



# HESSISCHER LANDTAG

14. 06. 2023

**Beschlussempfehlung und Bericht**  
**Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen**  
zu Gesetzentwurf  
Fraktion der CDU,  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
**Gesetz zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen**  
Drucksache 20/10513

hierzu:

**Änderungsantrag**  
Fraktion der CDU,  
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 20/11176

**A. Beschlussempfehlung**

**Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen empfiehlt dem Plenum, den Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des Änderungsantrags Drucks. 20/11176 – und damit in der aus der Anlage ersichtlichen Fassung – in zweiter Lesung anzunehmen.**

**(CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen AfD, Freie Demokraten bei Stimmenthaltung SPD, DIE LINKE)**

**B. Bericht**

1. Der Gesetzentwurf war dem Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen in der 128. Plenarsitzung am 15. Februar 2023 nach der ersten Lesung zur Vorbereitung der zweiten Lesung überwiesen worden.
2. Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat zu dem Gesetzentwurf eine schriftliche und am 3. Mai 2023 eine öffentliche mündliche Anhörung durchgeführt.
3. Der Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat sich zuletzt in seiner Sitzung am 14. Juni 2023 mit dem Gesetzentwurf befasst und den unter A genannten Beschluss gefasst.

Zuvor war der Änderungsantrag Drucks. 20/11176 angenommen worden.

**(CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen AfD bei Stimmenthaltung SPD, Freie Demokraten, DIE LINKE)**

Wiesbaden, 14. Juni 2023

Berichterstattung:  
**Katy Walther**

Ausschussvorsitz:  
**Dr. Stefan Naas**

**Anlage**



**Gesetz  
zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen**

Vom

**Artikel 1  
Hessisches Nahmobilitätsgesetz**

§ 1

Geltungsbereich

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

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes

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

### § 3 Zweck und Ziele

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

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

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

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

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

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

(2) Die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen unterstützt Landkreise und Gemeinden sowie Kommunalverbände durch den Austausch von Erfahrungen und die Vermittlung von fachlichen Informationen sowie Kommunikationsmöglichkeiten bei der Erfüllung ihrer Aufgaben für den Fuß- und Radverkehr. Sie ist bei dem für Verkehr 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 Straßenbausträger überörtlicher Verkehrsinfrastrukturen zu beteiligen. Zur Unterstützung der Landkreise und Gemeinden bei der Erarbeitung und Umsetzung der Mobilitätsplanung wird das Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen betrieben.

## § 11 Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination

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

## § 12 Fuß- und Radverkehrsnetze, Infrastruktur

- (1) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen durchgängig sein und die Verknüpfung mit dem öffentlichen Personenverkehr berücksichtigen. Die einzelnen Teile der Fuß- und Radverkehrsnetze sollen den durch das für Verkehr zuständige Ministerium definierten Qualitätsstandards nach Abs. 4, dem Grundsatz der Barrierefreiheit und dem Leitgedanken der Vision Zero nach § 15 Abs. 1 entsprechen. Beim Neu-, Um- und Ausbau von Straßen ist der Grundsatz des sicheren und barrierefreien Querens der Straßen durch den Fuß- und Radverkehr zu beachten.
- (2) Die Fuß- und Radverkehrsnetze sollen jeweils mit den räumlich übergeordneten und den räumlich angrenzenden Netzen abgestimmt werden. Für den Radverkehr legt das für Verkehr zuständige Ministerium das Rad-Hauptnetz Hessen als Planungsgrundlage für die unterschiedlichen Bausträger fest.

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

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

(5) Für den touristischen Radverkehr koordiniert das für Verkehr zuständige Ministerium die Streckenführung der Hessischen Radfernwege als landesweite touristische Routen mit den jeweils zuständigen Baulasträgern. 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 Baulasträger 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 Baulasträger 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 Personenverkehrs.

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

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

## § 15

### Verkehrssicherheit

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

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

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

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

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

(6) Das Land stattet innerhalb von fünf Jahren ab Inkrafttreten dieses Gesetzes alle landeseigenen Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Kraftomnibusse mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitzplatz mit einem Abbiegeassistenzsystem aus, sofern dies im jeweiligen Einzelfall technisch realisierbar ist. Ausgenommen sind landeseigene Nutzfahrzeuge des Brand- und Katastrophenschutzes, deren Erstzulassung zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes 15 Jahre oder länger zurückliegt. Das Abbiegeassistenzsystem muss die Anforderungen an die Funktion von Abbiegeassistenzsystemen, die in der Bekanntmachung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr „Empfehlungen zu technischen Anforderungen an Abbiegeassistenzsysteme für die Aus- und Nachrüstung an Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse > 3,5 Tonnen und Kraftomnibussen mit mehr als 9 Sitzplätzen einschließlich Fahrerplatz zur Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Abbiegeassistenzsysteme“ vom 4. April 2022 (VkB1. 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 2**  
**Änderungen des Hessischen Straßengesetzes**

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

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

**Artikel 3**  
**Änderung des Mobilitätsförderungsgesetzes**

§ 3 Satz 1 Nr. 2 des Mobilitätsförderungsgesetzes 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 4**  
**Änderung des Hessischen Gesetzes**  
**über die öffentliche Sicherheit und Ordnung**

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

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

„§ 14b  
Abschnittskontrolle

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

**Artikel 5**  
**Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.