



Nahmobilitätsgesetz

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

Beschluss vom 24.04.2023

Zu Artikel 1 – Mobilitätsgesetz Hessen

A. Zum Gesetzentwurf im Allgemeinen

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

Gleichwohl besteht Anlass zu grundsätzlicher Kritik.

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

Charakteristisch für die Nahmobilität ist nicht das Fortbewegungsmittel, sondern schon begriffsnotwendig die zu überwindende Distanz. Nahmobilität zeichnet sich – im Gegensatz zum Fernverkehr – durch kurze Wegstrecken aus, die zu Fuß, mit dem Fahrrad, aber auch alternativ mit Pkw, Bus, Lkw oder Bahnen zurückgelegt werden können.

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

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

Der Gesetzentwurf ist geprägt von der Unterstellung, dass nur „genehme Verkehre“ Teil der Mobilität sein können. Dieser Ansatz verkennt vollständig die Entscheidungsfreiheit, die der Mobilität innewohnt.

Die zentrale Aussage gleich zu Beginn im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs, wonach der Verzicht auf „das eigene Auto“ zu einer „Verbesserung der Mobilität für alle“ führen soll, verkennt die Realität und vor allem die Anforderungen der die Mobilität erfahrenden Menschen und auch der Wirtschaft in erstaunlicher Weise:

Zum einen werden die Bedarfe zur wetterunabhängigen Beförderung von Menschen über längere Strecken sowie von kranken, alten oder gehbehinderten Menschen offenkundig übersehen, zum anderen wird der Bedarf zum Transport von Waren weitgehend ignoriert.

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

Problematisch ist auch die Wertung im Gesetzentwurf zu Frage ‚Eigentum oder Besitz von Fahrzeugen‘: Das im zweiten Absatz im Bereich „A. Problem“ des Gesetzentwurfs genannte Ziel der „Stärkung (...) von Sharing-Angeboten“ ist eine politische Setzung, für die keine Rechtfertigung erkennbar ist. Wieso sollte sich der Staat pauschal in die Beantwortung der Frage einmischen, ob das Eigentum an Fahrzeugen (vom Elektroroller bis zum Auto) besser oder schlechter sein soll als der temporäre Besitz durch Sharing-Angebote? Wenn überhaupt sind solche Fragen in speziellen Aspekten der Flächennutzung auf kommunaler Ebene zu klären, etwa bei der Ausweisung und verkehrlichen Anbindung neuer Wohngebiete – aber nicht durch das Land. Im Übrigen verkennt dieser Ansatz die

Wirklichkeit der tatsächlichen Nutzung von Sharing-Angeboten, die zur Zeit zu wesentlichen Einschränkungen gerade dieser Angebote führen.

Hingegen ist das im dritten Absatz der Problembeschreibung genannte Ziel einer Verbesserung der Verkehrssicherheit voll umfänglich zu unterstützen. Allerdings bedarf es dazu keines neuen Gesetzes.

Das im Abschnitt „B. Lösung“ genannte Anliegen, die „emissionsarme Mobilität voranzutreiben“, ist aus Sicht der Wirtschaft zwar tendenziell zu unterstützen. Allerdings darf es nicht einseitig zu einer pauschalen Verbannung von Fahrzeugen mit modernen Verbrennungsmotoren aus den Städten und Gemeinden führen, sondern es muss die Verhältnismäßigkeit bei der Regelung des Umgangs mit Emissionen gewahrt werden.

Für die hessische Wirtschaft gibt es kein per se bestes oder bevorzugtes Verkehrsmittel. Die Verkehrsmittelwahl sollte bedarfsgerecht erfolgen können. Die isoliert einseitige Bedienung von Interessen der Fahrradfahrer oder Fußgänger ist Ausdruck einer dirigistischen Verkehrspolitik.

Auch deshalb findet der Gesetzentwurf keine Unterstützung.

Für Arbeitnehmer ist eine gute verkehrliche Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätte ein entscheidender Aspekt für die Wahl des Beschäftigungsverhältnisses. Eine gute verkehrliche Erreichbarkeit trägt damit zur Fach- und Arbeitskräftesicherung in den hessischen Unternehmen bei.

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

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

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

Eine echte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs ist mit dem vorgelegten Gesetzentwurf allerdings nicht zu erwarten, geschweige denn eine Verbesserung der Mobilität für alle. Zum ganz überwiegenden Teil wird mit dem Entwurf lediglich das ohnehin bereits praktizierte Handeln der Landesregierung auf dem Gebiet der Nahmobilität in Gesetzesform gegossen. Die Regelungen haben also meist nur deklaratorischen Charakter.

Richtigerweise wird den kommunalen Trägern nicht dirigistisch ein Verhalten vorgegeben. Die Maßnahmen zur angeblichen Stärkung der Nahmobilität erschöpfen sich überwiegend in Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen für Dritte. Grund hierfür ist, wie sich der Gesetzesbegründung an mehreren Stellen entnehmen lässt, dass die Zuständigkeiten für die Nahmobilität betreffende Maßnahmen wie beispielsweise für die Infrastruktur, das Mobilitätsmanagement oder das Parkraummanagement überhaupt nicht umfassend auf Landesebene liegen. Die gesetzliche Regelung von Beratungs-, Informations- und Unterstützungsleistungen ist nicht erforderlich und daher abzulehnen.

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

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

B. Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu § 2 „Begriffsbestimmungen“

Zu Nummer 1.)

Gleich im zweiten Paragraphen wird ein wesentlicher Inhalt des Gesetzes verschleiert: Weder im Gesetzestext noch in der Begründung wird klar, welche Verkehrsteilnehmer neben den Fußgängern und den Fahrradfahrern zur „Nahmobilität“ gezählt werden sollen. Hier muss explizit gesagt werden, wer oder was gemeint ist. Der nicht näher konkretisierte Verweis auf bestimmte Fahrzeuge nach dem Straßenverkehrsgesetz erweckt die Vorstellung, dass neben Fußverkehr und Fahrrädern als Fortbewegungsmittel auch Kraftfahrzeuge wie Pkw zur Nahmobilität gezählt werden. Das ist tatsächlich aber nicht der Fall. Denn die Autoren des Gesetzentwurfs wollen lediglich sog. Pedelecs, also Fahrräder mit elektrischem Unterstützungsmotor, zur Nahmobilität neben Fußgängern und Fahrradfahren zählen.

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

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

Zu Nummer 3.)

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

Zu § 3 „Zweck und Ziele“

Zu § 3, Abs. 2, Satz 3:

Die Zielbestimmung in diesem Satz, wonach „allen Menschen in Hessen (...) eine gerechte Teilhabe an Mobilitätsangeboten und Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden“ soll, ist gleichermaßen unbestimmt wie verzichtbar. Denn: Was heißt hier „gerecht“? Auf solch vage und politisch hoch umstrittenen Begriffe, die in anderen Politikfeldern bedeutsam sind, sollte ein Gesetz in der Verkehrspolitik verzichten.

Zu § 3, Abs. 4:

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

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

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

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

Erneut vergrößert die Regierungskoalition den öffentlichen Sektor, indem neue Institutionen und Personalstellen geschaffen werden sollen. Diese Aufblähung des staatlichen und kommunalen Sektors ist grundsätzlich abzulehnen. Auch für die Aufgaben rund um die Verkehre von Fußgängern und Fahrradfahren ist nicht erkennbar, wieso weitere Einrichtungen geschaffen werden sollen. In Zeiten des demographisch bedingten Arbeitskräftemangels erhöht eine solche Ausweitung des Staatssektors die Schwierigkeiten privater Unternehmen, offene Stellen zu besetzen.

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

Zu § 6 „Öffentlichkeitsarbeit“

Auch der Inhalt dieser Regelung ist strikt abzulehnen. Denn zu einer liberalen (Verkehrs)Politik gehört es, dass das Land nicht für eine bestimmte Mobilitätsform werblich aktiv wird und versucht, auf die Bevölkerung einzuwirken. In einer pluralen, freiheitlichen Gesellschaft hat der Staat bewusst nicht die Aufgabe, den Bürgern zu erklären und zu empfehlen, wie sie ihre ganz normalen Alltagsabläufe organisieren sollten. Dazu gehört auch die Mobilität.

Zu § 8 „Mobilitätsmanagement“

Auch die Regelungen dieses Absatzes sind größtenteils eine Überschreitung der Zuständigkeit einer Landesregierung. Die hessischen Unternehmen bedürfen keiner Unterstützung durch mit Steuergeldern finanzierte Mitarbeitern des Landes beim „betrieblichen Mobilitätsmanagement“. Das schaffen die Unternehmen bisher schon ganz alleine und sehr erfolgreich. Die in diesem Paragraphen genannten „Beratungs- und Kommunikationsangebote“ sind nicht erforderlich, sondern bergen vielmehr erneut die Gefahr, dass Akteure des Landes versuchen, im Sinne der politischen Vorgaben des Verkehrsministeriums die freie Mobilitätswahl von Bürgern und Unternehmen illegitimerweise zu beeinflussen.

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

Zu § 9 „Parkraummanagement“

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

Die im § 9 scheinbar wertfrei angebotenen „Kommunikations- und Beratungsmaßnahmen“ zu Themen wie „der optimierten Bewirtschaftung von Parkraum“ oder zu „Abstellflächen für Fahrräder oder Lastenräder“ lassen eine einseitige Benachteiligung motorisierter Verkehre und insbesondere des Autoverkehrs erwarten. Eine solche Einmischung in die Kommunalpolitik sollte der Landtag nicht beschließen.

Zu § 10 „Nachhaltige Mobilitätsplanung“

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

Zu § 11 „Nahmobilitätsstrategie, Nahmobilitätskoordination“

Auch die hier vorgesehene Förderung von „Personalstellen für die Einrichtung einer Nahmobilitätskoordination“ ist aus grundsätzlichen sowie aus haushaltspolitischen Erwägungen abzulehnen. Die Landkreise müssen die Aufgabe selber bewältigen. Deshalb bedarf es auch keiner „Nahmobilitätsstrategie als Rahmenstrategie für das Gebiet des Landes Hessen“.

Darüber hinaus handelt es sich um eine viel zu weit reichende Ermächtigung der Exekutive. Es ist davon auszugehen, dass die mit der Nahverkehrsstrategie erarbeiteten Handlungsschwerpunkte erhebliche Eingriffe in den Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur nach sich ziehen werden. Hierüber muss die Öffentlichkeit und das Parlament den politischen Diskurs führen können. Sollte dieses Gesetz verabschiedet werden, dann sollte zumindest ein Zustimmungserfordernis der Legislative zu einer Nahmobilitätsstrategie verankert werden.

Zu § 15 „Verkehrssicherheit“

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

Bemerkenswert ist, dass der Gesetzentwurf für das Thema „Verkehrssicherheit“ keine neuen Personalstellen vorsieht, sondern zurecht auf die vorhandene Kompetenz der Akteure in den unterschiedlichen bestehenden staatlichen, kommunalen und öffentlich-rechtlichen Einrichtungen zurückgreift und „Unfallkommissionen“ in jedem Landkreis und jeder kreisfreien Stadt sowie in Sonderstatusstädten etabliert.

Damit ist keine Aufforderung verbunden, auch in diesem Bereich neue Stellen zu schaffen und die Verwaltung aufzublähen.

Die in § 15 Abs. 6 vorgesehene Ausstattung landeseigener Nutzfahrzeuge (> 3,5 Tonnen) mit einem Abbiegeassistenten ist zu begrüßen.

Art. 2 – Änderung des Hessischen Straßengesetzes

Zu Nummer 3:

Die geplante Aufnahme des Grundsatzes „Erhaltung vor Neubau“ für den Landesstraßenbau in § 1 Absatz 2 HStrG ist nur zustimmungsfähig, wenn der Gesetzentwurf ergänzt wird, wozu im Folgenden Vorschläge gemacht wird.

Laut Begründung des Gesetzentwurfs sind die „jährlich vom Haushaltsgesetzgeber bereitgestellten Landesstraßenbaumittel im überwiegenden Umfang für die Sanierung der Landesstraßen einzusetzen. Zu diesen Maßnahmen zählen Fahrbahnsanierungen, Bauwerksinstandsetzungen und -erneuerungen sowie Um- und Ausbaumaßnahmen im vorhandenen Landesstraßennetz.“

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

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

Die Gewichtung ergibt sich aus den Einzelmaßnahmen im Landesstraßenbauprogramm, das als Anlage zum Haushaltsplan parlamentarisch legitimiert wird. Es obliegt bislang dem Landesgesetzgeber, im Rhythmus der jährlichen Haushaltsgesetzgebung einzelne Maßnahmen im Landesstraßenbau festzulegen und damit auch eine Gewichtung von Sanierungs-, Erhaltungs- und Neubau- bzw. Ausbaumaßnahmen vorzunehmen.

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

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

Mit der Formulierung im Gesetz könnte aus juristischer Sicht eine Einschränkung des Planungsermessens und der planerischen Gestaltungsfreiheit des Vorhabenträgers, also des Verkehrsministeriums des Landes, angenommen werden. Das Wort „Grundsatz“ gibt einen klaren Regelfall vor, von dem nur unter besonderen Bedingungen abgewichen werden kann. Die Folge dieser Formulierung wäre, dass Neubau- und Ausbauprojekten eine über die übliche planerische Gestaltungsfreiheit hinausgehende besondere Begründung bei der Ausübung des Planungsermessens bedürften. Das wäre aus Sicht der Wirtschaft abzulehnen.

Die Gefahr für Neu- und Ausbauprojekten wird auch sichtbar in der Formulierung aus der Gesetzesbegründung, wonach Netzergänzungen beispielsweise durch Ortsumfahrungen nur in „begründeten Einzelfällen“ möglich sein sollen.

Die Hürde könnte im Zweifel sogar so weit reichen, dass Neu- und Ausbau von Landesstraßen faktisch nicht realisiert werden könnten, solange nicht sämtliche Landesstraßen vollständig saniert sind. Das Gesetz sollte so formuliert werden, dass keine justiziable Regelung zur Verhinderung von Aus- und Neubaumaßnahmen an Landesstraßen entsteht. Aus Sicht der Wirtschaft müssen Neubau- und Ausbauprojekten dort, wo erforderlich, weiterhin möglich sein.

Daher sollte – zweitens – im Gesetzentwurf der Grundsatz ergänzt werden um die Feststellung: „Neu- und Ausbauprojekten werden weiterhin finanziert und umgesetzt.“

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

Klar ist: Die Investitionen müssen angehoben werden. Es müssen mehr Kilometer saniert und ausgebaut werden und dort, wo Bedarf und ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis bestehen, auch neue Landesstraßen gebaut werden – insbesondere Ortsumfahrungen.

Vor diesem Hintergrund ist zu empfehlen, dass die Höhe der Investitionen in die Landesstraßen zügig auf das Niveau der Abschreibungen angehoben wird.

Deshalb ist – drittens – zusätzlich zum Grundsatz „Erhaltung und Ausbau vor Neubau“ zu empfehlen, dass eine ‚Werterhaltungsregel‘ in das HStrG aufgenommen wird. Dadurch würde der Landtag das Verkehrsministerium gesetzlich verpflichten, Investitionen in Landesstraßen mindestens in Höhe der Abschreibungen zu tätigen. Die Regelung könnte in etwa wie folgt lauten: „Das Volumen des Landesstraßenbauprogramms muss mindestens der Höhe der Abschreibungen entsprechen.“

Artikel 3 – Änderung des Mobilitätsfördergesetzes

Zu Nummer 1:

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

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

Im HSOG soll für die Ordnungsbehörden und die Polizei die Möglichkeit eingeräumt werden, zur Geschwindigkeitsmessung das Instrument der Abschnittskontrolle anzuwenden. Dabei wird die Durchschnittsgeschwindigkeit auf einem Straßenabschnitt ermittelt durch Erfassung des Fahrzeugkennzeichens zu Beginn und am Ende des jeweiligen Abschnitts. Der Gesetzentwurf regelt insbesondere die datenschutzrechtliche Zulässigkeit der Datenerfassung. Hinsichtlich der Änderung des HSOG bestehen keine Bedenken.