

Stellungnahme von “Verkehrswende Hessen” zum Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen Anhörung am 3. Mai 2023

Vorbemerkung

Am 28. August 2022 hat die Initiative Verkehrswende Hessen den Entwurf eines Verkehrswendegesetzes zusammen mit mehr als 70.000 Unterschriften sowohl dem hessischen Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (symbolisch) als auch dem Landeswahlleiter (ganz offiziell) übergeben. Dies geschah im ersten Schritt eines Volksbegehrens Verkehrswende Hessen (zum Gesetzestext und weiteren Informationen vgl. verkehrswende-hessen.de), getragen von den Verbänden ADFC, VCD, Fuß e.V. sowie den Radentscheiden Darmstadt, Frankfurt, Kassel und Offenbach; unterstützt von PRO BAHN, BUND, Greenpeace, den Naturfreunden Hessen, Regiotram Mittelhessen, bergstraße mobil, Stadtfieber Offenbach und dem VdK Hessen-Thüringen.

Im „Gesetz zur Umsetzung der Verkehrswende“ (Verkehrswendegesetz), welches Gegenstand des von uns angestrebten Volksbegehrens "Verkehrswende in Hessen" ist fordern wir, die Mobilität in Hessen umwelt- und sozialverträglich, klimaneutral, verkehrssicher und durchgängig barrierefrei zu gestalten. Allen Menschen soll eine Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur unabhängig von Wohnort, Alter, Geschlecht, Lebenssituation, Herkunft, persönlichen Mobilitätseinschränkungen oder individueller Verkehrsmittelverfügbarkeit ermöglicht werden. Grundlage des Verkehrswendegesetzes ist ein aufeinander abgestimmter Ausbau der verschiedenen Verkehrsmittel des Umweltverbundes, da diese vom Zusammenspiel leben, denn Mobilität ist multimodal.

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen (Nahmobilitätsgesetz) reagieren die einbringenden Fraktionen auf die Ablehnung des Volksbegehrens.

Allgemeine Einschätzung

Es wird begrüßt, dass erkannt wurde, dass die bisherigen Mittel und gesetzlichen Grundlagen nicht ausreichen, um in Hessen eine umwelt- und sozialverträgliche, sichere Mobilität zu gewährleisten. Insbesondere im Bereich des Fuß- und Radverkehrs, aber auch beim öffentlichen Nahverkehr, bestehen erhebliche Defizite, die dringend auch gesetzlich behandelt werden müssen.

Mit der vorgesehenen Beschränkung auf die Nahmobilität, ohne den ÖPNV, verpasst das Gesetz es leider die notwendigen Stellschrauben zu drehen, die für eine zukunftssichere Mobilität notwendig sind. Maßnahmen wie gesetzlich vorgeschriebene Qualitäts- und Anbindungsstandards, Reisezeitverkürzung durch einen Hessentakt, sowie eine Selbstverpflichtung zum Einsatz für die Reaktivierung von Schienenstrecken sind dringend notwendig, um den ländlichen Raum nicht weiter abzuhängen. Vom dortigen Ausbau der Infrastruktur profitieren gleichzeitig die Städte mit viel Pendler*innenverkehr, die bereits heute unter den einfahrenden KFZ-Massen leiden.

Für eine erfolgreiche Nahmobilitätsstrategie sind Busse und Bahnen und die Verknüpfung aller Verkehrsträger unabdingbar.

Das hier vorgelegte Gesetz stellt daher nur einen kleinen Schritt hin zur Verkehrswende dar, ist aber kein Verkehrswendegesetz. Doch selbst bei dem selbst gesetzten Ziel der Förderung des Fuß- und Radverkehrs bleibt das Gesetz hinter den Erwartungen und den Gesetzen anderer Länder (vgl. wie NRW oder Berlin) zurück.

Die Verankerung der Vision Zero im Gesetz wird sehr begrüßt. Die schwammigen und unverbindlichen Formulierungen konkreter Maßnahmen lassen jedoch bezweifeln, dass dadurch die Verkehrssicherheit konkret verbessert wird. Viel mehr müssten die Kommunen Mittel zur Verkehrssicherheitsarbeit erhalten und zeitgleich verpflichtet werden für sichere Wege, insbesondere für Schul- und Kindergartenkinder, zu sorgen. Auch bei anderen Maßnahmen wie Vorgaben für Unfallkommissionen und Verkehrssicherheitsaudits besteht Nachbesserungsbedarf.

Bezüglich des Ausbaus der Infrastruktur lässt das Gesetz Zielvorgaben vermissen. Zwar wird die Entwicklung von Hauptnetzen vorgesehen, wann diese jedoch umgesetzt werden und welche verkehrliche Zusammensetzung in Hessen damit angestrebt wird, ist nicht definiert. Ebenso wird die Chance verpasst, dem Stückwerk beim Bau von überregionalen Radwegen zu begegnen und die Kommunen durch Bauträgerschaft beim Land zu entlasten, wie es bei Land- und Bundesstraßen bereits heute der Fall ist.

Konkrete Anmerkungen zum Gesetzestext

Im Gesetzestext wird immer wieder das Wort „unterstützt“ genutzt. In vielen Fällen stellt dies eine Unklarheit dar, da es keine rechtliche Definition gibt, was genau Unterstützung bedeutet. Hier sollte eine Klarstellung im Sinne von „fördern und beraten“ erfolgen (siehe §8 Abs. 1, § 10, §12 Abs. 9 und §14 Abs. 2).

Artikel 1

Zu §2 Abs 5 und 6

Die Begriffsbestimmungen gehen in Punkt 5 und 6, Raddirekt- und Radschnellverbindungen, über solche hinaus. Hier werden im letzten Teil durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten angegeben. Dies ist an dieser Stelle nicht nur unpassend, hier wäre §13 als zugehöriger Paragraph zielführender. Vielmehr ist eine Vorgabe von 20 km/h erheblich zu niedrig. Viele Radverbindungen, die derzeit geprüft oder umgebaut werden, lassen sich bereits heute mit entsprechender Geschwindigkeit befahren. Als Beispiel sei Frankfurt-Darmstadt genannt. Die Gesamtstrecke entspricht ca. 30 Kilometern und wird von Berufspendler*innen bereits heute in etwas mehr als einer Stunde und somit mit deutlich mehr als 20km/h Durchschnittsgeschwindigkeit bewältigt.

Dieser Teil der Definition sollte gestrichen werden. Eine Definition der Durchschnittsgeschwindigkeit sollte in den Qualitätsstandards nach §12 Abs. 1 vorgenommen werden.

Zu §3 Abs. 3

Es ist begrüßenswert, dass erkannt wurde, dass mit der Förderung von Nahmobilität die Verknüpfung zum Öffentlichen Personenverkehr mitgedacht werden muss. Mangels Vorgaben zum ÖPNV im Gesetz ist der Passus in der jetzigen Form aber sehr schwammig. Wir würden begrüßen, wenn hier zumindest die Schaffung einer Strategie zur Erreichung der Ziele in §3 Abs. 1 und 2 durch das Ministerium erstellt und dies auch im Gesetz verankert wird.

Zu §3 Abs. 4

Die Festlegung von Haushaltsmitteln für den Bau von Nahmobilitätsinfrastruktur wird begrüßt. Allerdings reichen die genannten Mittel nur aus, um den Bedarf an Projekten zu decken, die dem

ohnehin geplanten Neubau und seiner Erhaltung entsprechen.

Um dem akuten Bedarf an überregionaler Strukturen zu begegnen, muss zusätzlich eine Form der Ad-hoc-Finanzierung zum zeitnahen (Aus)bau von fehlenden Verbindungen erfolgen und schnellstmöglich ein gut ausgebautes Hauptradnetz herzustellen. Ein temporärer Sondertopf ist hierfür notwendig.

Zu §7

Als Arbeitgeber mit Vorbildfunktion und zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel halten wir es für förderlich, ein kostenfreies und (mindestens) landesweit gültiges Nahverkehrsticket für alle Landesbeschäftigten, ebenfalls im Gesetz zu verankern.

Zu §8

Schulwegesicherheit darf nicht optional sein. Der Schutz von Schülerinnen und Schülern auf dem Schulweg sollte oberstes Ziel der Verkehrssicherheit sein. Ein Mindestmaß zur Erreichung von sicheren Schulwegen sollte die verpflichtende Erstellung und Umsetzung von integrierten Schulmobilitätsplänen an jeder Schule sein. Die Baulastträger und Straßenverkehrs- und Ordnungsbehörden sollten bei der Umsetzung ebenfalls eingebunden werden, da nur diese identifizierte Schwachstellen beseitigen können.

Ebenso wie mit dem Nahverkehrsticket für Landesbeschäftigte halten wir es an dieser Stelle für sinnvoll, ein für alle Schülerinnen und Schüler kostenfreies und mindestens landesweites Nahverkehrsticket im Gesetz zu verankern.

Zu §9

Zur Priorisierung von Anwohnendenparken, der Reduktion von Parksuchverkehr und der Bereitstellung von Halteflächen für Handwerk und Lieferdienste ist Parkraummanagement unverzichtbar. Hierbei sind insbesondere auch Instrumente zur Senkung des Parkdrucks notwendig, bspw. durch Bewirtschaftung der Parkflächen, die zu einer stärkeren Nutzung alternativer Angebote wie der Nahmobilität oder dem ÖPNV führen.

Es ist für uns daher nicht nachvollziehbar, dass sich das Land in seiner Vorbildfunktion (§7 Abs. 1) nicht ebenfalls verpflichtet entsprechende Maßnahmen zu ergreifen und lediglich die Kommunen darin unterstützt. Eine Bewirtschaftung von landeseigenen und aus Landesgeldern bezahlten Stellflächen ist daher gesetzlich vorzusehen.

Zudem sollte, neben den Kommunikation- und Beratungsmaßnahmen, auch eine explizite Förderung stattfinden.

Zu §12

Der jetzige Entwurf sieht eine Reihe von Verbesserungen vor, die zumeist auf den bestehenden Regelwerken sowie Entwicklungen des für Verkehr zuständigen Ministeriums beruhen.

Wie in anderen Landesgesetzen sollten hier zusätzliche Mindeststandards definiert werden, die die Basis für die Qualitätsstandards des Ministeriums bilden. Hier kann sich gut an anderen Gesetzen wie bspw. dem Mobilitätsgesetz aus Berlin oder dem Nahmobilitätsgesetz NRW orientiert werden.

So sollten im Bereich des Fußverkehrs Haupterschließungsachsen grundsätzlich priorisiert geführt werden und so mitunter auch vor Nebenstrecken anderer Verkehrsträger Vorrang erhalten. Dies kann bspw. baulich oder durch die Anordnung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) gelöst werden.

Neben allgemeinen Verkehrsschauen sollten spezifische Verkehrsschauen für Rad- und Fußverkehr vorgeschrieben werden, da Nahmobilität in Verkehrsschauen häufig vernachlässigt oder gar nicht erst behandelt wird.

Ebenso sollten die Belange des Fuß- und Radverkehrs bei der Schaltung von Lichtsignalanlagen stärker berücksichtigt werden, so dass eine Priorisierung (s. FGSV E Klima) gegenüber den Belangen des MIV erreicht wird.

Auch sollte festgelegt werden, dass Einrichtungen der ÖPNV-Haltestellen möglichst über eine barrierefreie Fußverkehrsanbindung verfügen und an das Fußverkehrsnetz angebunden sind. Auch eine sichere und konfliktfreie Fußverkehrsanlage für wartende Fahrgäste sollte an jeder Haltestelle gewährleistet sein.

Zu §15 Abs. 4

Eine gesetzliche Verankerung von Verkehrssicherheitsarbeit durch ein Verkehrssicherheitskonzept und der Verankerung der Unfallkommissionen wird begrüßt. Neben der Befassung mit bereits als Unfallschwerpunkt erkannten Stellen, muss Verkehrssicherheitsarbeit aber auch präventiv erfolgen. Die Identifikation und verpflichtende Bearbeitung von potentiellen Konfliktstellen, bspw. durch Sicherheitsaudits, hat zu erfolgen. Zur Identifikation solcher Punkte können bspw. Beteiligungsplattformen genutzt oder mit lokalen

Verbänden kooperiert werden.

Zu §16

In der jetzigen Formulierung halten wir die Regelungen zu Sicherheitsaudits für zu unpräzise und unverbindlich. In der Praxis wird dies nicht zu zusätzlichen Audits führen. Die Träger der Straßenbaulast sollten stattdessen vor größeren Maßnahmen sowie bei identifizierten Konfliktstellen zu Audits verpflichtet werden.

Artikel 2

Die explizite Einführung der Teilentwidmung wird ausdrücklich begrüßt.

Da ohnehin eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes erfolgt, bietet es sich an, hier den Gesetzestext an andere Länder anzugleichen und in §33 Satz 2 den Städten und Kommunen die Möglichkeit einräumen, bei Bedarf nicht nur bei Gemeindestraßen, sondern auch bei sonstigen öffentlichen öffentlichen Straßen und Wegen ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Eine ähnliche Regelung findet sich bspw. im Saarländischen Straßengesetz §39 Abs. 2