mir vor, dass die Daten, die in Nahverkehrsplänen da sind, die zur Grundlage dienen, Nahverkehrsplanung auch für die öffentlichen Verkehre zu machen, denen, die am Ende an der Haltestelle planen, den Planenden, genannt und gegeben werden. Das ist momentan ein Riesenaufwand. Man kommt eigentlich nie daran. Das heißt, wir haben immer das Problem, die Frage, wie machen wir das eigentlich mit den Radabstellmöglichkeiten, wie viel Räume, wie viel Sitze brauchen wir. Da wäre es für uns unheimlich hilfreich, wenn wir wüssten, wie hoch die Anzahl der Fahrgäste in etwa ist. Das ist ungefähr aus den Fahrgastzählungen, die nicht öffentlich sind, ablesbar.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe ebenfalls an den Experten aus diesem Block eine Frage. Herr Prof. Follmann, Sie haben auch schon einmal beim VCD zu dem Thema Verkehrssicherheit und dazu

gesprachen, welche Chancen gäbe es eigentlich, die wir in Hessen nutzen könnten. Deswegen haben Sie ja auch noch einmal die Experimentierklausel angesprochen. Aus meiner Sicht wird die in Hessen oft eher als Verhinderungsklausel verwendet, weil viele Innovationen gerade nicht möglich sind.

Sie hatten damals gesagt, die Straßenverkehrsordnung gibt dem Thema Verkehrssicherheit seit 2021 noch einmal einen deutlicheren Schwerpunkt. Sie haben das nur angerissen. Vielleicht können Sie das noch einmal ausführen, dass es nämlich nicht immer nur um das Fließen des Verkehrs geht, sondern das Thema Verkehrssicherheit. Die spannende Frage für mich ist, wie man das hier in das Gesetzgebungsverfahren mit einbringt. Denn ich finde in der Tat, da kann man viel mehr zum Thema experimentelle Ansätze hinbekommen. Die Frage ist – weil wir ja hier über den Gesetzentwurf reden –, wo Sie da noch einmal Hinweise haben. Weil vielleicht auch nicht jeder mit dem Thema Experimentierklausel etwas anfangen kann, wäre ich dankbar, wenn Sie noch zwei, drei Sätze dazu sagen könnten.

Eine weitere Frage zu den Sicherheitsaudits. Sie haben ja gesagt, woran sich das Land orientieren kann. Ich habe jetzt aber den Punkt nicht gesehen, wo man da im Gesetz so nachschärfen muss, damit das in Ihrem Sinne, wie Sie es ausgeführt haben, tatsächlich mit einer Förderung kombiniert wird. Gibt es in dem Passus etwas, wo man sagt, nicht nur vorgeben, sondern auch tatsächlich mitfinanzieren oder Ähnliches mehr? Das ist mir jetzt auch nach Ihrer schriftlichen Stellungnahme noch nicht ganz klar.

Drittens und zuletzt zum Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen. Dazu haben Sie ausgeführt, dass das in anderen Bundesländern gelte. Hessen gehe einen Sonderweg. Wenn Sie vielleicht noch einmal kurz darstellen könnten, welche Nachbarbundesländer sich in dem Bereich betätigen und wie dort die Praxis aussieht.

Herr **Prof. Dr.-Ing. Follmann**: Zuerst einmal zur Experimentierklausel. Das war – so glaube ich – das erste große Thema. „Experimentierklausel“ ist für viele irgendwie mit Dunst versehen. Man weiß, dass es irgendwas in der Straßenverkehrsordnung gibt. Dann steht noch das Straßenverkehrsgesetz da. Aber niemandem ist das eigentlich richtig klar. Es wäre wichtig, gerade denen, die einmal in dieses Themenfeld hineinwachsen, und auch den kleinen Kommunen zu sagen, wir wollen, dass ihr experimentiert, dass ihr probiert.

Ich will einmal ein Beispiel für die kleinen Kommunen nennen. Nehmen Sie die Engstellen in den Ortsdurchfahrten. Es ist ja auch einmal möglich, einstreifig durch eine Ortsdurchfahrt zu fahren, mit dem wenigen Verkehr, der dort ist. Das kann man probieren, das kann man testen. Das sind Experimente, die wir angehen sollten, und das sollten wir dann auch im Gesetz explizit benennen, dass wir das tun möchten. Hessen macht schon viel. Aber wenn wir in die Bundesländer gucken, wenn wir in unser Nachbarland Baden-Württemberg gehen, dann laufen dort Versuche – denken Sie an die Schutzstreifen außerorts –, wovon wir vielleicht auch noch das eine oder andere anpacken könnten. Deswegen wäre es mir wirklich wichtig, dass die Experimentierklausel als ganz wichtiges Instrument auch für die Verkehrssicherheit aufgenommen wird.

Dann hatten wir die Sicherheitsaudits. Noch einmal kurz dazu, was der Hintergrund – –

(Abg. Tobias Eckert: Sie haben ja beschrieben, wie wichtig das wäre! Aber wie konkret im Gesetz?)

– Ja, genau. Was wir in Hessen haben – dafür bin ich sehr dankbar –, ist das Thema Planungsscheck für Fuß- und Radverkehr. Es wird ja auch finanziert über das Ministerium, dass Kommunen das anpacken. Der nächste Schritt – das ist das, was man sich überlegen muss – ist eigentlich, das verbindlich anzugehen und zu sagen, wir wollen, dass diese Checks verbindlich angegangen werden, wenn Fördermittel fließen. Das ist ein Punkt, der schon wichtig ist, wo man eigentlich nachschauen muss, dass man das über die Förderung steuert. Der Bund hat diese Verpflichtung des Sicherheitsaudits bei seinem Stadt-Land-Programm mit drin. Die Verpflichtung gibt es momentan für das europäische Netz, für die Bundesstraßen, und Hessen plant, das auf die Landes- und Kommunalstraßen zu bringen, aber es müsste bei der Förderung eigentlich eine Verpflichtung hineinkommen. Das ist nämlich das, was zurzeit Nordrhein-Westfalen und auch Bayern diskutieren: Wie gehen wir damit dauerhaft um? Für uns in Hessen bedeutet das, dass wir in diesen Bereichen aus- und weiterbilden müssen. Denn da fehlen viele Menschen in den Verwaltungen, die das dann auch tun.

Ich nehme jetzt beispielhaft Frankfurt, weil Herr Siefert gerade gesagt hat, das eine Amt könnte ja einmal das andere prüfen. Es ist nämlich ganz interessant. Man muss manchmal nur einmal aus einem fremden Amt darauf schauen und sieht sofort, wieso es da so ist. Dieses Vier-Augen-Prinzip, das wir aus dem konstruktiven Bereich für Brücken kennen, sollten wir vielleicht auch für Verkehrsanlagen – insbesondere jetzt in dieser Transformation – hinbekommen. Das war das Thema Sicherheitsaudit.

Das M Uko – Merkblatt für die Unfallkommissionen; also alles, was mit Unfallkommissionsarbeit zu tun hat – ist ganz bewusst bundesweit erstellt worden, damit die Unfallkommissionen bundesweit danach handeln, und es wird in der Straßenverkehrsordnung genannt. Es gibt Länder und auch Städte, die davon abweichen. Das tun die Städte ganz bewusst, weil sie so viel Verkehr und manchmal so große Knotenpunkte haben, dass man die in Teilknotenpunkte auflösen muss. Aber was wichtig ist: Rheinland-Pfalz, Baden-Württemberg und Bayern arbeiten nach diesem Merkblatt. Ich ärgere mich jedes Mal wieder, weil ich das in Darmstadt zweimal erklären muss. Es macht eigentlich keinen Sinn, dass wir einen eigenen Weg gehen, weil bei uns die Leichtverletzten gar nicht gewürdigt werden. In Nachbarländern sind es über die drei Jahre „fünf Unfälle mit Personenschaden“ an einem Punkt, und bei uns heißt es „fünf Unfälle mit schwerem Personenschaden“. Das ist schon ein ganz klarer Hinweis.

Gerade dann, wenn wir wissen, dass wir durch technische Dinge weniger Personenschäden haben – denken Sie an Autos –, dann ist es schon wichtig, auch die Leichtverletzten im Blick zu haben. Das ist der Punkt, den wir angehen müssen. Wir wissen viel zu oft nicht, dass das eine auffällige Stelle ist, weil die Verwaltung auf unseren Leitfaden schaut und nicht merkt, dass es eigentlich eine auffällige Stelle ist, wenn wir nur nach Bundesrecht vorgehen würden. Das als Beispiel zu dem Merkblatt.

Vorsitzender: Gibt es weitere Nachfragen? – Kollege Gagel, bitte.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe eine Frage an unseren Experten, Herrn Spaniel, der eben ausgeführt hat – soweit ich das richtig verstanden habe –, dass die Substitution von Autoverkehr hin zu Fuß- und Radverkehr dahin gehend sicherheitsbedenklich ist, dass sich Unfälle mit dem Fahrrad im Verhältnis zum normalen Pkw-Verkehr ungefähr um den Faktor 10 unterscheiden.

Ich habe mir eben einmal schnell eine Studie von Destatis herausgeholt. Da ist in der Zusammenfassung zu lesen, dass im Jahr 2021 38 % der verunglückten Kinder auf einem Fahrrad zu Schaden kamen und dass 21,3 % der verunglückten Kinder zu Fuß unterwegs waren. Das heißt also, wenn wir das zusammenzählen, Fuß- und Radverkehr, sind laut Destatis 60 % der verunglückten Kinder im Jahr 2021 mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs gewesen.

Wenn ich das jetzt auf das Nahmobilitätsgesetz beziehe und darauf, was darin an Maßnahmen steht, ist meine Frage: Wie beurteilen Sie die Wirkungen dieses Gesetzes hinsichtlich der Sicherheit? Vielleicht könnten Sie das noch einmal ausführen. Ich habe nur den Faktor 10 und den Faktor 26,5 in Erinnerung, aber mich würde das noch einmal im Detail interessieren.

Herr **Dr.-Ing. Spaniel:** Es ist natürlich ersichtlich, dass mit diesem Gesetz – das ist ja weiter oben ganz klar aufgeführt – der Parkraum gerade im städtischen Bereich und in dem Bereich, wo Kundenverkehre sind, vielleicht auch vor Kitas usw., eingeschränkt wird. Das heißt, diese Verkehre werden durch dieses Gesetz zwangsläufig verlagert entweder in Richtung Fußverkehr, der dann von einem weiter entfernten Parkplatz stattfindet, oder in Richtung Fahrradverkehr. Das ist ja auch eine beabsichtigte Verlagerung von Verkehren, dass hier eben vermehrt auch Kindertransporte auf dem Fahrrad – entweder auf dem Lastenfahrrad oder auf Fahrrad-trägern – stattfinden werden. In dieser Konstellation muss man einfach nüchtern konstatieren, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel zum Kindertransport im Verhältnis zu einem Transport im Kraftfahrzeug eine erhebliche Gefährdung darstellt. Das muss man ganz nüchtern sehen. Man muss es vor allen Dingen auch auf die Fahrleistungen bezogen sehen.

Man kann das auch noch umrechnen auf die Fahrten, die durchgeführt werden, also auf die Wege, die zurückgelegt werden. Das ist ja auch immer eine mögliche Berechnung. Dabei kommen keine fundamental anderen Daten heraus. Es ist also so, dass durch ein Gesetz, das den Autoverkehr einschränkt und den Transport von Kindern in Richtung Fuß- und Radwege verlagert, die Anzahl der verunfallten Kinder und natürlich die Schwere der Unfälle zunehmen werden. Das hat jetzt erst einmal nichts mit Verbesserungsmaßnahmen für das Fahrrad zu tun. Denn das sind ja alles nur Verbesserungsmaßnahmen. Einfach nüchtern betrachtet, aufgrund der Verlagerung des Verkehrsträgers hin zu Fußwegen und Fahrradwegen wird es mehr verunfallte und auch schwerer verunfallte Kinder geben.

(Unruhe und vereinzelt Lachen)

Das ist eine ganz klare Ableitung aus den Fakten, die wir gerade gehört haben. Den Faktor 26 möchte ich an der Stelle noch einmal nennen.

Hier lachen einige Leute. Ich finde das nicht so lustig, wenn hier ein Gesetz gemacht wird, mit dem 26,5-mal mehr Kinder erwartungsgemäß geschädigt werden als ohne dieses Gesetz. Ich finde dieses Lachen respektlos angesichts dieser Zahlen. Sie können gern eine andere Meinung haben, aber dann könnten sie die bitte auch belegen.

Vorsitzender: Ich will einmal ein bisschen auf die Rollen hinweisen. Es gibt Anzuhörende. Anzuhörende sind wir. Sie sind ja als Bundestagsabgeordneter politikerfahren. Deswegen will ich nur darauf hinweisen.

Gibt es weitere Fragen zu dem Block? – Wenn das nicht der Fall ist, bedanke ich mich und rufe den nächsten Block auf. Wir kommen zu den Kammern etc.

Für die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände hat jetzt Herr Grün das Wort.

Herr **Grün:** Vielen Dank für die Gelegenheit, hier für die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände Stellung zu nehmen. Zunächst einmal zum Nahmobilitätsgesetz. Der Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes findet seitens der VHU keine Unterstützung, um das einmal vorwegzunehmen.

Ich möchte mit der Begrifflichkeit beginnen. Nahmobilität wird in dem Gesetzentwurf auf Fahrradfahren und Zufußgehen beschränkt. Auto- und Lkw-Verkehr, aber auch der ÖPNV – also Busse und Bahnen – bleiben hier unberücksichtigt.

Dann etwas Grundsätzlicheres. Nach unserem Verständnis ist dieser Gesetzentwurf von der im Ansatz falschen Vorstellung geprägt, das Land müsse den Bürgern Empfehlungen bei der Wahl des Fortbewegungsmittels und den Kommunen Vorgaben bei der Nutzung öffentlicher Flächen machen. Tatsächlich sollte es den Kommunen überlassen bleiben, zu welchem Zweck sie ihre öffentlichen Flächen nutzen bzw. nutzen lassen, und es dann den Bürgern eben überlassen bleiben, mit welchem Fortbewegungsmittel sie sich auf diesen öffentlichen Flächen bewegen. Das Gleiche gilt für Betriebe und deren Entscheidung, welches Transportmittel sie für die Versendung von Waren wählen.

Ich will das ganz kurz ausführen. Die Betriebe müssen selbstverständlich auch auf kurzen Strecken – das verstehen wir unter Nahmobilität; also nicht das Kriterium Radfahren oder Zufußgehen, was möglicherweise genehm ist, sondern das Kriterium Distanz – Waren mit dem Lkw transportieren können. Genauso müssen vielerorts die allermeisten Büros, Werkstätten und Geschäfte für Kunden und Beschäftigte mit dem Pkw erreichbar sein.

Für die hessische Wirtschaft gibt es kein an sich bestes Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl sollte möglichst bedarfsgerecht erfolgen können – sei es über Busse und Bahnen, über Autos und Lkw bis zu Fahrrädern.

Das Land sollte deshalb nicht versuchen – damit komme ich näher auf einen sehr zentralen Punkt zu sprechen –, über Beratungs- und Informationsangebote oder weitere Personalstellen politischen Einfluss auf die individuellen und am jeweiligen Bedarf orientierten Entscheidungen von Kommunen, Unternehmen und Bürgern zu nehmen. Weil genau das ja bereits gelebte Praxis ist, was wir für kritikwürdig halten, halten wir es jedenfalls nicht für erforderlich, dafür auch noch extra ein Gesetz zu machen.

Noch ein kurzer Blick auf die Entstehungsgeschichte dieses Gesetzentwurfs. Insofern etwas Positives. Wir sind froh – um es einmal klar zu sagen –, dass es nicht so schlimm gekommen ist wie erwartet. Wir haben geschrieben, dass den Initiatoren des Volksbegehrens und deren Anliegen – wir haben es mit „Anti-Auto-Gesetz“ beschrieben – eine Absage erteilt wird.

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

Jetzt komme ich zum Hessischen Straßengesetz und die dortigen Änderungen. Wir finden es grundsätzlich richtig, dass mit Blick auf den doch teils sehr schlechten Zustand der Landesstraßen der Fokus auf die Sanierung gelegt werden soll. Wir halten es aber für notwendig, dass die Formulierung im Gesetz noch ergänzt wird. Erstens sollte der Gesetzeswortlaut auf „Sanierung und Ausbau vor Neubau“ erweitert werden. Denn zunehmender Straßenverkehr – wie es überwiegend prognostiziert wird – erfordert nicht nur die Sanierung, sondern auch den Ausbau bestehender Straßen. Dazu gibt es ja auch in der Gesetzesbegründung eine Ausführung, in der – so verstehen wir es – der Ausbau mit aufgenommen ist. Deswegen sollte das auch im Gesetzeswortlaut zur Klarstellung enthalten sein.

Zweitens sollte der Gesetzentwurf um die Klarstellung ergänzt werden, dass Neubauvorhaben weiterhin zulässig sind, finanziert und umgesetzt werden – beispielsweise für notwendige Ortsumfahrungen. Damit soll vermieden werden, dass mit der Gesetzesänderung der Neubau und der Ausbau von Landesstraßen erschwert oder gänzlich ausgeschlossen werden. Denn Neubau- und Ausbauvorhaben müssen dort, wo erforderlich, weiterhin möglich sein.

Zum Schluss: Schließlich sollte im Straßengesetz eine Werterhaltungsregel eingefügt werden. Das ist von der VhU auch nichts Neues, was wir da fordern. Dadurch würde der Landtag das Verkehrsministerium gesetzlich dazu verpflichten, Investitionen in Landesstraßen mindestens in Höhe der Abschreibungen zu tätigen.

Ansonsten: Hinsichtlich der Änderungen im HSOG bestehen keine Bedenken. Dass hier der Fokus auf Sicherheit gelegt wird, begrüßen wir auch außerordentlich.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Grün. – Das war der einzige Anzuhörende in diesem Block. Deshalb frage ich, ob wir die anderen Verbände mit dazunehmen wollen. – Jawohl. Dann ist laut

Zusage der nächste Verband der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club, Landesverband Hessen. – Herr Hegerfeld, bitte sehr. Sie haben das Wort.

Herr **Hegerfeld**: Erst einmal vielen Dank für die Einladung. Wir sind bei dem Gesetzentwurf ein bisschen hin- und hergerissen. Auf der einen Seite ist es natürlich so, dass wir keine negativen Auswirkungen erwarten. Von daher können wir dem Gesetzentwurf so auf jeden Fall zustimmen. Es gibt auch ein paar durchaus positive Dinge. Dazu werde ich gleich kurz kommen. Auf der anderen Seite ist es insgesamt so, dass der Entwurf aus unserer Sicht doch weit hinter den Möglichkeiten zurückbleibt, die das Gesetz geboten hätte. Das heißt, wir gehen momentan nicht davon aus, dass es eine substanzielle Stärkung des Umweltverbundes oder – jetzt für uns gesprochen – auch des Radverkehrs ganz konkret gibt, was nach wie vor Auswirkungen auf die soziale Teilhabe gerade im ländlichen Raum hat. Davon haben wir hier in Hessen nun einmal mehr als genug.

Positiv ist natürlich – das wurde schon erwähnt – die Vision Zero. Da können wir uns nur vollumfänglich dem anschließen, dass das Thema Verkehrssicherheit ganz oben stehen muss. Das können wir auf jeden Fall so unterschreiben. Genauso auch etwas mehr Spielraum für die Kommunen. Das kriegen wir auch nicht nur aus Frankfurt, sondern natürlich auch aus anderen Kommunen immer wieder mitgeteilt, dass sie gern mehr Spielraum haben möchten. Von daher ist es gut, dass da zukünftig die erleichterte Teileinziehung von Straßen möglich sein wird. Auch die Abbiegeassistenten für Landesnutzfahrzeuge – das klingt jetzt wie eine Kleinigkeit – sind in ihrer Vorbildfunktion eine sinnvolle Sache, wenn man sich die Unfallzahlen mit abbiegenden Lkw-Fahrern anguckt.

Ansonsten sehen wir es allerdings kritisch, dass ein paar Punkte aus unserer Sicht einfach vergessen wurden. Das ist vor allem die Reform des Hessischen Straßengesetzes, Stichwort Übernahme der Baulastträgerschaft für Radschnell- und Raddirektverbindungen. Das wurde vorhin auch schon einmal kurz erwähnt. Da sehen wir ein riesiges Potenzial, und momentan haben wir massiv Probleme, dass die Kommunen alle einzeln ihre Strecken planen, alle einzeln vor Ort gucken müssen, wie genau sie die Streckenführungen usw. machen, und dass es keine zentrale Stelle im Land gibt, die diese überregionalen Radverkehrsverbindungen plant. Das sehen wir ganz klar beim Land Hessen. Da sollte man den Gesetzentwurf noch einmal nachbessern, indem das mit aufgenommen wird.

Darüber hinaus – das hatten wir bisher vor allem bei Autobahnen auf Bundesebene – könnte man das überragende öffentliche Interesse für den Autobahnausbau wunderbar auf den Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen ausweiten. Das könnte man einfach mit aufnehmen. Im Detail haben wir das in unserer schriftlichen Stellungnahme mit drin. Ich fokussiere mich jetzt nur auf die zwei, drei Hauptpunkte. Wenn man das überragende öffentliche Interesse darstellte, könnte man den Bau von Radwegen noch deutlich beschleunigen. Wie gesagt, gerade im ländlichen Raum ist der Bedarf da. Wir kriegen regelmäßig durch den Fahrradklima-Test das Feedback, die Leute wollen dort Fahrrad fahren. Aber wer hat Lust bei einem Tempo 100 auf den

Landesstraßen mit dem Autoverkehr zusammen Fahrrad zu fahren? Das macht einfach keinen Spaß.

Hessen ist bundesweit leider nach wie vor fast Schlusslicht – ich will fair bleiben –, was die Radwege an Landesstraßen angeht. Das ist nach wie vor eine sehr schwache Quote. Wie gesagt, es tut sich da etwas – das sehen wir auch –, aber man könnte dort durchaus noch etwas mehr herausholen.

Ansonsten fehlt uns auch ein bisschen die Zielsetzung, gerade was das Thema Modal Split angeht. Wohin möchte man mit dem Gesetz konkret? Jetzt kann man natürlich immer sagen, wir haben etwas erreicht, aber man kann das momentan schlecht messen. Deswegen fehlt uns ein bisschen die Zielmarke, wohin man möchte, woran man das Gesetz auch messen kann, ob man dieses Ziel erreicht hat.

Das Thema „10 % der Landesstraßenbaumittel“ ist letztlich auch etwas, was bisher der Status quo ist, der jetzt festgeschrieben ist. Das ist auch gut. Das tut niemandem weh. Aber auch da brauchen wir eigentlich ein bisschen mehr und natürlich das entsprechende Fachpersonal. Das wurde jetzt ebenfalls schon ein paarmal erwähnt. Da könnte das Land Hessen z. B. mit Öffentlichkeitsarbeit unterstützen und diese Studiengänge attraktiver machen. Das wäre solch eine Kleinigkeit, die man noch aufnehmen könnte.

Dann sehen wir auch noch, dass man bei Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen vorschreiben sollte, dass an den Landesstraßen zwingend ordentliche Radwege direkt mit angelegt werden müssen, dass das eben nicht nur bei Neubauprojekten gemacht wird, sondern auch im Bestand, wenn dort eh gebaut wird.

Das waren so die Punkte, die wir noch mitgeben würden als Empfehlung.

Herr **Schmidt**: Guten Tag! Mein Name ist Marcus Schmidt vom FUSS e. V. Danke sehr für die Einladung. Wir haben den Gesetzentwurf durchgelesen, und wir sind der Meinung, dass das Gesetz – soweit absehbar – nicht schaden wird. Aber einen großen, einen relevanten Nutzen sehen wir darin leider auch nicht. Denn es heißt in dem Gesetzentwurf:

Wichtige untergesetzliche Regelungen werden mit diesem Gesetz auf eine gesetzliche Ebene gehoben, ...

Das heißt, diejenigen, die den Gesetzentwurf geschrieben haben, wissen schon, dass es sogenannten untergesetzliche Regelungen gibt. Da fragen wir uns, warum dann nicht einfach Wert darauf gelegt wird, diese untergesetzlichen Regelungen zu realisieren.

In dem Gesetzentwurf wird die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen genannt, aber es wird nicht weiter ausgeführt, welches die konkreten Aufgaben sind, sondern nur so nebulös gesagt, wir wollen da ein bisschen die Nahmobilität fördern. Es wird aber nicht konkret gesagt, was da gemacht werden soll.

Das kann man positiv sehen und sagen, wenn es zu einem Regierungswechsel kommt, dann gibt es weiterhin ein Gesetz, in dem eine AGNH genannt wird, aber die kann dann theoretisch auf eine Person oder so reduziert werden. Also was das bringen soll, ist uns schleierhaft. Aber wir begrüßen ausdrücklich die Existenz der AGNH.

Dann heißt es in § 12 Abs. 4, es sollen Qualitätsstandards und Musterlösungen erstellt werden. Ja, bezüglich des Fußverkehrs wurde im Hessischen Landtag schon einmal eine Kleine Anfrage gestellt. In der Antwort hieß es dann, dass es die Qualitätsstandards und Musterlösungen schon gibt und dass die mit „Radnetz Hessen“ überschrieben sind. Na ja, jedenfalls sei darin der Fußverkehr schon abgehandelt. Also fragt man sich, warum soll jetzt ein Gesetz gemacht werden, in dem noch einmal gesagt wird, es sollen Qualitätsstandards und Musterlösungen erstellt werden, nachdem wir die Auskunft erhalten haben, die gibt es ja schon.

Dann soll eine Nahmobilitätsstrategie aufgestellt werden. Das steht in § 11 Abs. 1 des Gesetzesentwurfs. Ja, die gibt es auch schon seit 2017.

Im Vorblatt zum Gesetzesentwurf heißt es – wie es oft bei Gesetzen so ist –, es sei quasi alternativlos. Unsere Alternative wäre eigentlich, dass man die bestehenden Gesetze oder untergesetzlichen Regelungen einfach anwendet. Der FUSS e. V. hat schon einmal versucht, verschiedenen Sachen vorzugreifen. So z. B. beim Gehwegparken. Da haben wir Beschwerdebriefe geschrieben, die letztlich im hessischen Verkehrsministerium gelandet sind. Das hat darauf hingewiesen – Sie haben das sicherlich alle schriftlich vorliegen; das ist relativ kompliziert; aber, wenn man es schriftlich sieht, ist es gar nicht mehr so kompliziert –, in § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung stehe, dass man sozusagen nicht unnötige Verkehrsschilder aufstellen solle, die den fließenden Verkehr behindern. Da haben wir gesagt, ja, der fließende Verkehr ist der Fußverkehr, der beim Gehwegparken behindert wird. Dann wurde einfach infrage gestellt – sozusagen in den ersten Instanzen, nämlich vom Regierungspräsidium –, ob der Fußverkehr überhaupt fließender Verkehr sei. Dann wurde gesagt, es werde gar niemand behindert, aber das sei ja ein Kompromiss, und die Autos müssten ja irgendwie – – Ja, wenn es ein Kompromiss ist, dann gibt es doch eine Behinderung. Also wäre die Forderung vom FUSS e. V., seitens der hessischen Landesregierung darauf hinzuweisen, dass das Gehwegparken – außer in Sonderfällen, wo das mit den Zeichen für Rollstuhlfahrende gekennzeichnet ist – nicht zulässig ist.

Dazu habe ich im Hessischen Landesarchiv ein Schreiben von 1954 gefunden, in dem der damalige hessische Verkehrsminister von den Landräten, Oberbürgermeistern und Regierungspräsidenten gefordert hatte, sie sollten Gehwegparken ausweisen. Das ist aber überholt, weil die Straßenverkehrsordnung inzwischen geändert wurde.

Ich weiß nicht, aber jetzt sind wahrscheinlich meine fünf Minuten um.

Vorsitzender: Ich gucke ein bisschen auf die Zeit, habe auch schon freundliche, pantomimische Mimik empfangen.

Herr **Schmidt**: Sie können das ja in meiner schriftlichen Stellungnahme nachlesen.

Das ist unser Punkt, dass wir sagen, einfach die bestehenden Gesetze im Sinne dessen, was auch in der Nahmobilitätsstrategie steht, für den Fußverkehr anwenden. Das wäre dann eine schöne Alternative zu dem Gesetzentwurf.

Herr **Voeth**: Vielen Dank für die Gelegenheit, hier heute für die Initiative Verkehrswende Hessen Stellung zu nehmen. Ich denke, die meisten von Ihnen kennen unser Gesetz „Verkehrswende in Hessen“. Das ist ja auch ein bisschen der Grund, warum wir heute hier sitzen.

(Vereinzelt Heiterkeit)

Daraus haben auch viele vorher Redende kein Hehl gemacht.

Aber – wie es auch schon gesagt wurde – der Gesetzentwurf, der jetzt vorliegt, ist nicht das Verkehrswendegesetz, das wir vorgelegt haben, und es geht auch nicht so weit.

Wir hatten klare Ziele definiert, die wir durch das „Verkehrswendegesetz“ erreichen wollen. Das war einfach eine umwelt- und sozialverträgliche, klimaneutrale, verkehrssichere und barrierefreie Mobilität in Hessen. Das ist nichts anderes als – wie es eben der Kollege vom FUS e. V. im Schlussplädoyer gesagt hat – als eine Umsetzung des Bundesrechts. Wir haben ein Klimaschutzgesetz, wir haben Barrierefreiheiten vorgeschrieben, wir haben in so vielen Bereichen Zielvorgaben, die aber gerade im Bundesrecht sehr grob umrandet sind. Das ist ja im Prinzip häufig das Konzept. Umso weiter wir heruntergehen, umso mehr konkretisieren wir. So hatten wir halt auch hier im Landesrecht als Ziel – gerade um diese Ziele zu erreichen, um in Hessen voranzukommen –, zu konkretisieren und ein „Verkehrswendegesetz“ zu machen. Bei uns nennt es sich „Verkehrswendegesetz“. Man kann über den Namen lamentieren. Aber es ging grundsätzlich darum, sowohl im ländlichen als auch im städtischen Raum – also in allen Gebieten, wo Menschen wohnen, wo Menschen Mobilität brauchen – Angebote zu schaffen, dass sie sich entscheiden können, welche Mobilität sie nutzen, und dass die Mobilität so gestaltet wird, dass möglichst wenig Menschen benachteiligt werden.

Da können Sie jetzt zum einen in den ländlichen Raum gucken und sagen, heute ist man dort auf das Auto angewiesen, weil eben unzureichende Alternativen da sind. Da müssen wir eben schauen, wie kriegen wir mehr Radverkehrsanlagen in den ländlichen Raum, wie kriegen wir die ÖPNV-Anbindung besser. Wenn Sie zum anderen in die Städte hineingucken, dann haben wir da die Riesenkonflikte, weil wir dort viel zu viele Kfz haben und die Menschen motivieren müssen, andere Verkehrsarten zu nutzen. Insofern kann ich den Punkt „Anti-Auto-Gesetz“, der eben sowohl für unser Gesetz als auch für das Nahmobilitätsgesetz einmal genannt wurde, nicht nachvollziehen. Denn es geht darum, Alternativen zu schaffen, ohne möglichst das Auto zu beschneiden, die anderen Verkehrsmittel angenehmer zu gestalten und damit letztlich die Bundesvorgaben umzusetzen und allen Menschen die Teilhabe an Mobilität zu ermöglichen.

Jetzt haben wir über viele Punkte gesprochen. Wir haben Ihnen eine relativ ausführliche Stellungnahme zukommen lassen. Deswegen will ich hier nicht mehr auf alle Punkte eingehen.

Wir haben heute aber schon sehr stark über den Punkt Verkehrssicherheit gesprochen. Deswegen möchte ich den einmal aufgreifen. Wenn ich höre, dass ich als Kind oder als Mensch auf dem Fahrrad oder zu Fuß viel, viel, viel höher gefährdet bin, als wenn ich mit dem Auto zur Schule oder zum Kindergarten gebracht werde – das allein bringt schon in der Kindesbildung unheimlich große Nachteile; dazu gibt es zig Studien, die man nachlesen kann; oder in vielen Gemeinden ist überhaupt nicht Raum oder Möglichkeit gegeben, das Auto dafür zu benutzen –, dann sollte die Schlussfolgerung nicht sein, wir müssen mehr Autos fahren lassen, sondern sollte Schlussfolgerung die Frage sein, wie können wir diese Kinder, diese Menschen schützen, wie können wir sichere Verkehrsanlagen schaffen.

Dazu haben wir in der Stellungnahme klar geschrieben, wir finden es gut, dass hier die Vision Zero verankert wird. Wir finden es auch gut, dass dazu verschiedene Maßnahmen benannt werden. Aber an vielen Punkten ist es zu unverbindlich. Die Vision Zero wird vom Bundesgesetzgeber bereits in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung genannt. Dort steht auch, dass bei jeder baulichen, verkehrlichen Maßnahme – also insbesondere bei den straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen – die Verkehrssicherheit immer vorgeht. Wir haben diese Punkte schon, aber wir müssen sie quasi mehr leben. Das bedeutet natürlich nicht, dass wir dann, wenn wir im verkehrsberuhigten Bereich bauen, ein Sicherheitsaudit machen müssen. Aber das bedeutet meiner Meinung nach, dass ich keine Landstraße mit einem Radweg nebenan bauen kann, eine Kreuzung oder eine Straßenverbindung, die einen Radschnellweg kreuzt, ohne ein Sicherheitsaudit zu machen. Das muss an solchen Stellen verbindlich sein.

Die Formulierung in § 16 des Gesetzentwurfs – der wurde vorhin schon einmal angesprochen –, „die Träger der Straßenbaulast sind dazu angehalten ...“, ist keineswegs eine Verpflichtung, ein Sicherheitsaudit zu machen. Da würden wir uns gerade für größere Bauvorhaben wesentlich mehr Verpflichtung wünschen und eine Konkretisierung, wann ein Sicherheitsaudit stattfinden muss, damit es dann auch stattfindet.

Jetzt nur einmal als Beispiel genannt: Ich habe erst vor Kurzem eine Stellungnahme zu einem Planfeststellungsverfahren geschrieben. Da wurde an einer Stelle ein Sicherheitsaudit gemacht, aber nicht an der kritischen. Wenn wir an dieser kritischen Stelle – die wäre eindeutig erkennbar gewesen – diese Vorschrift gehabt hätten, hätten wir vielleicht das Planfeststellungsverfahren nicht in der Form, wie es jetzt vermutlich laufen wird.

Ansonsten kann ich nur plädieren, mit dem Gesetz auch ein bisschen Visionen zu verbinden – der ADFC hat es eben angesprochen, es fehlt ein bisschen an dem Ziel des Gesetzes – und in das Gesetz auch ein bisschen klarer hineinzuschreiben, wohin wir eigentlich wollen, also nicht nur die Mittel zu benennen, sondern klare Zielvorgaben zu setzen.

Vorsitzender: Vielen Dank, Herr Voeth. – Gibt es Fragen zu diesem Block? – Bitte zunächst Herr Kollege Eckert.

Abg. **Tobias Eckert:** Herzlichen Dank für Ihre Ausführungen und für die teilweise sehr umfangreichen schriftlichen Stellungnahmen.

Ich habe eine Frage an den ADFC, weil Sie, Herr Hegerfeld, in Ihren mündlichen Ausführungen auf ein paar Punkte eingegangen sind, wo es – wie Sie sagten – konkrete Veränderungen gebe. In Ihrer schriftlichen Stellungnahme fangen Sie ja mit einem „Hammer“ an, indem Sie schreiben:

Der ADFC Hessen sieht im Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes in seiner jetzigen Form ... keinen Beitrag zur substantziellen Beschleunigung der Stärkung des Umweltverbundes.

Das ist in meinen Augen der Komplettverriss.

Vielleicht könnten Sie noch einmal deutlich machen, was Sie sich bei dem Entwurf gewünscht hätten. Wenn Sie sagen, das ist mein Befund zur Vorlage, ist ja die Frage, was braucht es auch jenseits dessen, wo Sie an verschiedenen Stellen gesagt haben, was die Veränderung ist.

Sie haben eben noch einmal Vision Zero als Positivum hervorgehoben. Das war ja bei der Diskussion mit Herrn Follmann über das Thema Verkehrssicherheit, welche Vorgaben gibt es in Hessen, wo geht Hessen einen anderen Weg als andere, wenn es um Unfallkommissionen geht. Wenn Sie dazu vielleicht noch einmal einen Schlenker machen könnten.

Dann an Sie und auch an die Initiative Verkehrswende Hessen jeweils ein Thema, das Sie nicht angesprochen haben, das aber in der ersten Runde im Plenum sehr lebhaft diskutiert wurde. Ihr Gesetz ist in der Tat der Auslöser, dass wir hier überhaupt eine Gesetzesvorlage im Landtag bekommen haben. Sie sagten, das, was wir vorgelegt bekommen, sei auch intensiv mit den Initiatoren dieses „Verkehrswendegesetzes“ diskutiert worden und hätten sich dabei einbringen können. Könnten Sie uns dazu einmal einen Einblick in die tatsächlichen Abstimmungsmechanismen und dem, was von ihren Anregungen da konkret alles mit hineingekommen ist, geben? Ich glaube, das könnte zur Erhellung dieser Debatte beitragen.

Abg. **Klaus Gagel:** Ich habe eine Frage an den Vertreter der VhU, Herrn Grün. Ich habe Ihre Stellungnahme gelesen. Sie subsumieren ja relativ höflich, dass Sie letztlich diesen Gesetzentwurf ablehnen. Sie äußern an sehr vielen Bereichen grundsätzliche Kritik.

Meine Frage zielt darauf ab: Sie sehen keinen Nutzen darin, hatten Sie vorhin in der Anhörung – so glaube ich – gesagt. Sehen Sie denn langfristig, wenn man sich die Umsetzung dieses Gesetzentwurfs in Hessen vorstellen würde, Schaden für die hessische Wirtschaft und – davon ausgehend, wenn die Wirtschaft geschädigt wird – letztlich für alle, die in wirtschaftlichen Prozessen irgendwie beteiligt sind, also auch für den individuellen Konsumenten, der beispielsweise in der Stadt einkaufen gehen will – der muss ja irgendwie dahinkommen –, für Krankentransporte oder

ärztliche Hausbesuche, für Wirtschaftsverkehre, Anlieferverkehre? Das kommt ja in Ihrer schriftlichen Stellungnahme auch teilweise vor. Sehen Sie dort Schaden auf Hessen zukommen bezüglich der Umsetzung dieses Gesetzentwurfs?

Abg. **Katy Walther:** Ich habe zunächst zwei Fragen an den FUSS e. V. Das Nahmobilitätsgesetz verankert ja erstmals Qualitätsstandards und Musterlösungen für die Fußgängerinfrastruktur. Warum teilen Sie die Einschätzung nicht, dass das ein Fortschritt für die Zufußgehenden ist? Das ist die erste Frage.

Die zweite Frage: Ihre Kritik, bei der weichen Separation des Verkehrs sei das Überfahren der Gehweginfrastruktur möglich, teilt meiner Kenntnis nach niemand von den Anzuhörenden. Auch die Fachleute können diese Kritik nicht nachvollziehen. Wo genau sehen Sie das im Gesetzentwurf niedergeschrieben oder woraus leiten Sie das ab?

Dann habe ich noch drei Fragen an die VhU. Unterstützt die VhU die Klimaziele der Europäischen Union, von Deutschland und von Hessen, und wie wollen Sie diese Klimaziele im Mobilitätsbereich erreichen?

Sie haben geschrieben, es sei damit zu rechnen, dass durch Verkehrswendebemühungen in Ballungsräumen Arbeitsplätze vernichtet würden. Wie passt das zu den Statistiken, dass wir in Ballungsräumen eine Zunahme bei den Arbeitsplätzen haben?

Weiter schreiben Sie, dass es negative Einflüsse geben werde auf den Transport von Waren. Da habe ich die Rückfrage: Diskutieren Ihre Mitglieder auch alternative Lieferkonzepte für die „letzte Meile“, oder kommt das bei Ihnen in den Diskussionen nicht vor?

Vorsitzender: Vielen Dank. – Ich schlage vor, dass jetzt in der Reihenfolge der Abgabe der Statements geantwortet wird. – Bitte, Herr Grün. Sie haben zunächst das Wort. Weiter geht es dann mit den Verkehrsverbänden.

Herr **Grün:** Herr Gagel, bei Ihnen ging es um den Schaden für die hessische Wirtschaft. Das möchte ich mit der zweiten Frage von Frau Walther verbinden. Bei der Umsetzung des Gesetzentwurfs sehen wir jetzt keinen konkreten Schaden. Wir plädieren dafür, dass die Entscheidungen darüber – das habe ich versucht in meiner mündlichen Ausführung deutlich zu machen –, wie öffentliche Flächen genutzt werden, die Kommunen treffen. Wenn sich die Kommunen dafür entscheiden, dass Lieferverkehre, dass Auto- und Lkw-Verkehr ausgeschlossen werden, bleibt nur, dass Betriebe und Geschäfte mit dem Fahrrad oder zu Fuß bedient werden. Daraus kann sich natürlich etwas ergeben, was am Ende des Tages zu einem Schaden führt.

Da kann ich dann auch direkt auf die dritte Frage von Frau Walther eingehen. Alternative Lieferkonzepte werden natürlich diskutiert, aber wir haben bei uns viele Industrieunternehmen

bzw. -verbände als Mitglieder. Die können die Unternehmen nicht mit dem Lastenfahrrad beliefern, weil es erstens schlicht und ergreifend nicht genug Fahrräder gibt, zweitens nicht genügend Fahrer und drittens natürlich nicht genügend Kapazitäten auf einem Lieferrad, um Waren und Rohstoffe für die Industrieproduktion zu liefern. Als Beispiel: Eisengießerei Fritz Winter wird sicherlich nicht mit dem Lastenfahrrad beliefert werden können. Wir haben bei uns den Speditions- und Logistikverband. Der wird sicherlich auch nicht auf die Idee kommen und sagen, wir schaffen die Lkw-Flotte ab und beliefern jetzt mit Lastenfahrrädern.

Dann zu dem anderen, zu Ihrer letzten Frage, Frau Walther: Klimaziele der EU. Sicherlich bekennen wir uns dazu, die VhU und auch die Unternehmen. Die Unternehmen üben auch größte Anstrengungen aus, diese Klimaziele zu erreichen. Die Frage, die sich dabei ja stellt, ist CO₂-Reduzierung. Die können wir über einen ganz einfachen Mechanismus, Cap and Trade, auf europäischer Ebene erreichen und durch eine Bepreisung von CO₂, nicht durch die Reduzierung von Autoverkehr oder Lkw-Verkehr.

Abg. **Katy Walther:** Sind Ihre Mitgliedsverbände in den Verfahren zu Mobilitätsplänen aktiv beteiligt, und ist Ihnen bekannt, dass bei der Erarbeitung der Mobilitätspläne speziell zum Bereich Wirtschaftsverkehr Lösungen gesucht werden, die die Einfahrtsmöglichkeiten von Wirtschaftsverkehr in den Ballungsräumen in Zukunft sogar verbessern?

Herr **Grün:** Ich kann Ihnen jetzt nicht im Detail sagen, wo sich unsere Mitgliedsverbände beteiligen und wo nicht. Ich kann für mich sprechen. Wir sind bei der regionalen Wirtschaftsverkehrsstrategie dabei, beteiligen uns dort und versuchen, da unsere Anliegen einzubringen.

Herr **Hegerfeld:** Herr Eckert, das mit dem „Komplettverriss“, das möchte ich doch mal korrigieren. So ist es definitiv nicht gemeint. Wie gesagt, es tut niemandem weh, wie der Gesetzentwurf momentan ist, allerdings sehen wir da auch keine substantiellen Änderungen. Eine substantielle Veränderung heißt ja, dass es durchaus sehr spürbar ist, sehr konkret wird und auch in einem großen Umfang passiert. Das sehen wir eben momentan nicht, dass das so kurzfristig kommen wir.

Es ist durchaus gut, dass jetzt auch gewisse Dinge festgeschrieben werden – das möchte ich auch noch einmal explizit betonen –, die bisher schon gelebt werden. Das ist generell wirklich wünschenswert und richtig. Aber uns fehlt eben so ein bisschen die Vision und der Wille zur Veränderung. Der Wille hätte ausgeprägter sein können. Das ist das, was wir damit ausdrücken wollten.

Zu Vision Zero: Ich will jetzt gar nicht noch einmal auf die Sicherheitsaudits eingehen. Das hatten wir vorher – so glaube ich – schon zur Genüge besprochen. Ansonsten ist es natürlich so, dass wir ein riesiges Problem im ländlichen Raum haben, dass dort Leute nicht von A nach B kommen,

nicht einfach in die Nachbarkommune kommen. Da benutzen sie momentan eben das Auto, weil sie sagen, wir trauen uns nicht, auf den Landstraßen mit dem Fahrrad zu fahren. Das kann man den Menschen auch nicht übelnehmen. Das macht momentan einfach wenig Spaß.

Deswegen sind wir da ganz klar bei dem Volksbegehren, dass wir sagen, wir wollen Alternativen schaffen, die dann entsprechend die Verkehrssicherheit mit erhöhen. Das gerade an den Landesstraßen, wo wir eh schon das Tempo 100 haben. Das können wir jetzt in Hessen nicht einfach so ändern. Das wissen wir auch. Da ist Berlin gefordert. Genauso bei Tempo 30. Das ist auch eine Maßnahme, die wir in Hessen fordern würden, wenn wir es denn ändern könnten. Aber das sind Punkte, bei denen wir sagen, da können wir noch ganz viel für die Verkehrssicherheit tun und Leute aufs Fahrrad locken. Wie gesagt, das Feedback auf den letzten Fahrradklima-Test war ganz eindeutig. Die Leute wollen es, aber sie werden momentan daran gehindert.

Herr **Schmidt**: Zu den beiden Fragen von Frau Walter. Wenn ich die erste Frage richtig verstanden habe, war die zur Nahmobilitätsstrategie. Wir haben ja gesagt, das Gesetz wird nach unserer Auffassung nicht schaden, aber auch nicht viel nutzen. Die Nahmobilitätsstrategie gibt es schon. Wenn man in ein Gesetz hineinschreibt, es soll eine Nahmobilitätsstrategie aufgestellt werden, die es schon gibt, dann ist das erst mal komisch. Aber gut, man könnte eine neue aufstellen. Nur, es sind ja keine Ziele genannt, wohin die führen soll.

Es ist positiv, wenn man sagt, ja, man soll einmal über die Nahmobilität nachdenken. Aber ohne Ziele? Ich denke da an den Kollegen von der Initiative Verkehrswende Hessen, der darauf hingewiesen hat, dass in deren Volksbegehren ein bestimmter Modal Split enthalten war. Das ist jetzt in dem Gesetzentwurf der Regierung nicht enthalten. Das heißt, das ist ein Beispiel dafür, dass es da kein Ziel gibt, sondern dass man sagt, es wird einmal eine Strategie aufgestellt, ohne dass man genau weiß, wohin sie führen soll.

Die zweite Frage war die mit dem Begegnungsverkehr. In der Gesetzesbegründung steht auf Seite 16, dass der Gehweg von Fahrzeugen mitbenutzt werden soll, wenn Begegnungsverkehr auftritt. Dafür besteht aber keine gesetzliche Grundlage, und es nutzt auch nichts, wenn die Bundesanstalt für Straßenwesen eine Publikation herausgibt, in der sie das für gut befindet. Letztlich hat sie in dieser Publikation auch keine gesetzliche Begründung gegeben. Offenbar geht es darum, dass man auf jeden Fall sicherstellen will, dass zwei Kfz, die nach der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung bis zu 2,5 m breit sein sollen – plus Rückspiegel –, auf jeden Fall aneinander vorbei passen sollen bzw. dass auf keinen Fall – jedenfalls nicht an diesen Orten, die man dafür ausgesucht hat – z. B. ein verkehrsberuhigter Bereich eingeführt werden kann, damit dann die Fußgänger gehen können, wo sie wollen. Nein, die Fußgänger sollen einfach zur Seite gedrängt werden. – Das kann ich dazu sagen.

Herr **Voeth**: Die Frage war, wie die Abstimmungsprozesse im Vorfeld waren. Da würde ich einfach einmal mich selbst aus einer heutigen Pressemitteilung zitieren.

(Vereinzelte Heiterkeit)

Tatsächlich muss der inhaltliche Einfluss, den die Verkehrswende-Initiative im Rahmen von Gesprächen mit den Regierungsfractionen auf die Ausgestaltung des Gesetzes nehmen konnte, als minimal bezeichnet werden. – So steht es dort.

Um das ein bisschen zu konkretisieren: Ja, wir hatten kleine Gespräche im Vorfeld. Wir haben auch kleinere Eingaben gemacht. Aber da ging es wirklich um Details. Davon ist auch nicht viel übernommen worden. Das war noch vor der Anhörung zum Referentenentwurf. Danach ging es noch – – Auf jeden Fall wurden danach noch kleinere Veränderungen durchgeführt. Das heißt, unsere Stellungnahme hat jetzt teilweise Punkte drin, die wir auch vorher schon genannt hatten, aber durchaus auch neue Punkte, die wir vorher nicht diskutiert hatten.

Abg. **Oliver Stirböck:** Ich glaube, es ist relativ deutlich geworden, dass mit diesem Gesetzentwurf in der Tat weder der Umweltverbund gestärkt wird noch der motorisierte Individualverkehr, noch die Mobilität insgesamt.

Ich habe jetzt aber noch einmal eine konkrete Frage an die VhU. Bei Ihnen ist die Rede von neuen Einrichtungen und neuen Personalstellen, also letztlich von finanziellem Aufwand, der zu tragen ist. Ich weiß, Sie haben dazu in Ihrer schriftlichen Stellungnahme etwas geschrieben. Aber was hat da die VhU besonders im Auge mit Haushaltsrelevanz?

Herr **Grün:** Wir haben beispielsweise diese Koordinationsstelle, die hier eingerichtet werden soll. Dann haben wir ja auch noch die ganzen Fachzentren, die es schon gibt. Die grundlegende Kritik daran ist, dass diese Personalstellen aufgebaut werden. Wir halten es für sinnvoll, dass man diese Personalstellen eben nicht aufbaut, sondern – das ist wieder das, was ich vorhin gesagt habe – beispielsweise die Kapazitäten in den Kommunen stärkt, um die von ihnen eigens getroffenen Entscheidungen, was die Mobilität angeht, umsetzen zu können. Das heißt, dass die Kommunen nicht davon abhängig sind, was ihnen das Land auch an Personalstellen zur Verfügung stellt, sondern das aus eigener Kraft leisten können.

Vorsitzender: Frage beantwortet. Vielen Dank, Herr Grün.

Damit fahren wir mit weiteren Verkehrsverbänden fort und beginnen jetzt mit PRO BAHN den letzten Block. – Bitte, Herr Loth.

Herr **Loth**: Ich danke Ihnen für die Einladung zur Anhörung. Der Fahrgastverband PRO BAHN Hessen nimmt äußerst irritiert zur Kenntnis, dass die Landesregierung ein Hessisches Nahmobilitätsgesetz vorlegt, das sich ausschließlich auf die Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad bezieht und den Öffentlichen Personennahverkehr dabei völlig ausblendet.

In dem von zahlreichen Verbänden und Organisationen vorgelegten Entwurf eines „Gesetzes zur Umsetzung der Verkehrswende“, das dem Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens im Jahr 2022 zugrunde lag, waren sinnvollerweise die Belange des ÖPNV in Artikel 3 berücksichtigt. Der Artikel 3 des „Verkehrswendegesetzesentwurfs“ 2022 zielt im Sinne eines Artikelgesetzes auf verschiedene Änderungen des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Hessen vom 1. Dezember 2005, zuletzt geändert am 4. September 2020, ab.

Nun soll auf unsere wesentlichen, dringenden Änderungsvorschläge eingegangen werden.

Wir fordern eine Erweiterung der Kapazitäten an überlasteten Schienekorridoren, die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und die weitgehende Elektrifizierung bisheriger Strecken mit fossilen Antrieben.

Damit die Menschen auf dem Land nicht weiter von eigenständiger Mobilität abgehängt sind, wenn sie kein Auto haben, brauchen wir einen Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum durch flächendeckende Schienen- und Busnetze mit stündlicher Bedienung von 5:00 bis 23:00 Uhr.

Die Verkürzung von Reisezeiten im ÖPNV durch Beschleunigung und Begradigung von Eisenbahnstrecken zur Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels ist auch wichtig. Als Beispiel für eine Strecke, die beschleunigt werden müsste, ist die Main-Weser-Bahn von Frankfurt nach Kassel als zentrale Nord-Süd-Verbindung in Hessen zu nennen. Zwischen Marburg und Kassel beträgt die Höchstgeschwindigkeit maximal 120 km/h und an vielen Stellen auch deutlich weniger.

Darüber hinaus werden von uns deutlich ermäßigte Beförderungstarife auch unterhalb eines 49-€-Tickets – gegebenenfalls durch räumliche Einschränkungen – gefordert.

Zudem ist eine Stärkung der ministeriellen Planungskompetenz im Rahmen der Zuständigkeit für die Konzeption eines „Hessen-Taktes“, der als integrierter Taktfahrplan in den zukünftigen „Deutschlandtakt“ eingebunden wird, nötig. In Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern RMV, NVV und VRN soll eine nachhaltige Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Bundesland und in den Nachbarregionen erreicht werden. Bisher entzieht sich das Ministerium aber weitgehend dieser Verantwortung und überlässt die Bestellung des Zugverkehrs den Verkehrsverbänden und damit ein paar einzelnen zuständigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in den Verbänden.

Des Weiteren ist die Einrichtung eines Landesfahrgastbeirats beim zuständigen Ministerium zur Wahrnehmung der Fahrgastinteressen und zur Unterstützung der Aufgabenträger des ÖPNV wichtig.

Falls die anhängige Klage der Initiative Verkehrswende Hessen vom Hessischen Staatsgerichtshof negativ entschieden wird und der Artikel 3 keine Rechtskraft erlangt, fordert PRO BAHN Hessen von der künftigen Landesregierung eine umgehende Gesetzesinitiative zur Änderung des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Hessen. Nur so kann die unter globalen Klimaschutzgesichtspunkten zwingend notwendige baldige Verkehrswende eingeleitet werden.

Der ÖPNV muss noch mehr unter dem Aspekt einer gesellschaftlichen Daseinsvorsorge betrachtet werden und weniger unter wirtschaftlichen Aspekten. Es stellt sich auch die Frage, ob wir jemals ein zusammenhängendes Bahnnetz gehabt hätten, wenn wir im deutschen Kaiserreich schon dieselben Untersuchungskriterien zur Wirtschaftlichkeit gehabt hätten.

(Heiterkeit Abg. Elke Barth)

Denn die bestehenden Regionalzugstrecken sind noch wie in der Wilhelminischen Ära geführt.

Herr **Teichmann**: Vielen Dank, dass wir hier heute sprechen können. Ich spreche nicht nur für den Radentscheid Offenbach, sondern wir haben eine gemeinsame Stellungnahme mit dem Radentscheid Frankfurt am Main erarbeitet.

Zunächst wollen wir etwas prinzipiell zur Förderung der Nahmobilität in Hessen sagen. Das finden wir erst einmal gut. Wir finden es gut, dass sich der Gesetzgeber nach unserem „Verkehrswendegesetz“ dieser Frage angenommen und Kriterien aufgestellt hat. Allerdings – ich spreche heute über die Kriterien für den Radverkehr – finden wir, dass der Gesetzentwurf unter dem bleibt, was wir erwartet haben und was erwartbar war.

Als ersten Punkt nenne ich den Radschnellwegbau. Wir sehen bei uns den Radschnellweg von Darmstadt nach Frankfurt. Dort wird seit Jahren gebaut. Bis zur Fertigstellung brauchen wir zehn bis 15 Jahre. Deswegen haben wir empfohlen, die Baulast für die Radschnellwege und die Rad-direktverbindungen auf das Land zu übertragen. Das finden wir jedoch in dem Gesetzentwurf nicht wieder.

Jetzt das Thema Radwegbau an den hessischen Landstraßen. Der ADFC hat das ebenfalls gerade erwähnt. Da sind wir an demselben Punkt. Mit 11 % Radwegen, die in Hessen vorhanden sind, haben wir deutlich weniger als das, was einfach gebraucht wird. Die Menschen wollen draußen Rad fahren. Wir sehen das in den Radentscheiden. Wir sehen die starke Unterstützung – sei es für das „Verkehrswendegesetz“, sei es in den Radentscheiden im urbanen Raum. Wir könnten hier im Land sehr viel leisten. Deswegen glauben wir, wir brauchen eine klare Fokussierung auf den Radwegbau, einen Schwerpunkt auf den Radwegbau im Land.

Jetzt komme ich zu einem Punkt, den bisher noch keiner angesprochen hat, den wir aber im „Verkehrswendegesetz“ hatten, nämlich Sicherung der täglichen Schul- und Kindergartenwege. Zu dem Bereich haben wir im „Verkehrswendegesetz“ Vorschläge gemacht, wie wir das voranbringen können. Hier ist jedoch noch nichts passiert. Wir sehen im Alltag draußen in den Städten

das Elterntaxi als echten Problemfall, und wir sehen noch keine richtigen Sicherungsmöglichkeiten. Da müssen wir einfach experimentierfreudiger sein. Herr Prof. Follmann hat angesprochen, dass wir hier einen Paragraphen brauchen. Das könnten wir uns auch sehr gut vorstellen, hier an der Stelle einmal zu schauen, wie wir dieses Problem besser lösen. Wir wünschen uns vom Gesetzgeber, dass es hier auch klarere Vorstellungen entwickelt.

Insgesamt: Der ÖPNV ist nicht genannt. Eine komplette Strategie, die wir uns vorgestellt hätten, eine umfassende Strategie, die den ÖPNV mit einbezieht, ist in diesem Gesetzentwurf nicht enthalten. Klar, wir wissen, es wurde hier ausgeklammert. Aber wir hätten uns gewünscht, dass hier eine klarere Strategie als Vision für die Zukunft angestrebt wird.

Insofern ja, es ist ein guter Gesetzentwurf. Wir freuen uns, dass dieses Gesetz kommt. Aber wir glauben, es bleibt hinter den Erwartungen zurück, und es muss noch einiges gemacht werden. Wir hoffen natürlich, wir kommen wieder gemeinsam „an die Tische“. Wir würden uns im Rahmen der Verkehrswende auch mehr Einfluss wünschen.

Der Oktober kommt, und nach der Wahl geht es dann weiter, muss es weitergehen.

Herr **Conrad**: Die Landesverkehrswacht begrüßt diesen Gesetzentwurf grundsätzlich. In unserer Satzung steht, dass wir uns als ehrenamtliche Institution um die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmer kümmern. Das Nahmobilitätsgesetz ist gerade im Schulwegbereich für uns ein großer Punkt. Schulwege sind in dem Entwurf nicht genau bezeichnet, aber in § 12 Abs. 1 lautet der letzte Satz:

Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querschnitts der Straßen durch den Fuß- und Radverkehr zu beachten.

Im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrsordnung und den Verwaltungsvorschriften gibt es da einen kleinen Hakenfuß, weil verhindert wird, dass z. B. in Tempo-30-Zonen auch Zebrastrassen – also Fußgängerüberwege – eingerichtet werden dürfen. Es gibt dazu bestimmte Zahlen, die einzuhalten sind.

Als Landesverkehrswacht Hessen haben wir im letzten Jahr bei der Deutschen Verkehrswacht einen Antrag gestellt, genau diese Hemmnisse, die in diesen Verwaltungsvorschriften der verschiedenen Bundesländer existieren, einmal aufzulisten und zu erfragen, wie man da rangehen kann. Denn tatsächlich ist es so, dass viele Bürgerinnen und Bürger genau diese Frage stellen. Vor der Schule oder vor dem Kindergarten, in einer Tempo-30-Zone – die sind da ja meistens eingerichtet; das ist auch gut so –, wird aber immer noch nach Verkehrsüberwegen oder sogar nach Ampelanlagen gefragt, die dort eigentlich nicht gestattet sind.

Um diese Hemmnisse aufzuweichen, haben wir unseren wissenschaftlichen Beirat bei der Deutschen Verkehrswacht gebeten, in Erfahrung zu bringen, was da alles so ansteht. Das wäre jetzt für mich einmal ein Ansatz, dies den Kommunen dann an die Hand zu geben, um ihnen das Vorgehen dabei etwas zu erleichtern.

Mir ist aber auch völlig klar – das ist die andere Seite der Medaille –, dass wir damit – wenn ich das wieder hessenweit und vielleicht sogar bundesweit sehe – gegebenenfalls einen unübersichtlichen Flickenteppich schaffen. Das sagen auch die Stimmen der Polizei, die ich immer wieder höre, wenn wir über dieses Thema reden. Ich glaube, da muss man in einem guten Konsens bleiben.

Das ist der Punkt, der mir hier wichtig ist.

Was mir hier fehlt – das ist aber völlig klar; trotzdem will ich darauf eingehen, weil ich vor einer Woche noch im Kultusministerium war und über dieses Thema der Verkehrserziehung an dem runden Tisch gesprochen habe –, ist der Begriff BNE, Bildung für nachhaltige Entwicklung, den es jetzt gibt. Dazu gehört natürlich auch, dass Kinder schon im Kindergarten und in der Schule dahin gehend erzogen werden. Das führt dazu, dass immer mehr Kinder auch gern Fahrrad fahren. Deswegen gibt es bei den Kindern auch so viele Unfälle. Ein Grund ist auch das immer mehr erhöhte Verkehrsaufkommen im Fahrradbereich. Damit steigen die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern. Ich denke, da ist es wichtig – leider Gottes kann hier das Mobilitätsgesetz nichts dazu beitragen –, dass wir die Erziehung zur sicheren Mobilität für Kinder fördern.

Ich spreche damit die Erzieherinnen in den Kindergärten an, die Lehrpläne, die dort erstellt werden, und ganz besonders die Jugendverkehrsschulen, die mit der Radfahrausbildung einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur beginnenden Verkehrssicherheit der Radfahrerinnen und Radfahrer leisten.

Ich weiß, dass Sie hier in diesem Haus – so sage ich einmal – dafür nicht gut aufgestellt sind. Das ist mir völlig klar. Aber wenn wir im Blick auf die Kinder über eine Bildung für nachhaltige Entwicklung nachdenken und dann auch immer mehr Fahrräder im Allgemeinen auf die Straße bringen, müssen wir uns irgendwann einmal auch darüber Gedanken machen, wie wir schon beim Erlernen des Radfahrens diese Sachen ganz besonders in den Fokus der Schule stellen und dafür auch Ressourcen anmelden.

Tatsächlich – ganz aktuell – hat sich heute Morgen ein Vater bitterlich darüber beschwert, dass an einer Jugendverkehrsschule ein Kollege krank geworden war und die Kinder nur von einer Kollegin unterrichtet wurden. Er empfand das als eine sehr schlechte Vorstellung. Aber das nur am Rande.

Das ist das Thema der Verkehrssicherheit, der Verkehrssicherheit für alle. Ganz besonders im Fokus sind für uns die Schulwegunfälle von Kindern.

Vorsitzender: Herzlichen Dank. – Gibt es Fragen? – Frau Kollegin Walther, bitte.

Abg. **Katy Walther:** Ich habe eine Frage an PRO BAHN. Wie Sie ja wissen, regelt das ÖPNV-Gesetz die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen

Nahverkehrs in Hessen. Warum fordern Sie trotzdem immer wieder eine erneute Regelung im Nahmobilitätsgesetz, und halten Sie es gesetzgeberisch für eine gute Praxis, wenn wir die Belange des Schienenverkehrs in zwei unterschiedlichen Gesetzen regeln?

Herr **Loth**: Im „Verkehrswendegesetz“ wird ja eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes gefordert. Deswegen verstehe ich jetzt nicht, warum Sie das als zwei verschiedene Gesetze bezeichnen. Das wäre dann ja eine Änderung des ÖPNV-Gesetzes. Das Gesetz wird geändert, sieht dann anders aus. Aber es ist kein neues Gesetz. Das irritiert mich ein bisschen.

Die andere Sache war die mit der Verbundzuständigkeit – wenn ich das richtig verstanden habe –, warum wir das anders geregelt haben wollen. Aber vielleicht können Sie die Frage wiederholen, wenn das in Ordnung ist.

Abg. **Katy Walther**: Sie haben das schon gut beantwortet. Mir ging es einfach darum, ob Sie erwartet haben, wenn wir sagen, wir machen ein Nahmobilitätsgesetz, und mehrfach darauf hinweisen, dass wir das ÖPNV-Gesetz schon haben, dass jetzt sozusagen ein Verkehrswendegesetz vorgelegt wird, das alles zusammenzieht.

Herr **Loth**: Das war jetzt keine Frage.

Vorsitzender: Ich habe auch keine Frage herausgehört, ehrlich gesagt.

(Zuruf)

Herr **Loth**: Ich habe nicht erwartet, dass es jetzt ein eigenes „Verkehrswendegesetz“ gibt, sondern dass das ÖPNV-Gesetz halt geändert wird, was den ÖPNV betrifft, ja. Also so, wie das auch auf dem Unterschriftenbogen stand und in dem Gesetzentwurf. Da stand ja „Änderung des ÖPNV-Gesetzes“. Das im Rahmen eines Artikelgesetzes. So hatte ich das auch in der Stellungnahme gesagt. Das ÖPNV-Gesetz ist ja auch im Gesetz- und Verordnungsblatt auf Seite 786 ff. zu finden. Das wollten wir da entsprechend ändern.

Vorsitzender: Herzlichen Dank. – Gibt es weitere Fragen? – Das ist nicht der Fall.

Dann sage ich noch einmal herzlichen Dank an Sie, dass Sie heute zu uns in den Hessischen Landtag nach Wiesbaden gekommen sind.

(Beifall)

Der Austausch zu Gesetzesvorhaben ist immer sehr wichtig, besonders zu bedeutenden Gesetzesvorhaben.

Damit schließe ich die 69. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen.