



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Stellungnahme zum
Gesetzentwurf der Fraktionen
von CDU und Bündnis 90/ Die Grünen im Hessischen Landtag
für ein „Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen“
vom 7. Februar 2023
Landtagsdrucksache 20/10513**

24.04.2023



1 **Zu Artikel 1 – Hessisches Nahmobilitätsgesetz**

2

3 **A. Zum Gesetzentwurf im Allgemeinen**

4 Dass die Regierungsfractionen den Initiatoren des gescheiterten Volksbegehrens und
5 deren Vorschlag für ein faktisches „Anti-Auto-Gesetz“ eine Absage erteilt haben, ist zu
6 begrüßen.

7 Gleichwohl besteht Anlass zu grundsätzlicher Kritik.

8 Die Verwendung des Begriffs „Nahmobilität“ in diesem Gesetzentwurf ist mit Blick auf
9 den tatsächlichen Regelungsgehalt des Gesetzes nicht zielführend und stellenweise
10 auch irreführend.

11 Charakteristisch für die Nahmobilität ist nicht das Fortbewegungsmittel, sondern schon
12 begriffsnotwendig die zu überwindende Distanz. Nahmobilität zeichnet sich – im Ge-
13 gensatz zum Fernverkehr – durch kurze Wegstrecken aus, die zu Fuß, mit dem Fahr-
14 rad, aber auch alternativ mit Pkw, Bus, Lkw oder Bahnen zurückgelegt werden können.

15 Der Gesetzentwurf ist hier allein auf den Rad- und Fußverkehr ausgerichtet. Die wei-
16 teren Teilbereiche des Nahmobilitätsverkehrs bleiben jedoch unberücksichtigt. Schon
17 der Name des Gesetzes suggeriert einen viel weiteren Anwendungsbereich, als es der
18 tatsächliche Regelungsgehalt wirklich umfasst. Richtigerweise müsste das Gesetz da-
19 her wertungsfrei „Fuß- und Radverkehrsgesetz“ heißen – klar und unmissverständlich.

20 Auch wenn sich das Gesetz überwiegend nur in der Bereitstellung von Informations-
21 und Kommunikationsangeboten erschöpft, offenbart es vor allem in Zusammenschau
22 mit der Gesetzesbegründung einen grundsätzlich falschen Ansatz in der (Verkehrs)Po-
23 litik.

24 Der Gesetzentwurf ist geprägt von der Unterstellung, dass nur „genehme Verkehre“
25 Teil der Mobilität sein können. Dieser Ansatz verkennt vollständig die Entscheidungs-
26 freiheit, die der Mobilität innewohnt.

27 Die zentrale Aussage gleich zu Beginn im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs,
28 wonach der Verzicht auf „das eigene Auto“ zu einer „Verbesserung der Mobilität für



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

29 alle“ führen soll, verkennt die Realität und vor allem die Anforderungen der die Mobilität
30 erfahrenden Menschen und auch der Wirtschaft in erstaunlicher Weise:

31 Zum einen werden die Bedarfe zur wetterunabhängigen Beförderung von Menschen
32 über längere Strecken sowie von kranken, alten oder gehbehinderten Menschen of-
33 fenkundig übersehen, zum anderen wird der Bedarf zum Transport von Waren weitge-
34 hend ignoriert.

35 Verkehrsprognosen weisen darauf hin, dass Kraftfahrzeuge, und insbesondere das
36 Auto, das Verkehrsmittel Nummer 1 für private Verkehre und für Wirtschaftsverkehre
37 dauerhaft bleiben wird. Auch in den meisten (nicht allen) Gebieten der Städte wird der
38 motorisierte Individualverkehr auf Jahrzehnte eine große Bedeutung haben. Und im
39 ländlichen Raum sind die zu überwindenden Entfernungen für Verkehrsteilnehmer in
40 der Regel so groß, dass nur eine motorisierte Fortbewegung in Betracht kommt. Auf
41 den Punkt, selbst E-Mobilität benötigt ausreichenden Verkehrsraum.

42 Problematisch ist auch die Wertung im Gesetzentwurf zu Frage ‚Eigentum oder Besitz
43 von Fahrzeugen‘: Das im zweiten Absatz im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs
44 genannte Ziel der „Stärkung (...) von Sharing-Angeboten“ ist eine politische Setzung,
45 für die keine Rechtfertigung erkennbar ist. Wieso sollte sich der Staat pauschal in die
46 Beantwortung der Frage einmischen, ob das Eigentum an Fahrzeugen (vom Elekt-
47 roroller bis zum Auto) besser oder schlechter sein soll als der temporäre Besitz durch
48 Sharing-Angebote? Wenn überhaupt sind solche Fragen in speziellen Aspekten der
49 Flächennutzung auf kommunaler Ebene zu klären, etwa bei der Ausweisung und ver-
50 kehrlichen Anbindung neuer Wohngebiete – aber nicht durch das Land. Im Übrigen
51 verkennt dieser Ansatz die Wirklichkeit der tatsächlichen Nutzung von Sharing-Ange-
52 boten, die zur Zeit zu wesentlichen Einschränkungen gerade dieser Angebote führen.

53 Hingegen ist das im dritten Absatz der Problembeschreibung genannte Ziel einer Ver-
54 besserung der Verkehrssicherheit voll umfänglich zu unterstützen. Allerdings bedarf
55 es dazu keines neuen Gesetzes.

56 Das im Abschnitt „B. Lösung“ genannte Anliegen, die „emissionsarme Mobilität voran-
57 zutreiben“, ist aus Sicht der Wirtschaft zwar tendenziell zu unterstützen. Allerdings darf



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

58 es nicht einseitig zu einer pauschalen Verbannung von Fahrzeugen mit modernen Ver-
59 brennungsmotoren aus den Städten und Gemeinden führen, sondern es muss die Ver-
60 hältnismäßigkeit bei der Regelung des Umgangs mit Emissionen gewahrt werden.

61 Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevorzugtes Verkehrsmit-
62 tel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen können. Die isoliert einsei-
63 tige Bedienung von Interessen der Fahrradfahrer oder Fußgänger ist Ausdruck einer
64 dirigistischen Verkehrspolitik.

65 Auch deshalb findet der Gesetzentwurf keine Unterstützung.

66 Für Arbeitnehmer ist eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätte ein ent-
67 scheidender Aspekt für die Wahl des Beschäftigungsverhältnisses. Eine gute verkehr-
68 liche Erreichbarkeit trägt damit zur Fach- und Arbeitskräftesicherung in den hessischen
69 Unternehmen bei.

70 Auswirkungen von Flächenknappheit in den Ballungsräumen sowie Maßnahmen zum
71 Klimaschutz und zur Luftreinhaltung beeinflussen die verkehrliche Erreichbarkeit der
72 Arbeitsstätten und führen zu einer Neu- oder Wegorientierung von Arbeitnehmern, weil
73 sich das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmer eben nicht nur unwesentlich verändert.

74 Um die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger und Fortbewegungsmittel für die
75 Verkehrsteilnehmer attraktiv zu machen, müssen sowohl der jeweilige Verkehrsträger
76 an sich, als auch die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander so komfortabel
77 und einfach wie möglich gestaltet sein.

78 Insofern ist es grundsätzlich richtig, dass mit im Gesetz auch der Rad- und Fußverkehr
79 als zwei Arten der Fortbewegung von vielen neben dem motorisierten Individualver-
80 kehr und dem öffentlichen Personenverkehr in den Blick genommen wird. Richtig ist
81 auch die Intension, diese Mobilitätsangebote attraktiver zu gestalten.

82 Eine echte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist mit dem vorgelegten Gesetzentwurf
83 allerdings nicht zu erwarten, geschweige denn eine Verbesserung der Mobilität für alle.



84 Zum ganz überwiegenden Teil wird mit dem Entwurf lediglich das ohnehin bereits prak-
85 tiziertere Handeln der Landesregierung auf dem Gebiet der Nahmobilität in Gesetzes-
86 form gegossen. Die Regelungen haben also meist nur deklaratorischen Charakter.

87 Richtigerweise wird den kommunalen Trägern nicht dirigistisch ein Verhalten vorgege-
88 ben. Die Maßnahmen zur angeblichen Stärkung der Nahmobilität erschöpfen sich
89 überwiegend in Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen für Dritte.
90 Grund hierfür ist, wie sich der Gesetzesbegründung an mehreren Stellen entnehmen
91 lässt, dass die Zuständigkeiten für die Nahmobilität betreffende Maßnahmen wie bei-
92 spielsweise für die Infrastruktur, das Mobilitätsmanagement oder das Parkraumma-
93 nagement überhaupt nicht umfassend auf Landesebene liegen. Die gesetzliche Rege-
94 lung von Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen ist nicht erforderlich
95 und daher abzulehnen.

96 Darüber hinaus erweckt das Gesetz den Eindruck, dass es den Autoren vor allem um
97 die Schaffung von Einrichtungen und neuen Personalstellen geht, die die Verkehrs-
98 politik und das öffentliche Meinungsklima in den Kommunen und im Land in die politische
99 gewünschte Richtung weg vom motorisierten Individualverkehr beeinflussen sollen.
100 Das ist abzulehnen.

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

102

103 **B. Zu den Regelungen im Einzelnen**

104

105 **Zu § 2 „Begriffsbestimmungen“**

106 Zu Nummer 1.)

107 Gleich im zweiten Paragraphen wird ein wesentlicher Inhalt des Gesetzes verschleiert:
108 Weder im Gesetzestext noch in der Begründung wird klar, welche Verkehrsteilnehmer
109 neben den Fußgängern und den Fahrradfahrern zur „Nahmobilität“ gezählt werden
110 sollen. Hier muss explizit gesagt werden, wer oder was gemeint ist. Der nicht näher



111 konkretisierte Verweis auf bestimmte Fahrzeuge nach dem Straßenverkehrsgesetz er-
112 weckt die Vorstellung, dass neben Fußverkehr und Fahrrädern als Fortbewegungsmit-
113 tel auch Kraftfahrzeuge wie Pkw zur Nahmobilität gezählt werden. Das ist tatsächlich
114 aber nicht der Fall. Denn die Autoren des Gesetzentwurfs wollen lediglich sog. Pede-
115 lecs, also Fahrräder mit elektrischem Unterstützungsmotor, zur Nahmobilität neben
116 Fußgängern und Fahrradfahren zählen.

117 Neben diesem formellen Defizit ist diese Begriffsbestimmung auch inhaltlich zu kriti-
118 sieren: Denn wie einleitend ausgeführt ist nicht das Fortbewegungsmittel, sondern die
119 Wegestrecke begriffsnotwendig das charakteristische Merkmal der Nahmobilität.
120 Selbstverständlich gehören auch Auto- und Lkw-Verkehre zur Nahmobilität, denkt man
121 beispielsweise an Handwerker oder an Lieferverkehre für private oder gewerbliche
122 Endkunden.

123 Die Definition von Nahmobilität sollte entsprechend ausgeweitet werden, oder der Ge-
124 setzesname sollte sich explizit auf Fußgänger und Radfahrer beschränken. Jedenfalls
125 aber sollte im Verweis auf das Straßenverkehrsgesetz eine Formulierung enthalten
126 sein, die eine klare Information über die Art des Fahrzeugs zulässt.

127 Zu Nummer 3.)

128 Die Definition des Begriffs einer „Mobilitätsstation“ bedarf der Konkretisierung, da bei
129 der Zielbestimmung („umweltverträgliche Transportmittel zu stärken“) nicht hinrei-
130 chend klar ist, welche Verkehrsmittel damit gemeint sind und welche nicht.

131

132 **Zu § 3 „Zweck und Ziele“**

133 Zu § 3, Abs. 2, Satz 3:

134 Die Zielbestimmung in diesem Satz, wonach „allen Menschen in Hessen (...) eine ge-
135 rechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet wer-
136 den“ soll, ist gleichermaßen unbestimmt wie verzichtbar. Denn: Was heißt hier „ge-
137 gerecht“? Auf solch vage und politisch hoch umstrittenen Begriffe, die in anderen Politik-
138 feldern bedeutsam sind, sollte ein Gesetz in der Verkehrspolitik verzichten.

139 Zu § 3, Abs. 4:



140 Die Zielsetzung, 10 Prozent der Haushaltsmittel, die für den Bau von Landesstraßen
141 vorgesehen sind, für den Bau von Geh- und Radwegen an Landesstraßen vorzusehen,
142 ist folgerichtig, um den regionalen Radverkehr zu erleichtern.

143 Es ist darauf zu achten, dass sie nicht zu Lasten der Ausgaben für die Landesstraßen
144 erfolgt, sondern in Ergänzung dazu.

145 In der Gesetzesbegründung wird zwar davon gesprochen, dass die Mittel für den Bau
146 von Radwegen an Landesstraßen zusätzlich zu den Mitteln des Landesstraßenbaus
147 bereitgestellt werden. Dass es sich um zusätzliche Mittel handelt, sollte klarstellend
148 auch in den Gesetzestext mit aufgenommen werden.

149

150 **Zu § 4 „Zuständigkeiten, Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen, Einrichtung**
151 **von Fachzentren“**

152 Erneut vergrößert die Regierungskoalition den öffentlichen Sektor, indem neue Institu-
153 tionen und Personalstellen geschaffen werden sollen. Diese Aufblähung des staatli-
154 chen und kommunalen Sektors ist grundsätzlich abzulehnen. Auch für die Aufgaben
155 rund um die Verkehre von Fußgängern und Fahrradfahren ist nicht erkennbar, wieso
156 weitere Einrichtungen geschaffen werden sollen. In Zeiten des demographisch beding-
157 ten Arbeitskräftemangels erhöht eine solche Ausweitung des Staatssektors die
158 Schwierigkeiten privater Unternehmen, offene Stellen zu besetzen.

159 Die Landesregierung und die sie tragende Regierungskoalition sollten aufhören, au-
160 ßerhalb der besonders wichtigen Kernbereiche, wie zum Beispiel Schule, Justiz oder
161 Polizei, ständig neue Stellen und Institutionen zu schaffen.

162

163 **Zu § 6 „Öffentlichkeitsarbeit“**

164 Auch der Inhalt dieser Regelung ist strikt abzulehnen. Denn zu einer liberalen (Ver-
165 kehrs)Politik gehört es, dass das Land nicht für eine bestimmte Mobilitätsform werblich



166 aktiv wird und versucht, auf die Bevölkerung einzuwirken. In einer pluralen, freiheitli-
167 chen Gesellschaft hat der Staat bewusst nicht die Aufgabe, den Bürgern zu erklären
168 und zu empfehlen, wie sie ihre ganz normalen Alltagsabläufe organisieren sollten.
169 Dazu gehört auch die Mobilität.

170

171 **Zu § 8 „Mobilitätsmanagement“**

172 Auch die Regelungen dieses Absatzes sind größtenteils eine Überschreitung der Zu-
173 ständigkeit einer Landesregierung. Die hessischen Unternehmen bedürfen keiner Un-
174 terstützung durch mit Steuergeldern finanzierte Mitarbeitern des Landes beim „betrieb-
175 lichen Mobilitätsmanagement“. Das schaffen die Unternehmen bisher schon ganz al-
176 leine und sehr erfolgreich. Die in diesem Paragraphen genannten „Beratungs- und
177 Kommunikationsangebote“ sind nicht erforderlich, sondern bergen vielmehr erneut die
178 Gefahr, dass Akteure des Landes versuchen, im Sinne der politischen Vorgaben des
179 Verkehrsministeriums die freie Mobilitätswahl von Bürgern und Unternehmen illegiti-
180 merweise zu beeinflussen.

181 Auch Landkreise und Gemeinden sollten vor Ort am besten wissen, welche Bedarfe
182 und Restriktionen für die unterschiedlichen Verkehrsträger bestehen.

183

184 **Zu § 9 „Parkraummanagement“**

185 In zahlreichen großen und kleinen Städten und Gemeinden in Hessen gibt es intensive
186 Diskussionen um die Nutzung und Bepreisung knapper Verkehrsflächen und um deren
187 Aufteilung auf unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Diese Diskussionen müssen im
188 Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung vor Ort entschieden werden. Eine Beein-
189 flussung durch das Land hat zu unterbleiben.

190 Die im § 9 scheinbar wertfrei angebotenen „Kommunikations- und Beratungsmaßnah-
191 men“ zu Themen wie „der optimierten Bewirtschaftung von Parkraum“ oder zu „Ab-
192 stellflächen für Fahrräder oder Lastenräder“ lassen eine einseitige Benachteiligung
193 motorisierter Verkehre und insbesondere des Autoverkehrs erwarten. Eine solche Ein-
194 mischung in die Kommunalpolitik sollte der Landtag nicht beschließen.



195

196 **Zu § 10 „Nachhaltige Mobilitätsplanung“**

197 Für die Existenz des bestehenden „Fachzentrums nachhaltige Mobilitätsplanung Hes-
198 sen“ mit derzeit 8 Beschäftigten ist keine Rechtfertigung erkennbar. Diese Einrichtung
199 sollte geschlossen werden, nicht zuletzt, um unnötige Ausgaben des Landeshaushalts
200 zu vermeiden.

201

202 **Zu § 11 „Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination“**

203 Auch die hier vorgesehene Förderung von „Personalstellen für die Einrichtung einer
204 Nahmobilitätskoordination“ ist aus grundsätzlichen sowie aus haushaltspolitischen Er-
205 wägungen abzulehnen. Die Landkreise müssen die Aufgabe selber bewältigen. Des-
206 halb bedarf es auch keiner „Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet
207 des Landes Hessen“.

208 Darüber hinaus handelt es sich um eine viel zu weit reichende Ermächtigung der Exe-
209 kutive. Es ist davon auszugehen, dass die mit der Nahverkehrsstrategie erarbeiteten
210 Handlungsschwerpunkte erhebliche Eingriffe in den Verkehr und die Verkehrsinfra-
211 struktur nach sich ziehen werden. Hierüber muss die Öffentlichkeit und das Parlament
212 den politischen Diskurs führen können. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden,
213 dann sollte zumindest ein Zustimmungserfordernis der Legislative zu einer Nahmobi-
214 litätsstrategie verankert werden.

215

216 **Zu § 15 „Verkehrssicherheit“**

217 Die in § 15 Abs. 1 genannte Zielsetzung der Vermeidung von Verkehrsunfällen mit
218 Todesfolgen oder schweren Personenschäden ist voll umfänglich zu unterstützen.

219 Bemerkenswert ist, dass der Gesetzentwurf für das Thema „Verkehrssicherheit“ keine
220 neuen Personalstellen vorsieht, sondern zurecht auf die vorhandene Kompetenz der



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

- 221 Akteure in den unterschiedlichen bestehenden staatlichen, kommunalen und öffent-
222 lich-rechtlichen Einrichtungen zurückgreift und „Unfallkommissionen“ in jedem Land-
223 kreis und jeder kreisfreien Stadt sowie in Sonderstatusstädten etabliert.
- 224 Damit ist keine Aufforderung verbunden, auch in diesem Bereich neue Stellen zu
225 schaffen und die Verwaltung aufzublähen.
- 226 Die in § 15 Abs. 6 vorgesehene Ausstattung landeseigener Nutzfahrzeuge (> 3,5 Ton-
227 nen) mit einem Abbiegeassistenten ist zu begrüßen.



228 **Art. 2 – Änderung des Hessischen Straßengesetzes**

229 Zu Nummer 3:

230 Die geplante Aufnahme des Grundsatzes „Erhaltung vor Neubau“ für den Landesstra-
231 ßenbau in § 1 Absatz 2 HStrG ist nur zustimmungsfähig, wenn der Gesetzentwurf er-
232 gänzt wird, wozu im Folgenden Vorschläge gemacht wird.

233 Laut Begründung des Gesetzentwurfs sind die „jährlich vom Haushaltsgesetzgeber
234 bereitgestellten Landesstraßenbaumittel im überwiegenden Umfang für die Sanierung
235 der Landesstraßen einzusetzen. Zu diesen Maßnahmen zählen Fahrbahnsanierun-
236 gen, Bauwerksinstandsetzungen und -erneuerungen sowie Um- und Ausbaumaßnah-
237 men im vorhandenen Landesstraßennetz.“

238 Daher sollte – erstens – im Gesetz der Grundsatz erweitert werden auf „Erhaltung und
239 Ausbau vor Neubau“.

240 Bislang werden die öffentlichen, vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Mittel für
241 den Landesstraßenbau überwiegend für Sanierung und Erhaltung der Landesstraßen
242 verwendet, ohne dass hierfür eine gesetzliche Verpflichtung besteht.

243 Die Gewichtung ergibt sich aus den Einzelmaßnahmen im Landesstraßenbaupro-
244 gramm, das als Anlage zum Haushaltsplan parlamentarisch legitimiert wird. Es obliegt
245 bislang dem Landesgesetzgeber, im Rhythmus der jährlichen Haushaltsgesetzgebung
246 einzelne Maßnahmen im Landesstraßenbau festzulegen und damit auch eine Gewich-
247 tung von Sanierungs-, Erhaltungs- und Neubau- bzw. Ausbaumaßnahmen vorzuneh-
248 men.

249 Mithin liegt der Fokus beim Landesstraßenbau seit Jahren ganz überwiegend auf der
250 Sanierung. Der schlechte Zustand der Landesstraßen gebietet das. Die gelebte Praxis
251 soll nun mit der Änderung des Hessischen Straßengesetzes Gesetzeskraft erhalten.

252 Problematisch wäre es, wenn mit dieser gesetzlichen Regelung eine juristische Hürde
253 für Neubau- und Ausbauvorhaben geschaffen würde.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

254 Mit der Formulierung im Gesetz könnte aus juristischer Sicht eine Einschränkung des
255 Planungsermessens und der planerischen Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers,
256 also des Verkehrsministeriums des Landes, angenommen werden. Das Wort „Grund-
257 satz“ gibt einen klaren Regelfall vor, von dem nur unter besonderen Bedingungen ab-
258 gewichen werden kann. Die Folge dieser Formulierung wäre, dass Neubau- und Aus-
259 bauvorhaben eine über die übliche planerische Gestaltungsfreiheit hinausgehende be-
260 sondere Begründung bei der Ausübung des Planungsermessens bedürften. Das wäre
261 aus Sicht der Wirtschaft abzulehnen.

262 Die Gefahr für Neu- und Ausbauprojekte wird auch sichtbar in der Formulierung aus
263 der Gesetzesbegründung, wonach Netzergänzungen beispielsweise durch Ortsum-
264 fahrungen nur in „begründeten Einzelfällen“ möglich sein sollen.

265 Die Hürde könnte im Zweifel sogar so weit reichen, dass Neu- und Ausbau von Lan-
266 desstraßen faktisch nicht realisiert werden könnten, solange nicht sämtliche Landes-
267 straßen vollständig saniert sind. Das Gesetz sollte so formuliert werden, dass keine
268 justiziable Regelung zur Verhinderung von Aus- und Neubaumaßnahmen an Landes-
269 straßen entsteht. Aus Sicht der Wirtschaft müssen Neubau- und Ausbauvorhaben dort,
270 wo erforderlich, weiterhin möglich sein.

271 Daher sollte – zweitens – im Gesetzentwurf der Grundsatz ergänzt werden um die
272 Feststellung: „Neubau- und Ausbauvorhaben werden weiterhin finanziert und umge-
273 setzt.“

274 Leider ist das bilanzierte Landesstraßenvermögen in Hessen von 4,4 Mrd. Euro (2014)
275 auf 3,7 Mrd. Euro (2021) gesunken, weil die Investitionen seit Jahrzehnten geringer
276 sind als die Abschreibungen. Die Abschreibungen liegen mit rund 220 Mio. Euro deut-
277 lich über den jährlichen Investitionen von 150 Mio. Euro in den Jahren 2022 und 2023.
278 Auch im Jahr 2024 werden die Abschreibungen (240 Mio. Euro) die Investitionen (170
279 Mio. Euro) übertreffen. Der Wertverlust beträgt also weiter rund 70 Mio. Euro jährlich.
280 Das ist aus Sicht der Wirtschaft inakzeptabel und stellt ein deutlich größeres Problem
281 dar, als es mit einem neuen Grundsatz im HStrG gelöst werden könnte.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN
UNTERNEHMERVERBÄNDE

282 Klar ist: Die Investitionen müssen angehoben werden. Es müssen mehr Kilometer sa-
283 niert und ausgebaut werden und dort, wo Bedarf und ein hinreichendes Nutzen-Kos-
284 ten-Verhältnis bestehen, auch neue Landesstraßen gebaut werden – insbesondere
285 Ortsumfahrungen.

286 Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass die Höhe der Investitionen in die Lan-
287 desstraßen zügig auf das Niveau der Abschreibungen angehoben wird.

288 Deshalb ist – drittens – zusätzlich zum Grundsatz „Erhaltung und Ausbau vor Neubau“
289 zu empfehlen, dass eine ‚Werterhaltungsregel‘ in das HStrG aufgenommen wird.
290 Dadurch würde der Landtag das Verkehrsministerium gesetzlich verpflichten, Investi-
291 tionen in Landesstraßen mindestens in Höhe der Abschreibungen zu tätigen. Die Re-
292 gelung könnte in etwa wie folgt lauten: „Das Volumen des Landesstraßenbaupro-
293 gramm muss mindestens der Höhe der Abschreibungen entsprechen.“

294

295



296 **Artikel 3 – Änderung des Mobilitätsfördergesetzes**

297

298 Zu Nummer 1:

299 Es ist keine Rechtfertigung zur Förderung von sog. Mikrodepots erkennbar, weshalb
300 diese Gesetzesänderung abzulehnen ist.

301

302 **Artikel 4 – Änderung des Hessisches Gesetz über die öffentliche Sicherheit und**
303 **Ordnung**

304

305 Im HSOG soll für die Ordnungsbehörden und die Polizei die Möglichkeit eingeräumt
306 werden, zur Geschwindigkeitsmessung das Instrument der Abschnittskontrolle anzu-
307 wenden. Dabei wird die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem Straßenabschnitt er-
308 mittelt durch Erfassung des Fahrzeugkennzeichens zu Beginn und am Ende des je-
309 weiligen Abschnitts. Der Gesetzentwurf regelt insbesondere die datenschutzrechtliche
310 Zulässigkeit der Datenerfassung. Hinsichtlich der Änderung des HSOG bestehen
311 keine Bedenken.

312

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V.

Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik

Tobias Grün, Referent für Verkehrs- und Logistikpolitik

Telefon: 069 95808-223, Mobil: 0173 7803148

E-Mail: TGruen@vhu.de www.vhu.de