

Stenografischer Bericht

öffentliche Anhörung

20. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum

28. August 2025 – 14:31 bis 15:30 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Michael Boddenberg (CDU)

CDU

Tanja Jost
Heiko Kasseckert
Christoph Mikuschek
J. Michael Müller (Lahn-Dill)
Sebastian Müller (Fulda)
Anna-Maria Schölch
André Stolz
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

Elke Barth
Karina Fissmann-Renner
Stephan Grüger
Maximilian Ziegler (Vogelsberg)

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Jürgen Frömmrich
Mirjam Glanz
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas


Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU:	Moritz Palm
AfD:	Axel Lange
SPD:	Franziska Pautsch
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:	Jan Alexander Fröhlich
Freie Demokraten:	Tobias Schmidt

Landesregierung, Rechnungshof, etc.:

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amts- bezeichnung	Ministerium, Behörde
Karl Manser	M	HMWVW
BARTHEL, PASCAL	ROR	II
Nitsch, Oliver	Rel	StK
Breider, Ulrike	Dir. in HRH	HRH

Teilnehmerliste zu GE 21/2183

Institution	Name	Teilnahme
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main	Herr Grobba	teilgenommen
Sachverständige		
	Rechtsanwalt Dr. Johannes M. Jäger	teilgenommen
Hochschule Darmstadt Fachbereich Bauingenieurwesen	Prof. Dr.-Ing. Jürgen Foll- mann	teilgenommen
	Rechtsanwalt Dr. Olaf Dilling	teilgenommen

Institution	Name	Teilnahme
Anzuhörende		
ADAC Hessen-Thüringen e. V.	Vorsitzender Wolfgang Wagner	
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) Landesverband Hessen	Geschäftsführer Sofrony Riedmann	teilgenommen
Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e. V.	Geschäftsführer Burghard Siebert	teilgenommen
Fachdienst Steuerungsunterstützung, Organisation und Kreis- organe - Verkehrs- und Mobilitätsplanung	Karsten Maaß (Bereichsleitung)	
Hessischer Industrie- und Handelskammertag	Theo Schneider (Referent für Wirtschaftspolitik)	teilgenommen
Ingenieurkammer Hessen	Präsident Dipl.-Ing. Ingolf Kluge	
Planungsgesellschaft RV-K GmbH	Paul Fremer	teilgenommen
Regionalverband Frankfurt Rhein Main	Verbandsdirektorin Frau Claudia Jäger Antje Quitta (Regionale Radverkehrsbeauf- tragte)	
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V. (VhU)	Hauptgeschäftsführer Dirk Pollert	
Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen Körperschaft des öffentlichen Rechts	Präsident Gerhard Greiner	
Hessischer Handwerkstag / Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Handwerkskammern		
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		
Hessischer Städtetag Wiesbaden		

Protokollführung: Heike Schnier
Sonja Samulowitz

Öffentliche Anhörung

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

Viertes Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes

– **Hessisches Radwegebaubeschleunigungsgesetz**

– **Drucks. [21/2183](#) –**

hierzu:

Änderungsantrag

Fraktion der Freien Demokraten

– **Drucks. [21/2311](#) –**

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden

– Ausschussvorlage WVA 21/12 –

(verteilt: Teil 1 am 19.08.2025)

Vorsitzender: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 20. Sitzung des Ausschusses und heiße alle Sachverständigen und Anzuhörenden herzlich willkommen. Sie haben wahrgenommen, dass wir zuvor schon eine Anhörung hatten; deswegen konzentriere ich mich bei meiner Begrüßung auf Sie. Schön, dass Sie neben dem Erstellen der schriftlichen Stellungnahmen die Zeit gefunden haben, uns persönlich für das Beantworten von Fragen zur Verfügung zu stehen.

Wir haben vorgesehen, dass Sie in jeweils drei Minuten kurz und prägnant noch einmal vortragen, was für Sie die Kernbotschaften Ihrer Stellungnahmen sind. Danach geben wir den Fraktionen die Gelegenheit, Fragen zu stellen. Ich werde die Sachverständigen aufrufen und dann die Anzuhörenden. Als Erste haben jedoch – das ist die Regel – die Vertreter der Kommunalen Spitzenverbände die Gelegenheit zur Stellungnahme. Herr Grobba vom Hessischen Städte- und Gemeindebund, bitte schön.

Herr **Grobba:** Sehr geehrter Herr Vorsitzender Boddenberg, sehr geehrter Herr Staatsminister Mansoori, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Wir haben hierzu nur eine kurze Stellungnahme abgegeben.

Erster Punkt. Die Idee, dass man den Radwegbau als im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegend bezeichnet, ist sehr charmant, da damit Schwierigkeiten gerade in sensiblen Bereichen deutlich reduziert werden könnten; denn abgesehen von dem finanziellen Kraftakt, den es bedeutet, einen Radweg zwischen Ortsteilen und Gemeindeteilen zu bauen, befindet sich dieser

häufig im Außenbereich, der einfach sehr sensibel ist. Das würde wahrscheinlich viele Hindernisse beseitigen.

Zweiter Punkt. Ich habe gerade gesehen, dass wir in unserer Stellungnahme den § 21 des FDP-Gesetzentwurfs genannt haben und nicht, wie es korrekterweise hätte sein müssen, den § 23. Eine derartige Befreiung würden wir als problematisch ansehen. Wenn entlang einer klassifizierten Straße ohne Zustimmung des übergeordneten Straßenbaulastträgers Maßnahmen durchgeführt werden, kann das leicht dazu führen, dass enorme Finanzmittel einfach versenkt werden; denn ohne Absprache und Abstimmung kann dies nicht umgesetzt werden. Das würden wir sehr kritisch sehen. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Ich danke Ihnen. – Dann kommen wir zu den Sachverständigen. Wir gehen in alphabetischer Reihenfolge vor. Bitte sagen Sie auch zwei Sätze zu Ihrem Hintergrund. Als Erster hat Herr Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt, das Wort. – Herr Dr. Dilling, bitte schön.

Herr Dr. **Dilling:** Vielen Dank für die Einladung. Ich bin Rechtsanwalt für Infrastrukturrecht in Berlin und beschäftige mich vor allen Dingen mit Verkehrs- und Straßenrecht aus einer verwaltungsrechtlichen Perspektive. Das heißt, es passt ganz gut. Ich habe den Weg hierher auch auf mich genommen, weil ich Hessen verbunden bin: Ich habe hier studiert. Ich habe festgestellt, dass der Unterzeichner des Gesetzentwurfs, Herr Dr. Stefan Naas, mit mir in Frankfurt studiert hat. Das wollte ich gleich offenlegen, um irgendwelchen Vermutungen hinsichtlich meiner Befangenheit usw. vorzubeugen.

Damit bin ich gleich beim Thema: Apfelernte in Hessen. Meine Meinung ist, dass dieser Gesetzentwurf eine Art niedrig hängende Frucht ist. Wir hatten in ganz vielen Bereichen – bisher schon bei Infrastruktur und erneuerbaren Energien – Beschleunigungsgesetzgebungen, bei denen etliche Instrumente, die wir hier haben, ebenfalls bereits aufgetaucht sind und sich auch bewährt haben. Insofern haben wir da eine Menge Leitern und Schubkarren herumstehen, die schon für andere Zwecke genutzt wurden und die, wie ich in meiner schriftlichen Stellungnahme dargelegt habe, meiner Meinung nach auch rechtlich keine großen Bedenken hervorrufen.

Quantitativ ist es so, dass das hessische Straßenrecht für den Bau von Landesstraßen, Kreisstraßen und Gemeindestraßen zuständig ist. Wenn man sich die Listen mit den Projekten anschaut, stellt man fest, das ist ganze Menge. Ich glaube, zurzeit sind mehr als 150 Projekte entweder in Vorbereitung, im Bau oder in Planung. Das sind allerdings nur die Landesstraßen; Kreisstraßen und Gemeindestraßen kommen noch hinzu.

Wenn man sich jetzt nicht nur die Quantität der Früchte, die an den Bäumen hängen, anschaut, sondern auch die Qualität oder das Bedürfnis, stellt man fest: Das Bedürfnis ist groß. Wir haben den Klimaschutz, der im Bereich Verkehr vorangebracht werden muss, und wir haben teilweise gravierende Verkehrssicherheitsprobleme in der Fläche. Entlang von Landstraßen finden, statisch gesehen, viele Unfälle sozusagen im Längsverkehr statt, und gerade da sind Fahrradwege

wichtig. Wir haben auch immer mehr Probleme – in Deutschland insgesamt, aber auch in Hessen –, die Fläche gut mit ÖPNV zu versorgen. Da bietet sich das Fahrradfahren als eine gute Alternative an. Aufgrund der Pedelecs, die sich zunehmend durchsetzen, können auch immer mehr Nutzergruppen davon profitieren. Insofern hat man Rückenwind durch die Bezugnahme auf hohe Verfassungsgüter: Lebensgrundlagen und Klimaschutz natürlich, dann Leben und Gesundheit und als Drittes Teilhabe durch das Ermöglichen von Mobilität, auch in Bezug auf den Sozialstaat.

Ich denke, insofern ist der Gesetzentwurf insgesamt sehr zu begrüßen. Auch rechtlich habe ich da keine Bedenken. Das kann man alles nachlesen. Bei konkreten Fragen werde ich auch Rede und Antwort stehen.

Abschließend ist eigentlich nur anzumerken: Es gibt einen Punkt, an dem eine kleine redaktionelle Änderung eine Verbesserung bringen würde, und zwar geht es um die Planfeststellung. Es sollen weiterhin Planfeststellungsverfahren stattfinden bei Enteignungen, die nicht aufgrund einer Baugenehmigung erfolgen, und bei Umweltverträglichkeitsprüfungen. Ich denke, wenn man das etwas gliedert, ist es verständlicher als jetzt. Da gibt es mit „und“ und „oder“ ein bisschen viele logische Junktoren, die den Satz verkomplizieren. Aber ansonsten habe ich nichts gefunden, von dem ich sagen würde, das ist rechtlich bedenklich.

Herr Prof. **Dr. Follmann:** Mein Name ist Jürgen Follmann; ich bin im Fachbereich Bauingenieurwesen der Hochschule Darmstadt tätig und dort für Verkehrswesen und Mobilität zuständig. Wir sind diejenigen, die in Darmstadt viel mit Radverkehr machen. Die Idee der Radschnellverbindung ist bei uns entstanden; das ist wichtig. Das ist deswegen wichtig, weil wir da auch schon versuchen, schnelle Lösungen und Verhandlungslösungen zu realisieren. – So viel zum Hintergrund.

Ich selbst leite in Deutschland die Ausschüsse für Verkehrssicherheit aus der Perspektive der Forschung. Deswegen fließt bei mir zum Thema Verkehrssicherheit eine ganze Menge zusammen. Ich habe meine Argumentation auch ganz bewusst aus dieser Sicht formuliert; denn wir haben außerorts ein riesengroßes Problem mit der Verkehrssicherheit. Dort haben wir nämlich steigende Zahlen von Unfällen mit Schwerverletzten und mit Getöteten, gerade im Radverkehr, im Gegensatz zum normalen Verkehr.

Wir sind also auf einem ganz schlechten Weg; das muss man sagen. An vielen Stellen brauchen wir dringend vom Kraftfahrzeugverkehr getrennte Anlagen, und es kann nicht sein, dass wir dafür zehn Jahre und mehr brauchen, wenn wir in normale Planverfahren gehen. Deswegen ist es absolut zu begrüßen, dass das in dem Bereich schneller geht. Insofern zielt der Gesetzentwurf komplett in die richtige Richtung.

Es kommt jedoch ein Aber hinzu. Der Ansatz ist völlig okay. Wir haben viele andere Dinge, bei denen wir genauso lange brauchen. Ich erwähne nur einmal Fahrbahnteile außerorts, die wir bauen wollen, um dafür zu sorgen, dass Menschen die Straßen überqueren können. Dafür

brauchen wir genauso lange. Deswegen sehen wir Fachexperten dies durchaus als ersten Ansatz. Aber wir brauchen eigentlich an viel mehr Stellen eine gewisse Beschleunigung, damit wir manche Dinge hinbekommen. Zumindest aus Nachbarbundesländern kann ich nämlich berichten, dass die an den Stellen viel fixer sind als wir. Da könnten wir durchaus einen Zahn zulegen.

Insgesamt geht der Gesetzentwurf absolut in die richtige Richtung. Wir würden es aus der Perspektive der Verkehrssicherheit begrüßen, dass das nicht bei der Zehn-Kilometer-Strecke, sondern erst bei der 20-Kilometer-Strecke endet; denn, wenn wir den Pedelec-Radius nehmen, sind wir bei 20 Kilometern. Einen Radweg von dieser Länge braucht man zum Beispiel zwischen Dieburg und Darmstadt; der Radweg ist also länger als zehn Kilometer. Das sind typische Dinge, die man im Feinen nachjustieren kann.

Vom Grundsatz her ist der Gesetzentwurf also absolut auf dem richtigen Weg. Aber wichtig ist eigentlich die Message, dass wir auch an anderen Stellen noch anpacken müssen. Wir müssen – so sage ich das einmal – einfach pragmatischer damit umgehen und mehr Mut haben, etwas zu tun. Diesen Mut, etwas zu tun, müssten wir wieder entwickeln, dann wären wir viel schneller.

Ich habe ganz bewusst noch etwas zu dem Thema Verhandlungslösung geschrieben; denn damit haben wir bei der Radschnellverbindung wirklich Erfolg. Mir ist es eigentlich lieber, man verhandelt, als dass man fünf Runden dreht und manchmal noch vor Gericht landet, um dann beizukommen. Deswegen müsste das Instrument der Verhandlungslösung unbedingt explizit genannt werden; das steht nämlich gar nicht so im Gesetz. Wir haben es gemacht, wir haben den Mut gehabt, und wir werden an vielen Stellen auch dafür belohnt. – So viel als Ergänzung von meiner Seite.

Herr **Dr. Jäger**: Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin Rechtsanwalt in Frankfurt am Main. Ich bin im Bereich des Infrastrukturrechts und auch – vornehmlich – des Beschaffungsrechts tätig.

Vielen Dank für die Einladung. Ich möchte die wichtigsten Punkte meiner Stellungnahme kurz hervorheben. Wie schon in den Stellungnahmen meiner Vorredner durchgedrungen ist, geht dieser Gesetzentwurf in die richtige Richtung; denn er erleichtert den Ausbau von Radwegen, beschleunigt Verfahren und stärkt auch die Verkehrssicherheit. Aber das ist eben nicht nur ein verkehrspolitisches, sondern auch ein klimapolitisches Signal; denn durch die Nutzung von Radwegen werden Emissionen reduziert, und sie machen den Radverkehr attraktiver.

Auch ich habe ein paar kleine Anmerkungen zu den Formulierungen des Entwurfs. Das zentrale Element ist die neue Vorschrift des § 9 Absatz 3, die den Bau unselbstständiger Radwege in das überragende öffentliche Interesse rücken soll. Konflikte mit anderen Belangen, wie dem Naturschutz oder dem Eigentumsrecht, lassen sich so selbstverständlich schneller und auch rechtssicherer lösen. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem sogenannten Klimabeschluss betont, dass alle staatlichen Stellen dem Klimaschutz verpflichtet sind. Radwege leisten auf kommunaler und auf Landesebene im Verkehrssektor einen unmittelbaren Beitrag dazu.

Mein Verbesserungsvorschlag wäre allerdings, auch selbstständige Radwege einzubeziehen, da die Unterscheidung zwischen beiden Formen in der Praxis häufig sehr schwierig ist; denn das Merkmal, das unselbstständige Radwege ausmacht, nämlich der unmittelbare Zusammenhang zwischen ihnen und der Straße, besteht nur dann, wenn beide dieselbe Verkehrsfunktion erfüllen. Nach der Rechtsprechung kann das im Einzelfall bei kurzen Entfernungen, aber auch bei einer Distanz von mehreren hundert Metern zwischen den beiden Fahrbahnkörpern angenommen werden – oder eben nicht. Selbstständige Radwege aufzunehmen wäre daher ein Mittel, um hier Auslegungsschwierigkeiten zu verhindern.

Ein zweiter wichtiger Punkt betrifft die Genehmigungsfreiheit nach § 23 Absatz 6 des Entwurfs. Es ist richtig – auch hier wieder –, dass Kommunen künftig nicht mehr die Zustimmung der Straßenbaubehörde brauchen sollen, wenn sie Radwege in der Schutzstreifenzone bauen. Dennoch sollte hier eine Anzeigepflicht vorgesehen werden; sonst besteht die Gefahr, dass die zuständige Straßenbaubehörde gar nichts von den Baubehörden erfährt und es zu Koordinierungsproblemen, beispielsweise mit anderen Bauvorhaben, kommt. Deshalb ist übrigens eine solche Anzeigepflicht im Bundesfernstraßenrecht für den Bau von Solaranlagen entlang von Straßen vorgesehen.

Der dritte Punkt betrifft den § 33 des Entwurfs. Dieser sieht vor, dass Planfeststellungsverfahren nur dann notwendig werden, wenn kein Bebauungsplan vorliegt und Enteignungen erforderlich sind oder eine UVP-Pflicht besteht. Auch diese Regelung ist sachgerecht. Die Formulierung halte ich, wie auch der Kollege, für etwas unglücklich; denn, wenn man „Enteignungen vorzunehmen“ schreibt, klingt das fast wie eine behördliche Pflicht zur Enteignung. Passender ist die Formulierung: „wenn ein Enteignungsverfahren notwendig ist“. Das entspricht auch der Terminologie der anderen Straßengesetze der Länder und des Bundes.

Der vierte Punkt ist, dass Hessen eine Gesetzgebungskompetenz für die UVP-Pflicht bei Radwegen hat. Der Bund hat in § 14d des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes, der kürzlich eingeführt wurde, lediglich die Radwege an den Bundesstraßen geregelt. Wichtig ist aber, dass die hessische Regelung hier eng an den bundesrechtlichen „Vorgaben“ bleibt; denn § 14d des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes privilegiert ausdrücklich unselbstständige Radwege. Sie benötigen im Grundsatz keine Umweltverträglichkeitsprüfung, weil von ihnen keine eigenen schädlichen Umweltauswirkungen befürchtet werden respektive diese in der Regel nicht von ihnen ausgehen. Bei selbstständigen Radwegen, die in diesem Entwurf aber mit vorgesehen sind, wäre genau das anders. Gerade das, so meine ich, könnte sich als bundes- respektive europarechtswidrig herausstellen.

Der fünfte Punkt betrifft die Regelung zur „vorvorzeitigen Besitzeinweisung“ in § 36a des Entwurfs. Diese ist ebenfalls ein sehr nützliches Instrument, um den Bau schneller zu beginnen. Wann ein Radwegvorhaben aber als planreif gilt, sollte meiner Auffassung nach durch Auslegungshinweise, Handreichungen usw. der Landesregierung konkretisiert werden. Sonst drohen nämlich auch hier Rechtsstreitigkeiten mit Grundstückseigentümern und unter Umständen auch mit Naturschutzverbänden.

Lassen Sie mich zum Schluss noch etwas über den vorliegenden Entwurf Hinausgehendes sagen. Die eigentliche Beschleunigung von Infrastrukturvorhaben hängt nicht nur mit Rechtsveränderungen zusammen, sondern eben auch mit der Verwaltungspraxis. Sinnvoll wäre es aus meiner Sicht daher, zum Beispiel digitale Plattformen mit Musterunterlagen, standardisierte Querschnittslösungen für Radwege und zentrale Beratungsstellen, die Kommunen und Landkreise unterstützen, einzuführen. Die Landesregierung macht dies bereits – dessen bin ich mir bewusst – und hat zusammen mit Hessen Mobil einige Beratungsschwerpunkte für die Kommunen aufgebaut. Aber die Ausweitung dessen halte ich für möglich und auch für nötig. – Vielen Dank.

Vorsitzender: Herzlichen Dank auch an Sie, Herr Dr. Jäger. – Dann kommen wir zu den Anzuhörenden und fangen, alphabetisch vorgehend, mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club an. Herr Geschäftsführer Sofrony Riedmann, bitte.

Herr **Riedmann:** Herr Vorsitzender, Herr Minister! Ich möchte mich zunächst beim Ausschuss für die Möglichkeit bedanken, heute hier Stellung zu nehmen. An der Stelle geht auch ein Dank an die FDP-Fraktion dafür, dass wir heute über diesen Gesetzentwurf sprechen können.

Der Entwurf geht auf Vorschläge des ADFC und des ADAC zurück, die wir im vergangenen Herbst vorgelegt haben. Wir nehmen dabei in den Blick, dass wir im außerörtlichen Radwegenetz erhebliche Lücken haben, wodurch die freie Verkehrsmittelwahl und die Verkehrssicherheit nicht flächendeckend gewährleistet sind. Auch haben wir die Situation – das wurde eben schon angesprochen –, dass an fast der Hälfte der tödlichen Unfälle in Hessen Radfahrende außerorts beteiligt sind, obwohl dort nur ein relativ kleiner Anteil des Radverkehrs zu verzeichnen ist. Daran sieht man auch, wie überproportional groß dort die Probleme mit der Verkehrssicherheit sind.

Diese Probleme lassen sich durch straßenbegleitende Radwege, also durch eine Entflechtung des Rad- und Fußverkehrs sowie des Kfz-Verkehrs, beheben. Das ist das effektive Mittel. Hessen Mobil hat in den vergangenen Jahren hier Strukturen aufgebaut und ausgebaut. Es wurden auch zusätzliche Haushaltsmittel bereitgestellt. Insgesamt ist man vorwärtsgekommen.

Jedoch ist das Ausbautempo von im Moment ca. zehn Kilometern Radwegen an Landesstraßen pro Jahr nicht ausreichend, um in absehbarer Zeit zu einem flächendeckenden Radwegenetz in Hessen zu kommen. Die Planungsverfahren sind deutlich zu lang. Im Durchschnitt dauern sie fünf bis acht Jahre; bei komplizierteren Projekten wird es länger. Aus unserer Sicht wäre es nötig, die Dauer der Verfahren auf maximal drei Jahre deutlich zu reduzieren. Das müsste aus unserer Sicht das Ziel sein.

Ich komme zu den konkreten Vorschlägen des Gesetzentwurfs. Zunächst einmal geht es darum – das wurde auch schon angesprochen –, dass Radwege in der Regel ohne Planfeststellungsverfahren geplant werden sollten. Hessen Mobil nutzt heute in der Regel das Instrument der Plan genehmigung bzw. des Planentfallens dafür. Das ist allerdings begründungspflichtig. Wir wollen, dass das gesetzliche Regel-Ausnahme-Verhältnis umgekehrt wird, dass sozusagen standard-

mäßig ohne Planfeststellungsverfahren geplant wird. Das ist der absolut richtige Ansatz, den dieser Gesetzentwurf hierzu vorsieht.

Es kann natürlich Situationen geben – auch das wurde schon angesprochen –, in denen ein Planfeststellungsverfahren weiterhin erforderlich ist. Das ist dann der Fall, wenn eine Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung vorliegt. Diese UVP-Pflicht sollte auf das europarechtlich zulässige Minimum begrenzt werden. In diesem Gesetzentwurf wurde das auch so vorgeschlagen. Das geht auf die Regelung des Bundesrechts für die Bundesstraßen zurück, die hier übernommen werden soll. Das wurde vor einem Jahr von der Ampel-Regierung eingeführt; aus unserer Sicht hat sich das bewährt. Wir fänden es gut, wenn das auch im Hessischen Straßengesetz so übernommen würde. Das ist absolut vertretbar; denn Radfahren schützt Klima und Umwelt und leistet somit auch einen Beitrag zum Naturschutz.

Des Weiteren soll in § 9 Absatz 3 des Hessischen Straßengesetzes festgelegt werden, dass der Bau von Radwegen im überragenden öffentlichen Interesse ist. Das würde Abwägungsprozesse im Fall der Planfeststellung beschleunigen. Das ist absolut sinnvoll. Es wurde eben auch mehrfach angesprochen, dass das helfen würde. Gerade in den Fällen, in denen eine UVP-Pflicht vorliegt oder man einen Enteignungsbedarf sieht, würde das die Verfahren beschleunigen. Es ist ein bewährtes Instrument, das in mehreren Infrastrukturgesetzen bereits rechtlich verankert ist und zuletzt von der Landesregierung auch für den Mobilfunkausbau an Straßen und Schienenwegen vorgeschlagen wurde.

Zur Begründbarkeit wurde eben auch schon etwas gesagt. Man kann das sehr gut mit dem Schutz der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Absatz 2 des Grundgesetzes und dem Klimaschutz als Staatsziel nach Art. 20a des Grundgesetzes begründen. Das ist aus unserer Sicht verfassungsrechtlich unbedenklich und genau der richtige Weg. Über eine Rechtsverordnung kann man, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, diese Priorisierung auf solche Verbindungen begrenzen, für die der Bedarf nachgewiesen wird: dass eine Lücke im Radwegenetz vorhanden ist, die geschlossen werden muss.

Die weiteren Regelungen zur „vorvorzeitigen Besitzeinweisung“ und zum Entfall des Zustimmungserfordernisses in § 23 Absatz 6 des Entwurfs könnten aus unserer Sicht eine zusätzliche Beschleunigungswirkung entfalten und werden von uns begrüßt.

Zusammenfassend: Wir würden empfehlen, diesen Gesetzentwurf anzunehmen.

Herr Dr. Siebert: Herr Vorsitzender, Herr Minister, meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir, der Bauindustrieverband Hessen-Thüringen, haben den Gesetzentwurf mit Freude – so würde ich das einmal sagen – zur Kenntnis genommen. Er geht genau in die richtige Richtung: dass man sich einmal ganz konkret Gedanken darüber macht, wie man das eigentlich beschleunigen kann. Deshalb begrüßen wir diesen Gesetzentwurf. Ich schließe mich ausdrücklich meinen Vordnern an. Ich möchte ihre Ausführungen nicht im Detail wiederholen, sondern beziehe mich auf

unsere Stellungnahme, die recht knapp, kurz und positiv ausgefallen ist und in der wir schon unsere Zustimmung zum Ausdruck gebracht haben.

Deshalb vielen Dank. Der Gesetzentwurf geht genau in die richtige Richtung. Je mehr Menschen auf Radwegen unterwegs sind, desto stärker werden Straßen entlastet. Von daher: ein guter Weg.

Herr **Schneider**: Sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Im Namen des Hessischen Industrie- und Handelskammertages möchte ich mich dafür bedanken, dass wir hierzu Stellung nehmen dürfen.

Wir begrüßen die Initiative ausdrücklich. Ein schnellerer Ausbau der Radwege an Kreis- und Landstraßen verbessert die Erreichbarkeit von Unternehmen, steigert die Standortattraktivität und trägt zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Grundsätzlich befürworten wir alle Maßnahmen, die Planungs- und Genehmigungsprozesse beschleunigen und Bürokratie abbauen. Dies gilt insbesondere, wenn so Mobilität und Verkehrsinfrastruktur verbessert werden.

Im Entwurf ist vorgesehen, Radwege pauschal als in „überragendem öffentlichem Interesse“ liegend einzustufen. Dies sehen wir kritisch; denn ein Aufweichen des Begriffs „überragendes öffentliches Interesse“ wäre die Folge.

Dass Radwege unter bestimmten Kriterien von der Zustimmung oder der Genehmigung befreit werden können, ist aus unserer Sicht sehr sinnvoll. Das beschleunigt den Ausbau und entlastet gleichzeitig die Verwaltung.

Ebenfalls positiv bewerten wir den Vorschlag, unselbstständige Radwege nicht als Änderungen im Sinne des § 33 des Hessischen Straßengesetzes einzustufen. Dadurch entfällt die Pflicht zur Planfeststellung oder Plangenehmigung. Das sorgt zusätzlich für Beschleunigung.

Wir begrüßen auch, dass Radwege von einer Umweltverträglichkeitsprüfung befreit werden können, sofern sie keine Natura-2000-Gebiete betreffen und eine Länge von maximal zehn Kilometern haben. Dadurch wird ebenfalls Bürokratie reduziert.

Kritisch sehen wir hingegen die geplante Möglichkeit einer vorzeitigen Besitzeinweisung parallel zur Planfeststellung. Hier besteht die Gefahr, dass Stellungnahmen im Anhörungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt werden und spätere Planänderungen den Besitzeinweisungsbeschluss unwirksam machen könnten. Wir schlagen deshalb vor, die vorzeitige Besitzeinweisung an einen gültigen Planfeststellungsbeschluss oder an eine Plangenehmigung zu binden.

Zusammenfassend: Wir begrüßen den Gesetzentwurf in vielen Punkten ausdrücklich, sehen aber auch bei einzelnen Regelungen, insbesondere bei der Einstufung „von überragendem öffentlichem Interesse“ und bei der vorzeitigen Besitzeinweisung, Verbesserungsbedarf. Unabhängig vom vorliegenden Entwurf möchten wir betonen, Planungs- und Genehmigungsverfahren für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen müssen in Hessen insgesamt deutlich beschleunigt und entbüro-

kratisiert werden. Das ist entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit der hessischen Wirtschaft.
– Vielen Dank.

Herr **Fremer**: Auch von meiner Seite herzlichen Dank für die Einladung. Ich freue mich auch, dass ich hier sein kann und zu dem Gesetzentwurf Stellung nehmen darf. Grundsätzlich begrüße ich ihn ebenfalls. Die Planungsgesellschaft RV-K GmbH ist ein Ingenieurbüro aus Frankfurt. Wir haben viele Radwegeprojekte in dieser Region bzw. generell im Land Hessen. Darüber hinaus bin ich auch bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen tätig, unter anderem in den Arbeitsausschüssen „Radverkehr“ und „Landstraßen“ sowie in dem Arbeitskreis „Fort-schreibung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, in dem es um das in Deutschland gültige Regelwerk geht. Dort bin ich auch stellvertretender Vorsitzender.

Grundsätzlich begrüße ich diesen Gesetzentwurf. Ich würde ihn noch ein wenig ergänzen. Ich freue mich, dass Herr Dr. Jäger schon erwähnt hat – das ist mir besonders wichtig, das ist die Erfahrung aus der Praxis –, dass auch die selbstständig geführten Radwege mit aufgenommen werden; denn unabhängig vom Ausgang dieses Gesetzgebungsvorhabens – was dort stehen wird und was nicht – ist das Thema Enteignung immer kritisch. Ich glaube, eine Enteignung wird häufig, selbst wenn sie rechtlich möglich ist, politisch vor Ort nicht umsetzbar sein. Insofern ist das Thema „Bau von selbstständigen Radwegen“, beispielsweise auf bestehenden Wegeparzellen, etwa Wirtschaftswegen, von sehr hoher Bedeutung. Daher würde ich mich freuen, wenn das mit aufgenommen wird.

Ich komme gleich zum nächsten Schritt bei diesem Thema. Ich denke, es wäre angebracht – ich bin kein Rechtsexperte –, wenn man gerade beim Ausbau von Wirtschaftswegen, also sowieso bestehende Wege, die asphaltiert werden, noch den Aspekt hinzunimmt, beim Schließen von Lücken von geringer Länge das Genehmigungsverfahren im Hinblick auf das Naturschutzrecht und Wasserschutzrecht zu vereinfachen; denn das sind unwesentliche Änderungen. Das muss man natürlich auf eine gewisse Breite der Wege einschränken. Aber ich denke, das wäre etwas, was man, wenn es denn möglich ist, mit aufnehmen könnte.

Das Gleiche gilt für Radwege, die straßenbegleitend – wir hoffen, dass man doch noch einige baut – mit einer Breite von 2,50 Metern gebaut werden. Ich rede jetzt bewusst nicht von den großen Projekten, bei denen es um Radschnellverbindungen mit Radwegen von 4,50 Meter Breite geht, sondern von straßenbegleitenden Radwegen, die nur unwesentliche Eingriffe in Natur- und Wasserschutz bedeuten. Wir schlagen vor, dass das Genehmigungsverfahren dort wesentlich vereinfacht wird.

Bei dem letzten Punkt, der möglicherweise nicht ganz hierhin gehört, für mich aber auch noch ein Thema ist, geht es um die Förderprozesse. Aktuell haben wir in den Planungsverfahren eigentlich mehrere Förderungen. Häufig beginnen wir mit einem Radverkehrskonzept oder einer Machbarkeitsstudie, die gefördert wird. Dann haben wir das Planungsverfahren, das gefördert wird, und am Ende den Bau, der gefördert wird. Hier wäre es vielleicht angebracht, die ersten beiden Förderstufen zu vereinfachen, sodass man schneller in die Förderung kommt, und die eigentliche

Prüfung erst beim Bau stattfinden zu lassen. Wir sind froh, dass wir diese Förderprogramme haben. Ich möchte auch noch einmal explizit sagen, dass wir da immer eine gute Zusammenarbeit haben. Aber manchmal ist der Aufwand dort etwas zu hoch. Insofern wäre es möglich, zu prüfen, ob das gesetzlich geregelt werden kann. – Damit bin auch ich mit meinen Ausführungen am Ende und bedanke mich herzlich.

Vorsitzender: Vielen Dank an die Anzuhörenden. – Ich schaue, ob es Anzuhörende gibt, die wir übersehen haben. – Das ist nicht der Fall. Dann eröffne ich die Frage- und Diskussionsrunde. Als Erster hat sich Herr Kollege Müller von der CDU-Fraktion gemeldet.

Abgeordneter **J. Michael Müller (Lahn-Dill):** Herr Kollege, ich möchte mich ausdrücklich auch bei Ihnen bedanken. Sie arbeiten den Koalitionsvertrag perfekt ab. Einen Punkt nach dem anderen führen Sie auf.

(Abgeordneter Dr. Stefan Naas: Nicht falsch, nicht überflüssig!)

Wir finden das soweit ganz gut; denn wir haben festgestellt, wir sind offenkundig allgemein auf einem sehr guten Weg. Das sage ich deshalb als Vorbemerkung, weil wir, wie wir vereinbart haben, das Hessische Straßengesetz jetzt umfassend überarbeiten werden.

Dazu ist es allerdings erforderlich, die Dinge zusammenzuführen. Ich glaube, für sich genommen ist der Vorschlag, den Sie machen, durchaus interessant – um es kurz zu formulieren – und hat sehr ordentliche und gute Ansätze. Diese müssen allerdings, wenn wir das Hessische Straßengesetz insgesamt in die Hand nehmen, auch insgesamt beurteilt werden; sonst machen wir an einer Stelle etwas, und dann haben wir eine Situation wie bei einem alten Wollpullover: Wenn eine Masche fällt, löst sich möglicherweise der ganze Pullover auf. Das ergibt keinen Sinn. Ich glaube, dann stricken wir lieber gemeinsam daran.

Es gibt etwas, was ich an dem Gesetzentwurf nicht verstanden habe. Erstaunlicherweise habe ich das auch in dem Gutachten nicht wiedergegeben gefunden und möchte deshalb, wenn ich das darf, eine Frage an den Kollegen Dilling richten: Sie haben sich mit Europarecht und mit Bundesrecht auseinandergesetzt, aber möglicherweise nicht mit unserer Hessischen Verfassung. Es geht um den § 9 des Gesetzentwurfs, in dem die Landesregierung ermächtigt werden soll, per Rechtsverordnung eine Liste der Radwege zu erstellen. Über die Festlegung, dass Radwege von übergeordnetem Interesse sind, wird unmittelbar in die Hoheit der Kommunen eingegriffen; denn die Kommunen werden zumindest daran nicht beteiligt. Das sehe ich als, vorsichtig formuliert, großes Problem an. Aber möglicherweise sehen Sie es nicht als Problem an und werden mir jetzt erklären, warum ich es nicht als Problem sehen darf.

Herr **Dr. Dilling**: Die Listen bezogen sich zum Teil natürlich auf die Landesstraßen und auf die Kreisstraßen, bei denen wir das Problem nicht haben. Aber bei den Gemeindestraßen würde ich Ihnen recht geben. Da müsste die Kommune einbezogen werden, damit nicht über die Köpfe der Menschen hinweg, sondern im Sinne der Planungsautonomie der Gemeinden entschieden wird. Insofern müsste das noch ergänzt werden. Da haben Sie recht.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas**: Zunächst einmal möchte ich die Komplimente – ich weiß gar nicht, was heute los ist – an den Kollegen Müller zurückgeben. Das klingt fast so, als ob ich ein inoffizieller Mitarbeiter im Koalitionsvertrag-Redaktionsteam gewesen wäre. Ich kann eines verraten: Ich lese den Koalitionsvertrag höchst selten.

(Abgeordneter J. Michael Müller (Lahn-Dill): Sie halten immer Seiten hoch!)

Insofern können Sie mir glauben, die Vorschläge finden sich auch allesamt in unserem Wahlprogramm, und wenn es da Überlappungen gibt, Herr Kollege, ist das doch eigentlich etwas Positives. Ich habe herausgehört, dass der Gesetzentwurf nicht falsch und nicht überflüssig ist – das sind die üblichen Verteidigungslinien der Koalition –, und das ist schon einmal gut.

Ich möchte mich bei allen Anzuhörenden für die wirklich sehr positiven Rückmeldungen herzlich bedanken. Meiner Meinung nach ist das ein wichtiges Thema. Ich kann nur sagen: Wir sehen uns als Mobilitätspartei, nicht auf eine Mobilitätsform festgelegt, sondern alle Mobilitätsformen einbeziehend. Der Radwegeausbau gehört genauso mit dazu; denn heute fahren sehr viele Menschen sehr gerne mit dem Rad, und zwar nicht nur in der Freizeit, sondern es gibt sozusagen auch Berufspendler, und da muss man für Sicherheit sorgen.

Unser Thema war natürlich die Sicherheit, aber vor allem auch die Entbürokratisierung: Wie können wir das schneller machen? Ein Anzuhörender hat schon darauf hingewiesen – Herr Minister, das war Ihr Vorgänger; das muss man an der Stelle sagen –, dass, ich glaube, fünf bis sechs Kilometer Ausbau pro Jahr geschafft wurden. Mittlerweile liegen wir bei zehn Kilometern pro Jahr. Ihr Vorgänger würde jetzt wahrscheinlich sagen, er hat nur leere Schubladen vorgefunden, und Sie können jetzt auf volle zurückgreifen. Das hätte er so gesagt, da bin ich mir ziemlich sicher. Aber das ist egal. Ich glaube, wir sind uns einig, das ist immer noch relativ wenig. Wir haben dafür ein ordentliches Programm, und das ist auch ordentlich ausgestattet. Jetzt stellt sich die Frage, wie man zusätzlich zu dem ordentlichen Programm eine Verschlinkung der Vorschriften hinbekommt.

Wir haben noch eine Auswertungssitzung. Ich kann nur sagen, ich freue mich auf Vorschläge aus der Koalition bzw. auf solche, die sich direkt auf den Koalitionsvertrag beziehen. Wir werden direkt daran mitwirken. Für uns ist das ein wichtiges Thema.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe verschiedene Fragen. An Prof. Follmann habe ich eine Frage, die sich auf die Länge der Radwege bezieht: von zehn auf 20 Kilometer. Ich habe aus den

Stellungnahmen herausgelesen, dass EU-Recht und auch bundesdeutsches Recht dahinterstehen. Deshalb würde mich interessieren, wie leicht das zu umgehen ist, um von zehn auf 20 Kilometer zu kommen. Vielleicht können die anderen Anzuhörenden diese Frage ebenfalls beantworten.

Bei dem Stichwort „Umweltverträglichkeitsprüfung“ würde mich interessieren, inwieweit Kompensationspflichten, die man sonst hat, berührt sind, wenn diese Prüfung nicht mehr vorgenommen werden muss. Also: Muss, wenn man das so annimmt, ein Natureingriff in Zukunft noch kompensiert werden oder nicht? Das würde mich interessieren.

Zur Rechtsverordnung – danach hat der Kollege Müller schon gefragt –: Gäbe es eine Möglichkeit, Listen aus den Kommunen – es haben Kommunen eigene Radwegenetze definiert, die Kreise haben ihre eigenen Netze – zu hinterlegen?

Herr Prof. **Dr. Follmann**: Weswegen die Länge von zehn Kilometern? Alles, was wir bislang an Rechtsgrundlagen haben, geht auf die Zeit vor etwa zehn bis 20 Jahren zurück. Es gab damals keine Pedelecs. Das, was wir jetzt haben, war noch nicht da. Wenn wir jetzt so etwas anpacken, müssen wir auch Grenzwerte, die irgendwann – ich sage es einmal so – gezaubert worden sind, infrage stellen. Von der Seite her: Wenn wir uns die außerörtlichen Radwege im ländlichen Raum ansehen, stellen wir fest, eine Entfernung von 20 Kilometern ist die, die man am häufigsten sieht. Daher kommt das. Wir müssen da dringend auf eine Länge von 20 Kilometern gehen. Die dringende Empfehlung ist, dass wir die Länge von zehn Kilometern an der Stelle wirklich hinterfragen. Wir können nicht alles für die Zukunft übernehmen. Das war der Hintergrund.

Herr **Dr. Dilling**: Das Europarecht sagt eigentlich nichts zu der Länge von zehn oder 20 Kilometern. Da geht es um die Änderung. Eine erhebliche Änderung einer Straße bedarf einer UVP. Bei selbstständigen Radwegen zum Beispiel stellt sich schon die Frage: Ist das eine Straße oder nicht? Eine Straße ist normalerweise etwas, was für den mehrspurigen Fahrzeugverkehr gedacht ist. Man ist natürlich auf der sicheren Seite, wenn man die Radwege den Straßen quasi gleichstellt. Aber man muss nicht jeden kleinen Abschnitt als Straße ansehen, sondern es reicht, wenn man sich auf tatsächlich zu befürchtende Eingriffe in den Naturhaushalt, besonders in Natura-2000-Gebieten, bezieht oder auf Änderungen an längeren Abschnitten, die wirklich erhebliche Auswirkungen haben. Ich denke, da ist auch ohne UVP-Pflicht eine Kompensation erforderlich; denn das macht sich an dem Eingriff fest und nicht an der UVP-Pflicht als solcher.

Herr **Dr. Jäger**: Ich kann das nur bekräftigen. Insbesondere § 17 des Bundesnaturschutzgesetzes, der die Eingriffssystematik beinhaltet, gilt ungeachtet dessen, ob eine UVP-Pflicht besteht oder nicht. Davon kann man hier auch nicht abweichen. Das kann also nicht durch Landesgesetz derogiert werden. Das ist Bundesgesetz und bricht Landesrecht. Damit bliebe es dabei, dass Kompensationsmaßnahmen erforderlich würden.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe eine weitere Frage; sie bezieht sich grundsätzlich auf das Thema Straßenbau. Es soll jetzt das Hessische Straßengesetz geändert werden, und beschleunigen wollen wir im ersten Schritt den Bau der Radwege. Deshalb wollte ich die Anzuhörenden fragen, ob es eine Auswirkung dahin gehend geben kann, dass wir nicht nur den Bau der Radwege beschleunigen, sondern auch den Straßenbau grundsätzlich. Das würde ich im Zusammenhang mit diesem Gesetzentwurf gern verstehen.

Herr **Riedmann**: Ich sehe das nicht. Ich sehe keine Auswirkungen auf den Straßenbau. In § 33 des Entwurfs soll geregelt werden, dass eine Änderung einer Straße vorliegt, wenn eine Straße „um einen oder mehrere Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird“. Damit ist sozusagen eine klare Linie gezogen: Das, was darunter liegt und auch keinen sonstigen erheblichen Umbau bedeutet, ist eben keine Änderung. Insofern profitieren Radwege davon, wie auch in dem folgenden Satz festgelegt wird; aber auf den Straßenbau hat das aus meiner Sicht keine Auswirkungen.

Herr **Dr. Jäger**: Meine Antwort wäre: Streichen Sie das Wort „Radwege“ aus dem § 9 Absatz 3 des Entwurfs, und setzen Sie stattdessen das Wort „Straße“ ein, wie es auch in anderen Fachgesetzen, gerade auf der Bundesebene, die in der Gesetzesbegründung indirekt erwähnt werden – das Fernstraßenrecht, aber auch das Schienenausbaubeschleunigungsgesetz –, der Fall ist. Jedenfalls wäre es möglich. Das ist gar keine Frage. Es ist Ihre gesetzgeberische Prärogative, festzulegen, was im besonderen öffentlichen Interesse liegt. Ich glaube, da erfahren Sie ein breites Nicken von der Riege der Sachverständigen, nicht nur von mir.

Abgeordnete **Katy Walther**: Dann habe ich doch noch eine Frage. Ich glaube, das, was Sie gerade vorgelesen haben, war die Version vor dem Änderungsantrag der FDP. Gab es den Änderungsantrag der FDP, der danach noch eingereicht worden ist, in den Anhörungsunterlagen oder nicht? – Es gab ihn, okay. Danke schön.

Abgeordneter **Olaf Schwaier**: Ich möchte eingangs kurz aus der HUK-Coburg Mobilitätsstudie zitieren – dazu wurden Anfang des Jahres 4.300 Personen befragt –: Der Fahrradverkehr hat dieses Jahr im Vergleich zum Vorjahr auf der Beliebtheitsskala 2 % eingebüßt. Er liegt jetzt bei 18 %; das Automobil liegt bei 25 %. Ich will einfach das, worüber wir hier sprechen, in Relation zueinander setzen. Gerade wurde in einem anderen Kontext gesagt: Streiche das Wort „Fahrradweg“, setze das Wort „Straße“ hinein. – Das klingt nach einem sehr guten Programm für die Mobilitätspartei AfD.

Aber wir haben generell eine Frage, und zwar richtet sie sich an Herrn Riedmann. Sie hatten erwähnt, wo die Mehrzahl der Verkehrstoten zu finden ist. Eines ist klar, auch wenn wir selbst die

Vision Zero für eine Illusion, für etwas idealistisch halten: Jeder Verkehrstote ist ein Verkehrstoter zu viel.

Wir haben das gerade kurz geprüft und festgestellt, dass im letzten Jahr in Hessen – leider, muss man sagen – 24 Fahrradfahrer getötet wurden. Aber es wurden 39 Fußgänger und insgesamt 326 Autofahrer getötet. Das sind die Fakten, das sind die Zahlen.

Deswegen meine Einschätzung: Wenn Sie jetzt den Fahrradwegeausbau als Lösung sehen, wenn es zum Beispiel darum geht, die Sicherheit zu erhöhen, was ein gutes Ziel ist, ist dies dann wirklich der richtige Weg? Ich hatte das in meiner Rede auch erwähnt. Herr Müller hat darauf kommentiert, dass der ausgebaute Kilometer Fahrradweg in Hessen 800.000 Euro kostet. Das ist die Zahl von Hessen Mobil.

Wir sehen andere Maßnahmen als zielführender an, wenn Sie zum Beispiel die Sicherheit im Fahrradverkehr erhöhen wollen. Das werden wir auch nächstes Jahr bei der Kommunalwahl durchsetzen. Dass zum Beispiel Fahrradfahrer Einbahnstraßen in verkehrter Richtung befahren dürfen, sehen wir als echtes Sicherheitsrisiko. Wie stehen Sie dazu?

Herr **Riedmann**: Ich kann die Zahlen, die Sie genannt haben, eigentlich nicht bestätigen. Wir hatten letztes Jahr in Hessen 21 getötete Radfahrende. Ich hatte gesagt – aber vielleicht habe ich mich missverständlich ausgedrückt –, dass fast die Hälfte der getöteten Radfahrenden in Hessen außerorts verunglückt ist. Ich hatte mich nicht auf die Gesamtzahl der Verkehrstoten bezogen. Das hatte ich in Relation dazu gesetzt, wo Radverkehr stattfindet. Radverkehr findet überwiegend innerorts statt. Dass fast die Hälfte der getöteten Radfahrenden außerorts verunglückt, zeigt, wie überproportional gefährlich das Radfahren außerorts ist, und das liegt an der mangelnden Entflechtung von Fuß- und Radverkehr und Kfz-Verkehr.

Sie hatten noch die Zahl der getöteten Fußgänger angesprochen. Das finde ich sehr wichtig; denn – das könnte sicherlich auch Herr Follmann bestätigen – wir haben in der Tat auch außerorts getötete Zufußgehende, zum Beispiel Jugendliche, die nachts nach einer Feier nach Hause gehen. Wenn es dort keinen separaten Fuß- und Radweg gibt, kommt es eben regelmäßig zu Unfällen. Das ist einfach unserer mangelnden Infrastruktur geschuldet, und deswegen ist es wichtig, dass wir da weiter vorankommen.

Abgeordnete **Katy Walther**: Ich habe noch eine Frage. Herr Prof. Follmann hatte angeregt, dass wir die Verhandlungslösung im Gesetz verankern. Ich wüsste gern, wo das aufgenommen werden soll und was der Effekt wäre.

Herr Prof. **Dr. Follmann**: Eine Verhandlungslösung ist es, wenn es uns gelingt, im ersten Schritt die Betroffenen an einen Tisch zu bringen und zu sagen, wir wollen diesen Radweg an der und

der Stelle bauen. Wir setzen uns zusammen und fragen uns beispielsweise: Was ist möglich? Wie können Grundstücksverhältnisse auf direktem Weg geklärt werden? – Das haben wir in Darmstadt und Frankfurt, auch durch Manfred Ockel, sehr gut erreicht. Es wird erst verhandelt, und wenn es gar nicht funktioniert, kann man immer noch in die rechtlichen Verfahren gehen. Manchmal lässt man es so. Aber es wäre ein wichtiger Schritt, dass wir in den Gesetzen verankern, wir müssen nicht immer in die gesetzlichen Verfahren gehen, sondern können am Anfang auch einmal verhandeln.

Die Verhandlungen bestanden oft aus zwei Runden. Nach den zwei Runden hat man ein Ziel. Alles, wo ich als Gutachter dabei bin, wo wir ein Planfeststellungsverfahren laufen haben – Bebauungsplan, Befreiung, egal, was es ist –: Unter zehn Runden kommen wir meistens gar nicht hin. Am Anfang, wenn wir in die Verhandlungen gehen, zu sagen: „Sprecht miteinander darüber, was wir tun können“, müsste der erste Schritt sein. Der Weg müsste sein: Wir wollen über eine Verhandlungslösung etwas realisieren, wir bringen die Beteiligten zusammen. Das sollte wirklich genannt werden, weil es dann mit Leben erfüllt werden könnte.

Herr **Dr. Jäger**: Daran anknüpfend: Ich sehe das ein bisschen kritischer. Ich will diesen Vorschlag der Verhandlungslösung nicht a priori ablehnen. Bei den – auch größeren – Infrastrukturprojekten, die ich mit begleiten durfte, Bahnvorhaben usw., haben wir oft eine falsche Erwartungshaltung produziert, wenn wir früh in Verhandlungen gegangen sind: die Erwartungshaltung, dass sich zwei Akteure auf gleicher Ebene treffen und man als Grundstückseigentümer selbst entscheiden könne, ob man sein Grundstück hergibt oder nicht. Das muss man sehr gut moderieren, um klarzumachen, dass es hierbei um ein öffentliches Bauvorhaben geht, bei dem im Zweifel auch das scharfe Schwert der Enteignung gezogen werden kann. Das ist keine Ablehnung auf der juristischen Ebene, sondern eher eine Anmerkung dazu, wie man das praktisch umzusetzen hätte.

Abgeordnete **Katy Walther**: Noch eine Frage an den Vertreter des ADFC: In der Stellungnahme wurde auch auf Haushalts- und Planungsmittel eingegangen. Vielleicht sagen Sie dazu noch einmal einen Satz?

Ich weiß nicht, wer vorhin etwas zu den Vernetzungsmöglichkeiten für die Kommunen sowie zu den Musterlösungen und Standards gesagt hat. Vielleicht kann man dazu noch einmal einen Satz sagen. Wir halten das für wichtig und wollen, dass das in Zukunft in Hessen die Grundlage ist. – Danke schön.

Herr **Riedmann**: Wir haben aktuell für den Radwegebau an Landesstraßen 17 Millionen Euro im Haushalt. Es wurde unter der Vorgängerregierung eingeführt, dass 10 % des Landesstraßenbauetats zusätzlich für den Radwegebau bereitstehen. Das wird von dieser Landesregierung so fortgesetzt; das ist auch zu begrüßen.

Die Frage ist, wie man die Mittel besonders effektiv einsetzen kann. Wir können uns vorstellen, dass durch eine Planungsbeschleunigung auch ein effektiverer Mitteleinsatz möglich ist. Wir denken auch gerade daran, dass es das Ziel sein sollte, im Zuge von grundhaften Sanierungen von Straßen, die regelmäßig anstehen, in einem Aufwasch Radwege mit anzubauen. Dazu müsste es aber deutlich schneller möglich sein, Baurecht für Radwege zu bekommen.

Es ist aber so: Auch wenn wir die dringend benötigte Planungsbeschleunigung bekommen, werden wir perspektivisch einen weiteren Aufwuchs der Haushaltsmittel für den Radwegebau brauchen, um in einer absehbaren Zeit – das bedeutet, nicht erst im nächsten Jahrhundert – zu einem flächendeckenden Radwegenetz zu kommen. Das kann man ganz einfach ausrechnen, wenn man sich anschaut, wie groß der Bedarf ist und wie hoch die Kosten sind.

Herr **Dr. Jäger**: Ich hatte es auch in meiner Stellungnahme erwähnt, und ich habe es hier mündlich noch einmal bekräftigt, dass es diese Begleitung und Unterstützung der Kommunen braucht. Nach meiner Kenntnis unterstützt das Land Hessen über Hessen Mobil die Kommunen mit insgesamt 25 sogenannten Nahmobilitätskoordinatoren. Auf diese habe ich mich beispielsweise bezogen, als ich sagte, das sollte man ausbauen. Der Finanzierungsrahmen, den Sie genannt haben, wird wahrscheinlich nicht ausreichen, um das für jede hessische Kommune bereitzustellen. Aber wenn man das verdoppelt, hätte man vielleicht 50 Nahmobilitätskoordinatoren. Damit kann man doch einiges mehr bewegen als nur mit 25.

Vorsitzender: Danke sehr. – Dann schaue ich einmal in die Runde: Es sieht so aus, als ob, jedenfalls für heute, alle Fragen ausreichend beantwortet worden wären.

Ich darf mich sehr herzlich bei den Sachverständigen und den Anzuhörenden für ihre Bereitschaft bedanken, schriftlich und heute auch persönlich Stellung zu nehmen – in besonderem Maße bei denen, die eine etwas weitere Anreise hatten. Wir bleiben sicherlich, wie auch immer, im Gespräch. Kommen Sie alle gut nach Hause.

Damit schließe ich formal diese Sitzung.

Wiesbaden, 9. September 2025

Für die Protokollführung:

Vorsitz:

Heike Schnier

Michael Boddenberg