

Magistrate der Mitgliedstädte

Bereiche: u. a. Verkehr, Ordnungsbehörden

Unser Zeichen: TA 797.0 Sw/In
Durchwahl: (0611) 1702-24
E-Mail: schweitzer@hess-staedtetag.de

Ausschuss für Klima, Umwelt und Verkehr
AK Mobilität und Umwelt

Datum: 26.07.2023
Rundschreiben 0449-2023

Hessen erhält erstes Nahmobilitätsgesetz

Das Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen ist in Kraft getreten.

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen ist in Kraft getreten (**Anlage 1**).

Mit dem Gesetz stärkt das Land die Bedeutung und die Sicherheit des Rad- und Fußverkehrs indem Radfahren und Zufußgehen als integrale Bestandteile täglicher klimafreundlicher Mobilität erstmals dem Straßen-, Bus- und Bahnverkehr gesetzlich gleichgestellt werden.

Im Einzelnen bestimmt das Gesetz, dass für den Bau von Radwegen an Landesstraßen künftig Mittel in Höhe von mindestens zehn Prozent der Ausgaben für den Straßenbau selbst vorzusehen sind. Unfallkommissionen, wie sie auf lokaler Ebene bereits auf freiwilliger Basis bestehen, um Unfallschwerpunkte zu identifizieren und zu entschärfen, sind künftig vorgeschrieben.

Bei Um- und Ausbau von Straßen sollen Sicherheitsanalysen erfolgen. Das Gesetz orientiert sich am Ziel eines Verkehrs ohne Todesopfer und Schwerverletzte („Vision Zero“). Für den Landesstraßenbau wird der Grundsatz „Sanierung vor Neubau“ festgeschrieben.

(Quelle: Pressemeldung des Hessischen Wirtschaftsministeriums vom 27.06.2023)

Position des Hessischen Städtetages

Die Geschäftsstelle des Hessischen Städtetages hatte im Rahmen der Gesetzesanhörung zu dem Gesetz Stellung genommen (**Anlage 2**) und die Zielrichtung des Gesetzes positiv bewertet. Wir hatten jedoch auch kritisiert, dass es das Land versäumt mit diesem Gesetz tatsächlich mehr oder weitere Handlungsspielräume und finanzielle oder tatsächliche Unterstützung für die Kommunen zu schaffen.

Auch wenn wichtig und gut ist, den Kommunen fachliche Informationen zu vermitteln und Fortbildungsangebote zu machen, benötigen die Kommunen vor allem tatsächliche und finanzielle Unterstützung vor Ort.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

Der Landtag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

Vom 28. Juni 2023

Artikel 1¹⁾

Hessisches Nahmobilitätsgesetz

§ 1

Geltungsbereich

Dieses Gesetz gilt für alle öffentlichen Straßen nach § 2 des Hessischen Straßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Mai 2023 (GVBl. S. 378), in der jeweils geltenden Fassung sowie für die in diesem Gesetz benannten Flächen, auf denen öffentlicher Verkehr stattfindet.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes

1. ist Nahmobilität die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Fahrzeugen im Sinne des § 1 Abs. 3 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Gesetz vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56),
2. ist ein nachhaltiger integrierter Mobilitätsplan eine grundsätzlich auf Grundlage der europäischen Leitlinien für nachhaltige, urbane Mobilitätspläne erfolgte strategische Mobilitätsplanung, mit der Erreichbarkeit und Mobilität innerhalb des Stadtgebiets und der Region für Menschen, Unternehmen und Güter verbessert werden soll,
3. ist eine Mobilitätsstation die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote an einem Standort mit dem Ziel, den Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu vereinfachen, die Nutzung mehrerer Fortbewegungsarten für einen Weg (multimodale Wegekettensysteme) zu ermöglichen und so umweltverträgliche Transportmittel zu stärken,
4. sind Radfernwege touristische Radrouten, die sich zusammensetzen aus
 - a) öffentlichen Straßen,
 - b) Wirtschaftswegen sowie
 - c) Waldwegen, für die das Radfahren nach § 15 Abs. 3 des Hessischen Waldgesetzes vom 27. Juni 2013 (GVBl. S. 458), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. Februar 2022 (GVBl. S. 126), gestattet ist;

die Radfernwege umfassen insbesondere die in Hessen verlaufenden Teile der europäischen und nationalen Radfernwege (EuroVelo, D-Routen) und die durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Hessischen Radfernwege und ihnen gleichgestellten Radrouten,

5. sind Radverbindungen Verbindungen für den Radverkehr, die sich zusammensetzen aus
 - a) von Straßen unabhängigen oder baulich abgetrennten Fahrbahnen (Radwege),
 - b) von Straßen baulich nicht abgetrennten Führungsformen, insbesondere Radfahrstreifen und Fahrradstraßen nach der Straßenverkehrs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Gesetz vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) sowie
 - c) der Führung im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr,
6. sind Raddirektverbindungen Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 1 500 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht,
7. sind Radschnellverbindungen Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 2 000 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht.

§ 3

Zweck und Ziele

(1) Das Gesetz dient der Stärkung der Nahmobilität, weil der Nahmobilität eine grundlegende verkehrliche, gesundheitliche und soziale Bedeutung zukommt, weil sie die Nachhaltigkeit der Mobilität stärkt und der Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Sektorbereich Mobilität dient. Die Fortbewegung im Rahmen der Nahmobilität soll so attraktiv werden, dass sie im Alltag, aber auch zu touristischen Zwecken vermehrt genutzt wird. Die Fortbewegung im Rahmen der Nahmobilität soll als eigenständige umwelt- und klimafreundliche Verkehrsart als wesentlicher Bestandteil intermodaler Mobilitätsketten, insbesondere in Verbindung mit dem öffentlichen Personenverkehr, gestärkt werden. Innovative neue Verkehrsmittel sollen das Angebot ergänzen und das Vernetzen von Wegekettensystemen unterstützen.

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

¹⁾ FFN 60-47

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

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

§ 4

Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung von Fachzentren

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

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

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

§ 5

Finanzielle Förderung

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

§ 6

Öffentlichkeitsarbeit

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

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

§ 7

Arbeitgeber Land Hessen

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

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

§ 8

Mobilitätsmanagement

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Unternehmen bei der Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt Landkreise und Gemeinden bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Gebietskörperschaft durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.

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

§ 9

Parkraummanagement

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

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

§ 10

Nachhaltige Mobilitätsplanung

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

§ 11

Nahmobilitätsstrategie,
Nahmobilitätskoordination

(1) Das für Verkehr zuständige Ministerium stellt eine Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet des Landes Hessen auf, die Handlungsschwerpunkte der Nahmobilität zur Erreichung der Ziele dieses Gesetzes enthält.

(2) Das Land Hessen unterstützt die freiwillige Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination bei den Landkreisen in Hessen, die die gemeindlichen Vorhabenträger bei der konkreten Planung und dem Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur sowie die Koordination der Vorhaben untereinander unterstützen, indem es die Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination fördert.

§ 12

Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

(1) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen durchgängig sein und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen. Die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze sollen den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach § 15 Abs. 1 entsprechen. Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens der Straßen durch den Fuß- und Radverkehr zu beachten.

(2) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen jeweils mit den räumlich übergeordneten und den räumlich angrenzenden Netzen abgestimmt werden. Für den Radverkehr legt das für Verkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Baulastträger fest.

(3) Innerhalb der Ortslagen soll der Fußverkehr grundsätzlich baulich getrennt geführt werden. Die Anlage von Mischflächen insbesondere von verkehrsberuhigten Bereichen oder verkehrsberuhigten Geschäftsbereichen bleibt davon unberührt. Der Fußverkehr soll möglichst barrierefrei geführt werden, und bei der Gestaltung der Infrastruktur soll die Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden.

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

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

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

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

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

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

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

§ 13

Radschnell-/ Raddirektverbindungen

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

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

§ 14

Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

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

(2) Das für Verkehr zuständige Ministerium unterstützt

1. den Bau von Mobilitätsstationen, auch wenn diese keine Verbindung mit dem öffentlichen Personennahverkehr aufweisen,
2. die Planung und den Bau von Fahrradmietstationen und
3. die Planung und den Bau von Radabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum sowie an Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs.

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

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

§ 15

Verkehrssicherheit

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

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

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

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

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

(6) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist. Ausgenommen sind landeseigene Nutzfahrzeuge des Brand- und Katastrophen-

schutzes, deren Erstzulassung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes 15 Jahre oder länger zurückliegt. Das Abbiegeassistenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 4. April 2022 (VkBli. 2022, Heft 8, Nr. 65, S. 239) gestellt werden, erfüllen.

§ 16

Sicherheitsaudits

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

§ 17

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Es tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2028 außer Kraft.

Artikel 2²⁾

Änderungen des Hessischen Straßengesetzes

Das Hessische Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Juni 2023 (GVBl. S. 426) wird wie folgt geändert:

1. a) Im Inhaltsverzeichnis wird die Angabe zu § 1 wie folgt gefasst:

„§ 1 Geltungsbereich und Zielbestimmung“

- b) § 1 wird wie folgt geändert:

Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 1

Geltungsbereich und Zielbestimmung.“

- c) Der bisherige Wortlaut wird Abs. 1.

- d) Als Abs. 2 wird angefügt:

„(2) Für den Landesstraßenbau gilt der Grundsatz Erhaltung vor Neubau.“

2. Nach § 6 Abs. 1 Satz 1 werden folgende Sätze eingefügt:

„Die Widmung einer Straße kann nachträglich auf bestimmte Benutzungsarten, Benutzungszwecke, Benutzerkreise oder Benutzungszeiten beschränkt werden (Teileinziehung), wenn hierfür überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit vorliegen. Für die Teileinziehung gelten Satz 4, Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend.“

3. In § 26 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe „19. Juni 2019 (GVBl. S. 160)“ durch „22. Februar 2022 (GVBl. S. 126)“ ersetzt.

4. In § 30 Abs. 2 Satz 1 wird die Angabe „18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)“ durch „4. Januar 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 5)“ ersetzt.

5. § 33 Abs. 3 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 1 wird die Angabe „24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)“ durch „18. März 2021 (BGBl. I S. 540), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 88)“ ersetzt.

b) In Satz 9 wird die Angabe „18. August 2021 (BGBl. I S. 3901)“ durch „19. Oktober 2022 (BGBl. I S. 1792)“ ersetzt.

Artikel 3³⁾

Änderung des Mobilitätsfördergesetzes

§ 3 Satz 1 Nr. 2 des Mobilitätsfördergesetzes vom 24. Mai 2018 (GVBl. S. 182), geändert durch Gesetz vom 25. September 2019 (GVBl. S. 266), wird wie folgt geändert:

1. in Buchst. j wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

2. als Buchst. k wird angefügt:

„k) verhältnismäßig kleiner Zwischenlager für eine finale Verteilung von Waren und Gütern im Rahmen der Nahmobilität (Mikrodepots).“

Artikel 4⁴⁾

Änderung des Hessischen Gesetzes über die öffentliche Sicherheit und Ordnung

Das Hessische Gesetz über die öffentliche Sicherheit und Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Januar 2005 (GVBl. I S. 14), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22. März 2023 (GVBl. S.150), wird wie folgt geändert:

1. In der Übersicht wird nach der Angabe zu § 14a folgendes eingefügt:

„§ 14b Abschnittskontrolle“

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

„§ 14b

Abschnittskontrolle

Die Ordnungsbehörden und die Polizei dürfen im öffentlichen Verkehrsraum zur Verhütung der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Kraftfahrzeugen nach Maßgabe des Satz 2 Bildaufzeichnungen offen anfertigen und damit auf einer fest-

²⁾ Ändert FFN 60-6

³⁾ Ändert FFN 60-45

⁴⁾ Ändert FFN 310-63

gelegten Wegstrecke die Durchschnittsgeschwindigkeit eines Kraftfahrzeugs ermitteln (Abschnittskontrolle). Die Bildaufzeichnungen dürfen nur das Kraftfahrzeugkennzeichen, das Kraftfahrzeug und seine Fahrtrichtung sowie Zeit und Ort erfassen; es ist technisch sicherzustellen, dass Insassen nicht zu sehen sind oder sichtbar gemacht werden können. Bei Kraftfahrzeugen, bei denen nach Feststellung der Durchschnittsgeschwindigkeit keine Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vorliegt, sind die nach Satz 2 erhobenen Daten sofort automatisch zu löschen. Die Abschnittskontrolle ist kenntlich zu machen.“

Artikel 5

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Die verfassungsmäßigen Rechte der Landesregierung sind gewahrt.
Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt.
Es ist im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Hessen zu verkünden.

Wiesbaden, den 28. Juni 2023

Der Hessische Ministerpräsident

Rhein

Der Hessische Minister
für Wirtschaft, Energie, Verkehr
und Wohnen

Al-Wazir

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Schlossplatz 1 - 3
65183 Wiesbaden

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

Entwurf der Fraktionen der CDU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Entwurf für ein Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen (Drucks. 20/10513)

Ihre Nachricht vom:
15.03.2023

Ihr Zeichen:
I 2.4

Unser Zeichen:
TA 797.0 Sw/In

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
24.04.2023

Stellungnahme Nr.:
042-2023

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

wir bedanken uns für Möglichkeit zur Stellungnahme.

I. Allgemeines

Wir sehen die Vorlage dieses Gesetzes und die Unterstützung der Mobilitätswende auf diesem Wege positiv. Mit dem vorliegenden Entwurf eines Nahmobilitätsgesetzes werden wichtige Aspekte, die bisher allenfalls untergesetzlich geregelt waren, auf eine gesetzliche Ebene gehoben und erhalten damit eine höhere Verbindlichkeit.

Allerdings versäumen es die Regierungsfaktionen mit diesem Gesetzentwurf tatsächlich mehr oder weitere Handlungsspielräume und finanzielle oder tatsächliche Unterstützung für die Kommen zu schaffen.

Verband der kreisfreien und
kreisangehöriger Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

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

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

Auch wenn wichtig und gut ist, den Kommunen fachliche Informationen zu vermitteln und Fortbildungsangebote zu machen, benötigen die Kommunen vielmehr tatsächliche oder finanzielle Unterstützung vor Ort.

Die Vorlage des Nahmobilitätsgesetzes ist offenkundig durch die Initiative zu einem Volksbegehren Verkehrswende Hessen initiiert. Es fällt auf, dass zwar an mehreren Stellen Bezug auf den Öffentlichen Nahverkehr und die Verknüpfung mit diesem zum Umweltverbund genommen wird, konkrete Aussagen zum Öffentlichen Personennahverkehr jedoch fehlen.

Von Mitgliedern wird gefordert, den Stand der Technik gemäß den Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022) in der gesamten Gesetzesvorlage zu berücksichtigen. Die E Klima 2022 beinhaltet klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen und hat damit zentrale Auswirkungen auf viele Felder der Nahmobilität.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu den einzelnen Regelungen geben wir folgende Hinweise:

Zu § 2 Begriffsbestimmungen

§ 2 Nr. 1 bitten wir wie folgt zu ergänzen:

„Im Sinne dieses Gesetzes ist Nahmobilität die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Fahrrad **weitere nicht-motorisierte Verkehrsmittel** oder mit Fahrzeugen im Sinne ...

Aus Praxissicht ist nicht eindeutig, ob weitere nicht-motorisierten Verkehrsmittel wie z. B. Roller, Rollstühle, Inline-Skates, Skateboards oder innovative Neuentwicklungen entsprechend der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität von dem Gesetzentwurf umfasst sind. In § 3 Abs. 1 Satz 4 werden explizit „innovative neue Verkehrsmittel“ als Angebotsergänzung benannt. Entsprechend sollten diese Verkehrsmittel auch bei der Begriffsdefinition mit enthalten sein.

§ 2 Nr. 6 und Nr. 7 definieren Raddirektverbindungen und Radschnellverbindungen als Radverbindungen mit einem besonders hohen Potenzial im Alltagsverkehr von in der Regel mindestens 1 500 bzw. 2000 Fahrten am Tag, deren Ausbaustandard eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde ermöglicht. Aus der Reihe der Mitglieder werden die Schwellenwerte für den Raum außerhalb des Rhein-Main-Gebiets als zu ambitioniert erachtet. Es sollte überprüft werden, ob eine Anpassung sinnvoll ist.

Zu § 3 Zweck und Ziele

In § 3 Abs. 1 wird erklärt, dass die Nahmobilität der Erreichung der CO₂-Minderungsziele im Sektorbereich Mobilität diene. Wir weisen darauf hin, dass die Bezugsgröße der CO₂-Minderungsziele nicht deutlich wird, weil im Hessischen Klimaschutzgesetz (HKSG) keine sektoralen Ziele definiert sind.

Nach § 3 Abs. 5 sollen die Haushaltsmittel für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen mindestens 10 Prozent der Haushaltsmittel für den Bau der Landesstraßen selbst betragen. Vor dem Hintergrund, dass Radwege in den meisten Fällen komplett neu gebaut werden müssen, während bei der Sanierung von Landesstraßen häufig nur Teile des Straßenoberbaus erneuert werden, erscheint der Ansatz zu niedrig.

Ein Mitglied schlägt die Aufnahme eines neuen Absatzes zur Priorisierung der Verkehrsteilsysteme vor:

(5) Für die Verkehrsplanung, den Straßenentwurf und das Verkehrsmanagement sind die Verkehrsteilsysteme in der Reihenfolge Fußverkehr – Radverkehr – ÖV – fließender MIV – ruhender Verkehr zu priorisieren.

Diese Priorisierung sei Teil der in der E Klima 2022 vorgesehenen Maßnahmen der Verkehrsplanung, des Straßenentwurfs und des Verkehrsmanagements zur Reduzierung der verkehrsbedingten THG-Emissionen.

Zu § 5 Finanzielle Förderung

Wir sehen die Aufstellung und Finanzierung von Förderprogrammen für Vorhaben der Verbesserung der Nahmobilität durch das Land grundsätzlich positiv. Wir bitten darum, diese für die Antragstellenden einfach und unbürokratisch zu halten, damit die

Personalressourcen vor Ort vor allem für die Stärkung der Nahmobilität eingesetzt werden können.

Zu § 8 Mobilitätsmanagement

Nach § 8 Abs. 2 unterstützt das für Verkehr zuständige Ministerium Landkreise und Gemeinden bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements in der Gebietskörperschaft durch Beratungs- und Kommunikationsangebote.

Zu § 9 Parkraummanagement

In den Kommunen ist das Parken von Elektrokleinstfahrzeugen immer wieder Thema. Die problematischen Aspekte stehen praktisch ausschließlich in Verbindung mit entsprechenden Sharing-Systemen (auch Bike-Sharing).

Wir bitten daher darum, den Kommunen über das Nahmobilitätsgesetz mehr Handlungsmöglichkeiten an die Hand zu geben. Anderenfalls sollte im Hessischen Straßengesetz klargestellt werden, dass Bike- und Elektrokleinstfahrzeuge-Sharing im öffentlichen Straßenraum eine erlaubnispflichtige Sondernutzung darstellen.

Zu § 10 Nachhaltige Mobilitätsplanung

Wir sehen es positiv, dass der Erstellung nachhaltiger integrierter Mobilitätspläne ein besonderer Stellenwert beigemessen wird. Die Erarbeitung entsprechender Pläne unter den genannten inhaltlichen Voraussetzungen ist jedoch mit einem hohen Aufwand verbunden. Das Land sollte daher eine entsprechende finanzielle Förderung vorsehen.

Zu § 11 Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination

Die Nahmobilitätskoordination sollte auch in den kreisfreien Städten und gegebenenfalls weiteren Kommunen (zum Beispiel Sonderstatusstädten) gefördert werden.

§ 12 Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

Nach § 12 Abs. 1 sollen die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach §15 Abs. 1 entsprechen. Aus der Mitgliedschaft wird vorgeschlagen als neuen Satz 3 zu ergänzen:

„Die Nutzung sollte durchgehend zeitlich und örtlich gewährleistet sein.“

Denn nur dort, wo der Betrieb so ausgestaltet ist, dass die Nutzung von Radverkehrsanlagen durchgehend zeitlich und örtlich gewährleistet ist, werden diese durch die Radfahrenden angenommen. Eine nicht durchgehend zeitlich und örtlich nutzbare Radverkehrsanlage stellt keine qualitätsvolle Alternative für die Nutzenden gegenüber anderen Verkehrsmitteln dar, so dass u.a. eine gewünschte Verlagerung vom Kfz auf das Rad nicht stattfindet.

Nach § 12 Abs. 2 legt das für den Radverkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Baulastträger fest. Das Land sollte im Gesetz festlegen, dass das Rad-Hauptnetz Hessen turnusmäßig aktualisiert wird, um auf lokale Änderungen einzugehen.

Nach § 12 Abs. 3 soll bei der Gestaltung der Infrastruktur die Aufenthaltsqualität berücksichtigt werden. Wir bitten ebenfalls die Einbindung des Stadtgrüns zu berücksichtigen, weil dieses die Aufenthaltsqualität erhöhen und positive Beiträge zum Schutz der Umwelt leisten kann.

Nach § 12 Abs. 4 erstellt das für Verkehr zuständige Ministerium für die Planung, den Bau und den Betrieb von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr in Hessen Qualitätsstandards und Musterlösungen. Wir bitten darauf zu achten, dass hierzu auch die Kommunen sowie deren Verbände angehört werden. Denn die fachliche Expertise der Baulastträger auf kommunaler Ebene sollte ebenso wie die einschlägiger Fachverbände in die Entwicklung und Änderung von Qualitätsstandards und Musterlösungen einbezogen werden.

Nach § 12 Abs. 8 ist bei Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen in der Straßenbaulast des Landes Hessen zu prüfen, ob bereits eine geeignete Führung des Radverkehrs im Bereich der Landesstraße besteht. Die sonstigen Träger der Straßenbaulast können Satz 1 bis 3 entsprechend anwenden.

Wir regen an, die Vorgabe auch auf Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen auszuweiten.

Zudem wird aus der Mitgliedschaft darum gebeten, im Verfahren, den Bedarf zu prognostizieren, die neue Vorgehensweise nach E Klima zu berücksichtigen. Der Gesetzestext sollte hierbei um den „**Stand der Technik**“ ergänzt werden.

Nach § 12 Abs. 9 unterstützt das Land die Kommunen bei der Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur. Für Verkehrswege in der Straßenbaulast des Landes erfasst es die entsprechenden Daten selbst und koordiniert zudem die Auswertung aller erhobenen Daten. Nach Meinung der Mitglieder sollte sich die Erhebung von Daten über die Nutzung der Infrastruktur nicht auf Querschnittszählungen beschränken. Die bestehenden Ansätze, über geeignete Kampagnen (z.B. Stadtradeln) höherwertige Daten über Quelle-Ziel-Beziehungen zu generieren und aufzubereiten, sollten verstetigt und ausgeweitet werden.

Zu § 13 Radschnell-/ Raddirektverbindungen

Radschnell- bzw. Raddirektverbindungen sind in der Regel kommunen-übergreifende Projekte. Aus unserer Sicht sollte auch für Raddirekt- bzw. Radschnellverbindungen mit regionaler Bedeutung analog des hierarchisch aufgebauten gesamten Straßennetzes zu verfahren werden. Demnach wären Radschnell- und Raddirektverbindungen planerisch und betrieblich analog zu Landesstraßen zu behandeln, also mit einer generellen Zuständigkeit beim Land Hessen und einer kommunalen Baulast in den Ortsdurchfahrten.

Zu § 14 Mobilitäts-, Carsharing- und Fahrradmietstationen, Radabstellanlagen

Nach § 14 Abs. 4 sollen die Angebote an Mobilitätsstationen von den Verkehrsverbänden in deren Auskunft- und Vertriebssysteme eingebunden werden.

Vereinzelt wird von Mitgliedern vorgeschlagen das „sollen“ durch „*müssen sukzessive*“ zu ersetzen.

Zu § 15 Verkehrssicherheit

Nach § 15 Abs. 4 bildet auch jede kreisfreie Stadt für die Straßen innerhalb ihres Zuständigkeitsbereiches eine Unfallkommission. Kreisangehörige Sonderstatus-Städte können eine Unfallkommission für die Straßen innerhalb ihres straßenverkehrsrechtlichen Zuständigkeitsbereichs bilden.

Nach § 15 Abs. 6 stattet das Land innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten des Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch

realisierbar ist. Wir bitten darum, für die Umrüstung der kommunalen Nutzfahrzeugflotten ebenfalls eine finanzielle Beteiligung des Landes vorzusehen. Denn die Mehrzahl der umrüstbaren Fahrzeuge dürfte auf kommunaler Ebene vorgehalten werden. Da gerade Spezialfahrzeuge nicht so häufig erneuert werden, ist eine finanzielle Unterstützung der Kommunen als Ergänzung zu den Bundesmitteln sinnvoll, um die Vision Zero flächendeckend voranzutreiben.

Freundliche Grüße

gez.
Jürgen Dieter
GF Direktor