

Ausschussvorlage WVA 21/12 – Teil 3 neu
öffentlich vom 28.10.2025

**Öffentliche mündliche Anhörung
zu Gesetzentwurf Drucks. 21/2183
– Radwegebaubeschleunigungsgesetz –**

**Stellungnahmen von Anzuhörenden
zum Änderungsantrag Drucks. 21/2311**

Nachreichungen der Anzuhörenden zum Änderungsantrag Drucks. 21/2311

Im Nachgang zur Anhörung hat sich herausgestellt, dass der Änderungsantrag nicht korrekt in den Gesetzentwurf eingearbeitet war, sodass den Anzuhörenden für ihre Stellungnahme an einer Stelle eine falsche Formulierung vorlag, bei der es sich um mehr als nur eine redaktionelle Änderung handelt.

Der Änderungsbefehl Nr. 3a hätte wie folgt lauten müssen (die roten, durchgestrichenen Wörter waren laut Änderungsantrag zu streichen):

„3. § 33 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Satz 2 wird folgender Satz 3 und 4 neu eingefügt:

“Eine Änderung liegt vor, wenn eine Straße

1. um ~~einen-oder~~ mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder
2. in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.

Eine erhebliche Umgestaltung liegt nicht vor, wenn in einer Entfernung von bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn, ein unselbständiger Radweg (im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 HStrG) errichtet werden soll.“

Sämtliche Anzuhörende, die sich schriftlich und/oder mündlich zu dem Gesetzentwurf geäußert hatten, wurden mit Mail vom 22.09.2025 darauf aufmerksam gemacht und um eine Nachreichung gebeten.

Folgende Nachreichungen gingen bis zum 22.10.2025 ein:

**Dr. Olaf Dilling, Sachverständiger (vorab angeschrieben von Frau Abgeordneter Walther),
Mail vom 28.08.2025:**

„Danke auch für Ihre sehr relevanten Fragen. Die Änderung, auf die Sie aufmerksam machen, habe ich tatsächlich missverstanden. Hier ist offenbar der Kanzlei des Landtags bei der Einarbeitung des Änderungsantrags ein Fehler unterlaufen. Das war mir entgangen. Die FDP wollte ursprünglich in dem Änderungsantrag, dass nur bei der Ergänzung mehrerer Fahrspuren eine Änderung der Straße vorliegt. Das sehe ich kritisch:

- Was die Planfeststellung angeht, sehe ich das rechtliche Problem als nicht so groß an. Hier hat der Gesetzgeber eine Einschätzungsprärogative. Allerdings kann es zweckmäßig sein, vor Erweiterung einer Landstraße um eine Fahrspur ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Denn dann werden öffentliche Belange, insbesondere Wasser-, Naturschutz-, aber auch Denkmalschutzbehörden, sowie sonstige öffentliche und private Belange rechtzeitig einbezogen. Typischerweise sind die Auswirkungen einer weiteren Kfz-Fahrspur erheblich größer als die eines Fahrradwegs.
- Was das Europarecht angeht, hätte ich auch rechtlich ein Problem. Denn man kann nicht einfach die Änderung eines Anhang II-Projekts der UVP-RL im nationalen Recht ohne Berücksichtigung der autonomen Auslegung des EU-Rechts umdefinieren. Die

Prüfung der UVP knüpft an den Bau oder die Änderung der Straße an. Unionsrechtlich wäre die Erweiterung um eine Fahrspur sicherlich eine Änderung. Daher müsste zumindest bei dem Bau von Verkehrswegen von mehr als 10 km und der Betroffenheit von Natura 2000-Gebieten nicht nur bei Radwegen, sondern auch bei Erweiterung von Straßen um eine (oder mehrere) Kfz-Fahrspur(en) eine UVP erfolgen. Ansonsten bestünde hier ein offensichtlicher Wertungswiderspruch.“

Dr. Johannes M. Jäger, Sachverständiger (vorab angeschrieben von Frau Abgeordneter Walther), Mail vom 31.08.2025:

„Die Änderung des Gesetzesentwurfs dahin gehend, dass eine wesentliche Änderung - die zur Planfeststellungspflicht führt - nur vorliegen soll, wenn eine bestehende Straße um mehrere und nicht bloß einen Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr erweitert wird, ist aus Gründen der Kohärenz mit anderen Vorschriften im hessischen Landesrecht - aber auch im Bundesrecht - auf seine praktische Umsetzbarkeit hin zu prüfen:

1. Immissionsschutzrecht

So sieht etwa die 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) vor, dass eine wesentliche Änderung einer Straße vorliegt, wenn eine Straße "um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr (...) erweitert wird". Die 16. BImSchV ist, wenn straßenrechtlich eine Pflicht zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens besteht, verbindlich anzuwenden. Grundsätzlich beurteilt sich die Wesentlichkeit einer Änderung einer Straße im Immissionsschutzrecht aber eigenständig. Es ist also losgelöst davon zu prüfen, ob auch straßenrechtlich eine wesentliche Änderung vorliegt, die überhaupt zur Planfeststellungspflicht

Daher meine ich, dass der Landtag im Gesetzgebungsverfahren gut und überzeugend begründen sollte, warum der Anbau einer einzigen Fahrbahn grundsätzlich keine wesentliche Änderung sein soll bzw. warum die Planfeststellung hierbei entfällt.

Siehe zum Ganzen: Bay. VGH, Urteil vom 13.5.1997 - 8 B 96.3508, § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 16. BImSchV.

2. Straßenrecht anderer Länder und des Bundes

Im Straßenrecht sehen das Fernstraßenrecht des Bundes und die Straßengesetze anderer Länder regelmäßig bereits die Erweiterung um einen einzigen Fahrstreifen als wesentlich an.

Diese Kohärenz des Rechts der Länder und des Bundesrechts wiederum dürfte im Einklang mit den Erwägungen von Herrn Kollegen Dilling bzgl. der europarechtlichen Grundlagen stehen. Die konkreten Anforderungen des EuGH an die Änderung von Straßen bzgl. der Erweiterung um bloß eine Fahrbahn müsste man sich aber im Detail anschauen.

Siehe hierzu z.B. § 17 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG, Art. 36 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BayStrWG.“

**Hessischer Industrie- und Handelskammertag, Herr Theo Schneider,
Mail vom 22.09.2025:**

„Aus unserer Sicht würde die Änderung dazu führen, dass die Schwelle für Planverfahren höher angesetzt wird und ein Kapazitätsausbau einfacher und schneller umgesetzt werden könnte.

Daher ist diese Änderung im Sinne einer Planungsbeschleunigung zu begrüßen.“

**Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann, Sachverständiger, Hochschule Darmstadt –
University of Applied Sciences, Mail vom 22.09.2025:**

„Danke für den Hinweis. In meiner Stellungnahme müsste ich nichts mehr ändern.“

**Hessischer Städte- und Gemeindebund, Herr Martin Grobba,
Mail vom 22.09.2025:**

„Diese Änderung bzw. Richtigstellung führt nicht dazu, dass unsere Stellungnahme zu überarbeiten ist.“

**Handwerkskammer Wiesbaden, Frau Henriette Seilberger,
Mail vom 29.09.2025:**

„Die Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Handwerkskammern hält an ihrer eingereichten Stellungnahme fest und sieht vor dem Hintergrund der korrigierten Formulierung keinen Anpassungsbedarf.“

**Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e. V., Herr Dr. Burkhard Siebert,
Schreiben vom 01.10.2025:**

„Wir, der Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e. V., danken für Ihre Mitteilung vom 22. September 2025 und die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem geänderten Gesetzesentwurf. Aus unserer Sicht ist die Änderung zu begrüßen. Danach ist eine Änderung einer Gemeindestraße, für welche auf Antrag ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden kann, erst anzunehmen, wenn eine Straße um mehrere durchgehende Fahrstreifen erweitert wird. Das bedeutet im Umkehrschluss, dass bei Erweiterung um einen durchgehenden Fahrstreifen kein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Mithin wird die Planfeststellungspflicht enger gefasst, was wir aufgrund des damit einhergehenden Beschleunigungspotentials und des Freiwerdens von Kapazitäten in Genehmigungs- und Anhörungsbehörden positiv bewerten.“

**ADFC Hessen e. V., Herr Sofrony Riedmann,
Mail vom 27.10.2025:**

„Die korrigierte Änderung bewerten wir wie folgt:

Das hessische Straßennetz weist bereits heute eine sehr hohe Dichte und Leistungsfähigkeit auf. Ein gesetzlicher Beschleunigungsbedarf für weitere Aus- oder Neubaumaßnahmen besteht daher nicht. Zusätzlicher Straßenausbau würde Planungs- und Umsetzungskapazitäten in den zuständigen Behörden sowie bei Ingenieurbüros und Bauunternehmen binden, die angesichts begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen an anderer Stelle wesentlich effizienter eingesetzt werden können – auch mit Blick auf erhebliche Sanierungsaufgaben im hessischen Straßennetz.

Besonders im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur besteht in Hessen ein erheblicher und nachgewiesener Ausbaubedarf. Eine Fokussierung auf die gesetzliche Beschleunigung des Radwegeausbaus, wie ihn die ursprüngliche Fassung des Gesetzentwurfs vorsah, würde zu einer Stärkung des Verkehrssystems in Hessen beitragen, die Verkehrssicherheit erhöhen und die Klimaschutzziele des Landes unterstützen. Wir empfehlen daher eine Verabschiedung des Gesetzentwurfs in seiner ursprünglichen Fassung.“