

Ausschussvorlage WVA 21/22 – Teil 1
öffentlich vom 11.08.2026

**Öffentliche mündliche Anhörung
zu Gesetzentwurf Drucks. 21/4105
– Hessisches Straßengesetz (Neue-Radwege-Gesetz – NRG) –
Stellungnahmen von Anzuhörenden**



HSGB
HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

Hessischer Städte- und Gemeindebund · Postfach 1351 · 63153 Mühlheim/Main

Hessischer Landtag
An den Vorsitzenden
des Ausschusses für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

Referenten Fr. Berwanger/Hr.
Grobba
Abteilung 2.2
Unser Zeichen Be/MG/Lo
Telefon 06108 6001-49/39
Telefax 06108 6001-57
E-Mail hsgb@hsgb.de

Ihr Zeichen P 2.4
Ihre Nachricht vom 26.05.2026

Datum 22.06.2026

Per E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de; m.eisert@ltg.hessen.de

Schriftliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum zum Gesetzentwurf zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes (Neue-Radwege-Gesetz-NRG), Drucks. 21/4105

Sehr geehrter Herr Boddenberg,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übersendung des Gesetzentwurfs der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes („Neue-Radwege-Gesetz“) sowie die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Gegen den vorliegenden Gesetzentwurf bestehen aus unserer Sicht keine rechtlichen Bedenken. Die mit dem Entwurf verfolgte Zielsetzung, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur durch Vereinfachung und Beschleunigung der maßgeblichen Verfahren zu fördern, wird begrüßt. Es ist zu erwarten, dass hierdurch eine sachgerechte Straffung der Verfahren erreicht werden kann.

Von einer weitergehenden Stellungnahme wird derzeit abgesehen.

Mit freundlichen Grüßen

Geschäftsführer

Hessischer Städte- und
Gemeindebund e.V.
Henri-Dunant-Str. 13
D-63165 Mühlheim am Main
Telefon 06108 6001-0
Telefax 06108 6001-57

BANKVERBINDUNG
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN DE66 5065 2124 0008 0500 31
BIC: HELADEF1SLS
Steuernummer: 044 224 00204

PRÄSIDENT
Markus Röder
ERSTER VIZEPRÄSIDENT
Dr. Johannes Hanisch
VIZEPRÄSIDENT
Matthias Baaß

GESCHÄFTSFÜHRER
Johannes Heger
Dr. David Rauber
Harald Semler

ADFC Hessen e.V. – Löwengasse 27 A – 60385 Frankfurt am Main

HESSISCHER LANDTAG
Vorsitzender des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen
Raum
Schlossplatz 1–3

65183 Wiesbaden

Öffentliche Anhörung des Ausschusses zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein „Neue-Radwege-Gesetz“ (NRG)

Stellungnahme des ADFC Hessen

Sehr geehrter Herr Frömmrich, sehr geehrte Abgeordnete,

wir danken für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein „Neue-Radwege-Gesetz“ Stellung nehmen zu dürfen.

Der Gesetzentwurf greift Vorschläge des ADFC Hessen und des ADAC Hessen-Thüringen zur gesetzlichen Beschleunigung von Planungsverfahren für Radwege auf. Er adressiert das zentrale Problem, dass der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hessen trotz eines erheblichen Nachholbedarfs nur langsam vorankommt. Über 88 % der Landesstraßen und 92 % der Kreisstraßen verfügen über keinen straßenbegleitenden Radweg. Im vergangenen Jahrzehnt (2016–2025) wurden im gesamten Landesstraßennetz von 7.198 Kilometern lediglich rund 70 Kilometer straßenbegleitende Radwege fertiggestellt.

Um allen Menschen in Hessen eine freie Wahl des Verkehrsmittels und insbesondere auch außerhalb der Großstädte sichere Alltagsmobilität mit dem Fahrrad zu ermöglichen, muss die Ausbaugeschwindigkeit deutlich erhöht werden. Dies erfordert neben zusätzlichen Haushalts- und Personalmitteln auch eine deutliche Verkürzung der heute vielfach fünf bis acht Jahre dauernden Planungszeiträume.

Der ADFC Hessen begrüßt daher die Zielsetzung des Gesetzentwurfs ausdrücklich. Die vorgeschlagenen Änderungen sind geeignet, wesentliche Hemmnisse beim Bau von Radwegen abzubauen und einen wichtigen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit, Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität zu leisten.

Zu den Regelungen des Gesetzentwurfs im Einzelnen:

I. Überragendes öffentliches Interesse

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass der Bau selbstständiger und unselbstständiger Radwege an Landes- und Kreisstraßen unter bestimmten Voraussetzungen im überragenden öffentlichen Interesse liegt. Voraussetzung soll sein, dass die Maßnahme der Verkehrssicherheit dient und ihr Bedarf aufgrund einer fachlich fundierten Prognose festgestellt wurde.

Der ADFC Hessen begrüßt diese Regelung ausdrücklich. Das Instrument des überragenden öffentlichen Interesses hat sich bei anderen Infrastrukturvorhaben bewährt und erleichtert die Abwägung, wenn unterschiedliche öffentliche Belange miteinander in Ausgleich gebracht werden müssen. Es trägt dazu bei, dass Maßnahmen mit besonderer Bedeutung für das Gemeinwohl schneller umgesetzt werden können.

Radwege dienen unmittelbar dem Schutz von Leben und Gesundheit durch eine sichere Trennung von Verkehrsarten und leisten zugleich einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Außerorts ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr besonders problematisch: 44,3 % der in Hessen getöteten Radfahrenden verunglückten außerorts, obwohl dort nur ein kleiner Anteil der Fahrradunfälle stattfindet.

Die vorgesehene Beschränkung auf Radwege mit festgestelltem Bedarf stellt sicher, dass nicht jeder beliebige Radwegebau automatisch privilegiert wird. Aus Sicht des ADFC Hessen sollten dabei insbesondere die kommunalen und regionalen Radverkehrskonzepte berücksichtigt werden, die vielfach bereits fachlich fundierte Zielnetze für den Radverkehr definieren.

Für selbstständige Radwege entfaltet die Festlegung eines überragenden öffentlichen Interesses insbesondere dann Wirkung, wenn die Planung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens erfolgt. Da selbstständige Radwege jedoch regelmäßig in kommunaler Baulast liegen und vielfach keiner Planfeststellung bedürfen, kommt diese Regelung in der Praxis nur eingeschränkt zur Anwendung.

Gleichzeitig fordert der ADFC Hessen seit langem, dass das Land die Baulast für Radschnellwege übernimmt, wenn Kommunen aufgrund fehlender personeller oder finanzieller Ressourcen sowie fehlender Planungskapazitäten nicht in der Lage sind, diese wichtigen Infrastrukturvorhaben

eigenständig umzusetzen. Nach dem Vorbild Nordrhein-Westfalens sollten daher „Radschnellwege des Landes“ in § 3 Abs. 1 des Hessischen Straßengesetzes aufgenommen werden.

Im Zusammenspiel mit einer solchen Regelung könnte die Festlegung des überragenden öffentlichen Interesses für selbstständige Radwege einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, ein leistungsfähiges Radschnellwegenetz in den hessischen Verdichtungsräumen schneller zu entwickeln.

II. Planfeststellung und Plangenehmigung

Der Gesetzentwurf stellt klar, dass der Bau von Radwegen nur dann ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erfordert, wenn eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder ein Enteignungsverfahren notwendig wird.

Der ADFC Hessen begrüßt diese Regelung ausdrücklich. Sie schafft Rechtssicherheit und entspricht dem Ziel, unnötig aufwendige Verfahren bei unkritischen Radwegprojekten zu vermeiden. Gleichzeitig bleiben die wichtigen Schutzmechanismen des Umwelt- und Eigentumsschutzes erhalten.

Insbesondere die Klarstellung, dass die Errichtung eines unselbstständigen Radwegs innerhalb der Anbauverbotszone entlang der Straße keine wesentliche Änderung der Straße darstellt, ist geeignet, die Planungspraxis zu vereinfachen und zu beschleunigen.

III. Umweltverträglichkeitsprüfung

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass für den Bau oder Ausbau selbstständiger und unselbstständiger Radwege mit einer Länge von weniger als zehn Kilometern grundsätzlich keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, sofern keine erheblichen Auswirkungen auf Natura-2000-Gebiete zu erwarten sind.

Der ADFC Hessen begrüßt diese Regelung. Sie trägt dazu bei, die Verfahren auf diejenigen Fälle zu konzentrieren, in denen tatsächlich erhebliche Umweltauswirkungen zu erwarten sind, und folgt dem Grundsatz einer verhältnismäßigen Verfahrensgestaltung.

Gleichzeitig weist der ADFC Hessen darauf hin, dass aus Gründen des Flächenschutzes der Ausbau und die Ertüchtigung vorhandener Wege – insbesondere von Wirtschaftswegen – Vorrang haben sollte, wenn dadurch eine im Wesentlichen gleichwertige Radverkehrsverbindung geschaffen werden kann.

IV. Vorzeitige Besitzeinweisung

Die Möglichkeit einer vorzeitigen Besitzeinweisung bereits während eines laufenden Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens kann in Einzelfällen dazu beitragen, Verzögerungen durch Grundstücksfragen zu reduzieren.

V. Genehmigungsfreiheit in der Anbauverbotszone

Die vorgesehene Regelung, wonach für den Bau selbstständiger oder unselbstständiger Radwege anderer Baulastträger innerhalb der Anbauverbotszone keine Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde erforderlich ist, begrüßt der ADFC Hessen ebenfalls.

Sie kann insbesondere für kommunale Radwegeprojekte entlang von Landes- und Kreisstraßen zu einer Vereinfachung der Verfahren beitragen. Die vorgesehene Anzeigepflicht stellt dabei sicher, dass die zuständigen Straßenbaubehörden rechtzeitig informiert werden.

Zusammenfassend unterstützt der ADFC Hessen die Zielsetzung des Gesetzentwurfs ausdrücklich. Die vorgeschlagenen Änderungen sind geeignet, die Planung und Umsetzung dringend benötigter Radwege in Hessen erheblich zu beschleunigen.

Herzliche Grüße





Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum
z. Hd. Frau Geschäftsführerin Heike Schnier
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden
Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 15
Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27

e-mail-Zentrale: info@hlt.de
e-mail-direkt: wobbe@hlt.de
www.HLT.de

Datum: 03.08.2026
Az. : Wo/650.00

Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes (Neue-Radwege-Gesetz - NRG) - Drucks. 21/4105

Ihre E-Mail vom 26.05.2026, Az. P 2.4
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrter Herr Ausschussvorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes (Neue-Radwege-Gesetz / NRG) zur Stellungnahme zugeleitet haben.

Auf der Grundlage einer Befragung seiner Mitglieder erklärt sich der Hessische Landkreistag hierzu wie folgt:

Gegen den Entwurf bestehen teilweise Bedenken.

Mit Blick hierauf haben uns einzelne Landkreise die folgenden Hinweise zugeleitet, die wir Ihnen zur Verwendung im Rahmen der weiteren Fachdiskussion nicht vorenthalten wollen. Wir weisen jedoch darauf hin, dass es sich dabei derzeit noch nicht um eine abgestimmte Verbandsmeinung, sondern noch um Einzelpositionen handelt:

A. Allgemein

Der vorliegende Gesetzentwurf verfolgt das Ziel, den Ausbau von Radwegen in Hessen zu beschleunigen und Planungsverfahren zu vereinfachen. Die Zielsetzung eines

rascheren Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur für Alltags- und touristische Verbindungen wird grundsätzlich begrüßt.

Gleichwohl ist bei aller grundsätzlichen Zustimmung immer auch die Frage der **Finanzierung** anzusprechen: Hinsichtlich der hinlänglich bekannten aktuellen Krise der kommunalen Haushalte werden hierzu an dieser Stelle keine detaillierten Ausführungen gemacht. Dennoch muss in der Finanzierungsfrage konsequent eine Veranlassungskonnexität berücksichtigt werden. Konkret: Wenn das Land bestellt, muss es auch die Kosten tragen.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass der Ausbau des Radwegenetzes in Hessen nicht isoliert betrachtet werden kann. Kritikwürdig ist daher die im Entwurf vorgesehene pauschale Aufwertung des Radverkehrs zum „überragenden öffentlichen Interesse“. Eine derart weitreichende rechtliche Privilegierung verschiebt das bislang ausgewogene System der Infrastrukturplanung. Die bisherige Praxis basiert auf einer sorgfältigen Abwägung zwischen unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen - u.a. Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Umwelt und Klimaschutz sowie dem Schutz von Eigentumsrechten. Diese wird durch eine einseitige Priorisierung des Radverkehrs in Teilen aufgehoben oder zumindest erheblich geschwächt. Dies birgt die Gefahr einer unverhältnismäßigen Bevorzugung einzelner Verkehrsträger zulasten anderer, ebenso legitimer Gemeinwohlbelange.

Gegen die Einbeziehung selbstständiger Radwege in die Festlegung eines öffentlichen Interesses für den Bau von Radwegen in Hessen spricht, dass es in Hessen bislang keine oder sehr wenige selbstständige Radwege gibt. Sofern sich dies nicht ändert, kommt der Regelung keine Bedeutung zu. Dass der Bau selbstständiger Radwege im überragenden öffentlichen Interesse liegen soll, ist kaum begründbar. Der Bau von unselbstständigen Radwegen dient der Entflechtung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr und damit der Verkehrssicherheit. Dies ist beim Bau selbstständiger Radwege in der Regel nicht der Fall. Diese dienen eher der touristischen Nutzung als dem Alltagsverkehr, also eher einem touristischen Zusatzangebot als einer nachhaltigen Mobilitätswende.

B. Zu den Regelungen im Einzelnen

Zu Ziffer 1. Änderung § 9, Anfügen Abs.3:

§ 9 regelt die Straßenbaulast. Der neue Absatz 3 erklärt das überwiegende öffentliche Interesse an Planung und Bau von Radwegen an Landes- und Kreisstraßen. Dies ist aus unserer Sicht in der Gesetzessystematik eher dem § 32 HStrG zuzuordnen.

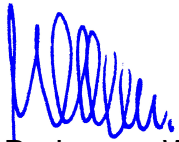
Zu Ziffer 2. Änderung § 23, Anfügen Satz 4 und 5 in Abs. 6:

§ 23 regelt das Anbauverbot für bauliche Anlagen nach Hessischer Bauordnung außerhalb der Ortsdurchfahrten. Radwege sind keine baulichen Anlagen in diesem Sinne. Die neu angefügten Sätze 4 und 5 verkennen darüber hinaus, dass der "weitere Baulastträger" ggf. auf fremden Gelände planen und bauen würde.

Abschließend bitten wir nochmals zu beachten, dass aufgrund der Fristsetzung keine Befassung unseres zuständigen Verbandsremiums mit dem aktuellen Gesetzentwurf möglich war. Die vorstehende Stellungnahme wird deshalb unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer möglicherweise anderslautenden oder ergänzenden Positionierung unserer Verbandsghremien abgegeben.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Lorenz Wobbe
Referatsleiter



**Hessischer
Bauernverband**

Hessischer Bauernverband e. V.

Haus der hessischen Landwirtschaft
Taunusstraße 151
61381 Friedrichsdorf

www.hessischerbauernverband.de

Tel.: 06172 7106-0

Fax.: 06172 7106-10

E-Mail: info@hessischerbauernverband.de

Hessischer Bauernverband e. V. · Taunusstraße 151 · 61381 Friedrichsdorf

Hessischer Landtag

Schlossplatz 1–3

65183 Wiesbaden

z.H. Schnier und Eisert

per E-Mail an h.schnier@ltg.hessen.de und m.eisert@ltg.hessen.de

07.08.2026

Aktenzeichen: P 2.4

Stellungnahme des Hessischen Bauernverbandes e. V. zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes (Neue-Radwege-Gesetz – NRG), Drucks. 21/4105

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Hessische Bauernverband erkennt die Bedeutung einer leistungsfähigen und sicheren Radverkehrsinfrastruktur grundsätzlich an. Insbesondere im ländlichen Raum können gut ausgebaute Radwege einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur Vernetzung von Gemeinden sowie zur Verbesserung klimafreundlicher Mobilitätsangebote leisten. Gleichwohl berühren Radwegvorhaben in besonderem Maße die Interessen landwirtschaftlicher Grundstückseigentümer und Flächenbewirtschafter, da diese regelmäßig entlang bestehender Landes- und Kreisstraßen auf bislang landwirtschaftlich genutzten Flächen errichtet werden. Die mit dem Gesetzentwurf vorgeschlagenen Änderungen des Hessischen Straßengesetzes sind daher auch daran zu messen, ob sie einen angemessenen Ausgleich zwischen dem Beschleunigungsinteresse des Vorhabenträgers und den verfassungsrechtlich geschützten Eigentums- und Bewirtschaftungsinteressen der betroffenen Betriebe gewährleisten. Der Hessische Bauernverband sieht dies in mehreren Punkten kritisch.

Zu § 9 Abs. 3 HStrG-E: „Überragendes öffentliches Interesse“ für Radwege

Besonders kritisch bewertet der Hessische Bauernverband die vorgesehene gesetzliche Feststellung, wonach der Bau selbständiger und unselbständiger Radwege an Landes- und Kreisstraßen künftig im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen soll. Nach dem Gesetzentwurf soll hierdurch eine vergleichbare Rechtsstellung geschaffen werden wie bei bestimmten Vorhaben der Energiewende oder des Schienenverkehrs.

Aus Sicht der Landwirtschaft besteht die Gefahr, dass durch eine solche gesetzliche Vorfestlegung die erforderliche ergebnisoffene Abwägung im Einzelfall erheblich eingeschränkt wird. Die Einstufung eines Vorhabens als „überragendes öffentliches Interesse“ entfaltet zwangsläufig erhebliche Auswirkungen auf spätere Planungs-, Zulassungs- und Gerichtsverfahren. Eigentumsrechte, agrarstrukturelle Belange sowie die Interessen der Flächenbewirtschafter drohen dadurch gegenüber dem Ausbauinteresse des Vorhabenträgers an Gewicht zu verlieren.

Hinzu kommt, dass die vorgesehene Erstellung und Fortschreibung einer Radwegeliste durch die Landesregierung lediglich eine Anhörung der kommunalen Spitzenverbände vorsieht. Gerade die landwirtschaftlichen Grundstückseigentümer und Bewirtschafter, die von einer späteren Flächeninanspruchnahme unmittelbar betroffen sein können, erhalten auf dieser Ebene hingegen keine institutionalisierte Beteiligungsmöglichkeit. Der Hessische Bauernverband hält dies für unzureichend.

Sollte der Gesetzgeber an der vorgesehenen Regelung festhalten, ist zumindest sicherzustellen, dass die landwirtschaftlichen Berufsvertretungen in die Erstellung und Fortschreibung der Liste einbezogen werden und dass agrarstrukturelle Auswirkungen, Flächenverbrauch, Bewirtschaftungsschwernisse sowie betriebliche Entwicklungsmöglichkeiten ausdrücklich als Entscheidungskriterien berücksichtigt werden. Außerdem muss klargestellt werden, dass die Feststellung eines überragenden öffentlichen Interesses die spätere Abwägung im konkreten Einzelfall nicht vorwegnehmen darf.

Zu § 23 Abs. 6 HStrG-E: Genehmigungsfreiheit für Radwege

Der Gesetzentwurf sieht vor, dass für den Bau bestimmter Radwege innerhalb der straßenrechtlichen Anbauverbots- und Anbaubeschränkungszonen künftig keine Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde mehr erforderlich sein soll. Stattdessen soll lediglich eine Anzeige des Vorhabens vor Baubeginn erfolgen. Der Hessische Bauernverband erkennt das Anliegen an, unnötige Verwaltungsvorfahren zu vermeiden. Gleichwohl darf eine Verfahrensbeschleunigung nicht dazu führen, dass notwendige Prüfungen und Beteiligungsmöglichkeiten entfallen. Gerade im ländlichen Raum können Radwege erhebliche Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung haben. Dies betrifft insbesondere den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen, die Veränderung von Feldzufahrten, Einschränkungen bei der Bewirtschaftung mit großdimensionierten Maschinen, zusätzliche Verkehrssicherungsanforderungen sowie Konflikte zwischen Radverkehr und landwirtschaftlichem Arbeitsverkehr.

Die vorgesehene bloße Anzeigepflicht vermag aus Sicht des Hessischen Bauernverbandes nicht sicherzustellen, dass diese Auswirkungen ausreichend geprüft und berücksichtigt werden. Sie ersetzt keine materielle Interessenabwägung und bietet den betroffenen Eigentümern und Bewirtschaftern keine ausreichende Möglichkeit, auf die Planung Einfluss zu nehmen.

Aus Sicht des Verbandes muss daher gewährleistet werden, dass bestehende Beteiligungsrechte der Betroffenen nicht durch die Genehmigungsfreiheit ausgehöhlt werden. Zudem sollte ausdrücklich geregelt werden, dass die Funktionsfähigkeit landwirtschaftlicher Wegebeziehungen, Hofanbindungen, Überfahrten sowie Bewirtschaftungsabläufe bei Planung und Bau von Radwegen zu erhalten ist.

Zu § 33 HStrG-E: Einschränkung von Planfeststellungs- und Umweltprüfungsverfahren

Besonders weitreichend sind die vorgeschlagenen Änderungen des § 33 HStrG. Danach sollen zahlreiche Radwegvorhaben künftig weder einer Planfeststellung noch einer Plangenehmigung bedürfen, sofern keine Umweltverträglichkeitsprüfung oder Enteignung erforderlich ist. Gleichzeitig soll die Errichtung eines Radwegs innerhalb eines Abstands von bis zu 20 Metern zur Straße nicht mehr als wesentliche Änderung einer Straße gelten. Zudem sollen Umweltverträglichkeitsprüfungen grundsätzlich erst bei einer durchgehenden Länge von mehr als zehn Kilometern erforderlich sein.

Der Hessische Bauernverband sieht diese Vorschläge kritisch. Das Planfeststellungsverfahren dient nicht allein der Genehmigung eines Vorhabens, sondern stellt zugleich das zentrale Instrument zur Bündelung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange dar. Es gewährleistet Transparenz,

Beteiligung und Rechtsschutz. Gerade Eigentümer und Bewirtschafter erhalten hierdurch die Möglichkeit, ihre Rechte und Belange in strukturierter Form geltend zu machen.

Der Wegfall solcher Verfahren mag bei konfliktfreien Standardmaßnahmen vertretbar erscheinen. Für Vorhaben, die regelmäßig insbesondere landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch nehmen, Wegebeziehungen verändern oder betriebliche Abläufe beeinträchtigen, ist eine pauschale Verfahrensfreistellung jedoch nicht sachgerecht. Auch ein Radweg, der innerhalb von 20 Metern neben einer bestehenden Straße errichtet wird, kann erhebliche Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Nutzung haben. Für einen betroffenen Betrieb spielt es keine Rolle, ob die beanspruchte Fläche unmittelbar an die Fahrbahn angrenzt oder wenige Meter davon entfernt liegt.

Darüber hinaus begegnet die vorgesehene UVP-Schwelle von zehn Kilometern erheblichen Bedenken. Viele Radwegvorhaben im ländlichen Raum unterschreiten diese Länge deutlich. Gleichwohl können sie zu erheblichen Eingriffen in Bodenfunktionen, Entwässerungssysteme, Bewirtschaftungsstrukturen und Agrarräume führen. Die Auswirkungen eines Vorhabens hängen nicht allein von seiner Länge, sondern maßgeblich von seiner Lage und seinen konkreten örtlichen Auswirkungen ab.

Der Hessische Bauernverband fordert daher, die Beteiligungs- und Prüfungsrechte betroffener Eigentümer und Bewirtschafter auch künftig sicherzustellen und für Vorhaben mit erheblicher Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen weiterhin förmliche Zulassungsverfahren vorzusehen.

Zu § 36a Abs. 8 HStrG-E: Vorzeitige Besitzeinweisung

Die größte Sorge bereitet dem Hessischen Bauernverband die vorgesehene Einführung einer vorzeitigen Besitzeinweisung bereits während des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Nach dem Gesetzentwurf soll eine Besitzeinweisung künftig bereits möglich sein, nachdem die Einwendungsfrist abgelaufen ist und bevor der eigentliche Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung erlassen wurde. Grundlage soll lediglich die Erwartung sein, dass das Vorhaben später genehmigt wird.

Die vorzeitige Besitzeinweisung stellt bereits heute einen besonders schwerwiegenden Eingriff in das Eigentumsgrundrecht dar. Sie entzieht den Eigentümern und Bewirtschaftern faktisch die Nutzung ihrer Flächen, obwohl über die endgültige Zulässigkeit des Vorhabens noch nicht abschließend entschieden wurde. Der Gesetzentwurf würde diese Eingriffsbefugnis nochmals erheblich ausweiten.

Aus Sicht der Landwirtschaft ist dies unverhältnismäßig. Die betroffenen Flächen sind häufig Bestandteil laufender Fruchtfolgen, langfristiger Bewirtschaftungskonzepte und betrieblicher Planungen – die Flächen sind damit betrieblich und wirtschaftlich erforderlich. Ein vorzeitiger Flächenentzug kann Ernteauffälle, Umorganisationskosten, Bewirtschaftungerschwernisse und dauerhafte wirtschaftliche Nachteile verursachen. Diese Belastungen treffen die Betriebe bereits zu einem Zeitpunkt, zu dem die endgültige Zulässigkeit des Vorhabens noch gar nicht feststeht.

Während vorzeitige Besitzeinweisungen teilweise mit der außergewöhnlichen Bedeutung bestimmter Energie- oder Verkehrsinfrastrukturvorhaben begründet werden, erscheint die Übertragung dieses Instruments auf gewöhnliche Radwege nicht gerechtfertigt. Der Hessische Bauernverband lehnt die vorgesehene Regelung daher ab. Sollte dennoch eine entsprechende Regelung geschaffen werden, müssten zumindest besonders strenge Voraussetzungen gelten und ein außergewöhnlicher Eilbedarf im Einzelfall nachgewiesen werden.

Sonstiges: Vereinbarkeit von Radverkehr und landwirtschaftlichem Wirtschaftsverkehr

Unabhängig von den vorgeschlagenen Änderungen des Hessischen Straßengesetzes weist der Hessische Bauernverband darauf hin, dass die zunehmende Nutzung landwirtschaftlicher Wirtschaftswege durch den Freizeit- und Radverkehr bereits heute in vielen Regionen zu erheblichen Nutzungskonflikten führt. Landwirtschaftliche Wege dienen in erster Linie der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Flächen und müssen insbesondere für moderne landwirtschaftliche Maschinen jederzeit uneingeschränkt nutzbar bleiben. Gleichzeitig steigt die Bedeutung dieser Wege als Freizeit- und Radverkehrsverbindungen stetig an. Hierdurch kommt es zunehmend zu Konflikten, Missverständnissen und Gefährdungssituationen zwischen landwirtschaftlichem Arbeitsverkehr und Erholungssuchenden. Vor diesem Hintergrund hält es der Hessische Bauernverband für erforderlich, dass der Ausbau des Radverkehrs nicht allein auf eine stärkere Mitbenutzung bestehender Wirtschaftswege gestützt wird. Vielmehr müssen Konzepte entwickelt werden, die eine dauerhafte und sichere Koexistenz beider Nutzungsarten ermöglichen. Hierzu gehören eine frühzeitige Einbindung der betroffenen Grundstückseigentümer und Bewirtschafter, die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Verkehrsbedürfnisse bei der Radverkehrsplanung, die Schaffung ausreichender Begegnungs- und Ausweichmöglichkeiten sowie eine klare Sensibilisierung der Radfahrenden für die berechtigten Belange der Landwirtschaft. Ziel muss es sein, die Akzeptanz des Radverkehrs im ländlichen Raum zu stärken, ohne die Funktionsfähigkeit der landwirtschaftlichen Wegeinfrastruktur und die Bewirtschaftung der Flächen zu beeinträchtigen.

Fazit

Der Hessische Bauernverband unterstützt ausdrücklich das Ziel, die Radverkehrsinfrastruktur in Hessen weiterzuentwickeln und insbesondere im ländlichen Raum sichere und attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen. Eine leistungsfähige Radverkehrsinfrastruktur kann einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, zur Vernetzung von Gemeinden sowie zur Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen leisten. Dieses Ziel darf jedoch nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss mit den Belangen der Landwirtschaft, dem Schutz des Eigentums sowie der Sicherung einer funktionsfähigen Agrarstruktur in Einklang gebracht werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen des Hessischen Straßengesetzes gehen aus Sicht des Hessischen Bauernverbandes jedoch teilweise deutlich über eine sachgerechte Verfahrensbeschleunigung hinaus. Insbesondere die Einstufung von Radwegen als Vorhaben des „überragenden öffentlichen Interesses“, die Einschränkung von Genehmigungs-, Planfeststellungs- und Beteiligungsverfahren sowie die Einführung einer vorzeitigen Besitzeinweisung führen zu einer erheblichen Verschiebung des bisherigen Ausgleichs zwischen Beschleunigungsinteressen der Vorhabenträger und den Rechten der betroffenen Grundstückseigentümer und Bewirtschafter.

Darüber hinaus sollte die politische Diskussion über den Radverkehr im ländlichen Raum nicht allein auf den Neubau von Radwegen fokussiert werden. Bereits heute ist auf zahlreichen landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen ein zunehmendes Konfliktpotenzial zwischen Freizeit- und Radverkehr einerseits sowie dem landwirtschaftlichen Arbeitsverkehr andererseits festzustellen. Die Landwirtschaft ist auf eine jederzeit uneingeschränkte und sichere Nutzbarkeit ihres Wegenetzes angewiesen. Gleichzeitig wächst die Bedeutung dieser Wege für Erholungssuchende und touristische Nutzungen.

Der Hessische Bauernverband sieht deshalb die Notwendigkeit, langfristige Konzepte zu entwickeln, die ein dauerhaftes und konfliktarmes Miteinander von Radverkehr und landwirtschaftlichem Wirtschaftsverkehr ermöglichen. Hierfür sind die Bedürfnisse der landwirtschaftlichen Betriebe frühzeitig in die Verkehrsplanung einzubeziehen und die Funktionsfähigkeit der Wirtschaftswege dauerhaft sicherzustellen.

Der Hessische Bauernverband fordert daher, die vorgesehenen Regelungen grundlegend zu überarbeiten und die Belange der Flächeneigentümer und Flächenbewirtschafter stärker zu berücksichtigen. Eine erfolgreiche Verkehrswende im ländlichen Raum kann nur gelingen, wenn sie nicht gegen die Landwirtschaft, sondern gemeinsam mit ihr gestaltet wird. Der Ausbau des Radverkehrs sollte deshalb auf Kooperation, faire Beteiligung und einen angemessenen Ausgleich der unterschiedlichen Nutzungsinteressen setzen, anstatt bestehende Eigentums- und Beteiligungsrechte weiter einzuschränken.

Mit freundlichen Grüßen

Hessischer Bauernverband e.V.



Sebastian Schneider
Generalsekretär

Schriftliche Stellungnahme Neue-Radwege-Gesetz (NRG)

Gesetzentwurf vom 23.03.2026
Drucks. 21/4105

Erstellt von

Dr. Olaf Dilling, Rechtsanwalt
re|Rechtsanwälte PartGmbH

für die
Fraktion der Grünen
des Hessischen Landtags
– zur Anhörung im [Ausschuss] –

07. August 2026

Inhalt

I.	Vorbemerkung.....	3
II.	Rechtliche Beurteilung des Gesetzentwurfs zur Beschleunigung des Radwegebaus.....	3
1.	Überragendes öffentliches Interesse an Radwegen (§ 9 Abs. 3 HStrG-E)	4
2.	Genehmigungsfreiheit innerorts (§ 23 Abs. 6 HStrG-E)	6
3.	Ausnahme vom Planfeststellungserfordernis (§ 33 Abs. 1 HStrG-E)	7
4.	Ausnahme von der UVP-Pflicht (§ 33 Abs. 3 HStrG-E)	7
5.	Vorzeitige Besitzeinweisung (§ 36a Abs. 8 HStrG-E)	8
III.	Zusammenfassung und Ergebnis.....	8

I. Vorbemerkung

Der Entwurf verfolgt das Ziel, den Ausbau von Radverkehrsinfrastruktur durch Vereinfachung und Straffung von Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen. Radverkehr leistet einen Beitrag zum Klimaschutz, zur Lärminderung und zur Verkehrssicherheit; die Beschleunigung entsprechender Verfahren ist daher grundsätzlich zu begrüßen.

So begrüßenswert die Beschleunigung ist, darf sie jedoch nicht zu Lasten von Rechtsstaatlichkeit und der Berücksichtigung wichtiger öffentlicher und privater Belange gehen. Der Entwurf ist daher anhand des höherrangigen Verfassungs-, Bundes- und Europarechts zu prüfen.

Auffällig ist, dass mehrere Konstruktionen, die bei früheren Beschleunigungsvorhaben rechtlich beanstandet wurden – insbesondere die sogenannte negative Legaldefinition der „Änderung“ einer Straße –, hier enger gefasst und um eine ausdrückliche Rückausnahme für UVP- und Enteignungsfälle ergänzt sind. Das mindert das rechtliche Risiko strukturell, macht eine Prüfung im Einzelnen aber nicht entbehrlich.

II. Rechtliche Beurteilung des Gesetzentwurfs zur Beschleunigung des Radwegebaus

Im Folgenden wird zu den fünf zentralen Änderungen des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) rechtlich im Einzelnen Stellung genommen:

1. die Einführung eines „überragenden öffentlichen Interesses“ an bestimmten Radwegen (§ 9 Abs. 3 HStrG-E),
2. die Genehmigungsfreiheit für Radwege eines weiteren Baulastträgers innerhalb der Ortsdurchfahrt (§ 23 Abs. 6 HStrG-E),
3. die Ausnahme unselbständiger Radwege von der Planfeststellungspflicht (§ 33 Abs. 1 HStrG-E),
4. die Ausnahme von der Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung bei Radwegen unter 10 km Länge (§ 33 Abs. 3 HStrG-E),
5. die Möglichkeit der vorzeitigen Besitzeinweisung parallel zum Planfeststellungsverfahren (§ 36a Abs. 8 HStrG-E).

1. Überragendes öffentliches Interesse an Radwegen (§ 9 Abs. 3 HStrG-E)

Die Übertragung des aus dem Energierecht bekannten Konzepts des „überragenden öffentlichen Interesses“ auf den Radwegbau ist neu für das Straßenrecht. Sie stärkt die

Position privilegierter Radwege in der fachplanerischen Abwägung gegenüber konkurrierenden öffentlichen Belangen.

Kompetenzrechtlich ist zu beachten, dass Naturschutzrecht überwiegend Bundesrecht ist (Art. 74 Abs. 1 Nr. 29 GG); landesrechtliche Abweichungsspielräume nach Art. 72 Abs. 3 GG sind eng auszulegen. Soweit die Privilegierung mittelbar auf naturschutzrechtliche Abwägungen (etwa § 45 Abs. 7 BNatSchG) durchschlagen soll, sollte die Begründung klarer von einer Bindungswirkung für Fachplanungsentscheidungen Dritter abgegrenzt werden. Der Entwurf regelt ausdrücklich nur die straßenrechtliche Bedarfsfeststellung – das ist im Ansatz konsequent.

Die Bestimmtheit der Verordnungsermächtigung dürfte am Maßstab des Art. 118 HV genügen: Die Kriterien „Verkehrssicherheit“ und „fachlich fundierte Prognose“ sind vergleichbar konkret wie die Kriterien für die Flächenausweisungslisten im Recht der erneuerbaren Energien. Die vorgesehene Anhörung der kommunalen Spitzenverbände wahrt die kommunale Selbstverwaltung (Art. 28 Abs. 2 GG, Art. 137 HV).

Ergebnis: rechtlich vertretbar; Klarstellungsbedarf besteht beim Verhältnis zum Bundesnaturschutzrecht.

2. Genehmigungsfreiheit innerorts (§ 23 Abs. 6 HStrG-E)

Der Wegfall der Zustimmung der Straßenbaubehörde für Radwege eines weiteren Baulastträgers innerhalb der Ortsdurchfahrt entlastet die Verwaltung. Eine vergleichbare Ausnahme besteht laut Begründung bereits für Solaranlagen entlang von Straßen.

Kritisch ist, dass der Straßenbaubehörde ohne Zustimmungserfordernis keine Möglichkeit mehr bleibt, die Vereinbarkeit des Radwegs mit der übergeordneten Verkehrsanlage – insbesondere mit den technischen Regelwerken der FGSV zur Verkehrssicherheit – vorab zu prüfen. Die Anzeigepflicht ist zudem als Soll-Vorschrift ausgestaltet; ohne Sanktion bei Versäumnis bleibt sie faktisch deklaratorisch.

Ergebnis: im Ansatz sachgerecht; Nachschärfungsbedarf besteht bei der Verbindlichkeit der Anzeige.

3. Ausnahme vom Planfeststellungserfordernis (§ 33 Abs. 1 HStrG-E)

Eine vergleichbare „negative Legaldefinition“ der Änderung wurde bei früheren Beschleunigungsvorhaben – dort bezogen auf die Erweiterung um einen Kfz-Fahrbahnstreifen – als europarechtlich bedenklich eingestuft, weil die UVP-Richtlinie 2011/92/EU (Anh. II Nr. 10e i.V.m. Nr. 13a) eine pauschale Ausnahme von Änderungen mit potenziell erheblichen Umweltauswirkungen aus der Einzelfallprüfung nicht zulässt.

Die vorliegende Ausnahme ist deutlich enger gefasst: Sie betrifft nur unselbständige Radwege binnen 20 m vom Rand der befestigten Fahrbahn. Entscheidend ist der neue Satz 6, wonach ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren dennoch erforderlich bleibt, wenn eine UVP-Pflicht oder ein Enteignungsverfahren vorliegt. Das entspricht genau der Rückausnahme, die als Korrektiv bei früheren Vorhaben angemahnt wurde, und mindert das europarechtliche Risiko erheblich.

Ein Restrisiko besteht bei Radwegen mit Gewässerberührung, etwa bei Verrohrungen oder Brückenbauwerken: Die wasserrechtliche Planfeststellungspflicht nach § 68 WHG könnte trotz straßenrechtlicher Freistellung fortbestehen. Eine klarstellende Regelung zum Verhältnis beider Verfahren wäre sinnvoll.

Ergebnis: deutlich solider als frühere Vorbilder; Klärungsbedarf im Verhältnis zum Wasserrecht.

4. Ausnahme von der UVP-Pflicht (§ 33 Abs. 3 HStrG-E)

Die Freistellung von der UVP-Pflicht bei einer durchgehenden Länge unter 10 km, verbunden mit einer Einzelfallprüfung bei möglicher Natura-2000-Betroffenheit, ist ein grundsätzlich anerkanntes Regelungsmodell.

Eine pauschale Längenschwelle ohne Kumulationsbetrachtung könnte europarechtlich unzureichend sein, wenn mehrere kurze Teilabschnitte in der Summe erhebliche Umweltauswirkungen haben (sog. Salami-Taktik-Problematik). [△](#) Eine belastbare Fundstelle zur einschlägigen EuGH-Rechtsprechung habe ich nicht zur Hand und würde sie vor Verwendung über juris/beck-online verifizieren.

Der Verweis der Begründung auf ein „Muster der bundesweiten Vorgaben für Radwege an Bundesstraßen“ sollte mit einer konkreten Fundstelle im Bundesfernstraßenrecht unterlegt werden. [△](#) Auch diese Angabe bitte vor Verwendung prüfen.

Ergebnis: vertretbar; die Kumulationsproblematik sollte in der Begründung adressiert werden.

5. Vorzeitige Besitzeinweisung (§ 36a Abs. 8 HStrG-E)

Das Instrument der vorzeitigen Besitzeinweisung parallel zum Planfeststellungsverfahren ist aus dem allgemeinen Fachplanungsrecht bekannt und verfassungsrechtlich anerkannt, sofern der Besitzeinweisungsbeschluss – wie hier vorgesehen – unter der Bedingung der Bestätigung durch den späteren Planfeststellungsbeschluss steht.

Der Eigentumsschutz nach Art. 14 GG wird durch den vorläufigen Charakter und die vorgesehene Rückabwicklungsmechanik bei Nichtbestätigung gewahrt.

Ergebnis: unbedenklich; Standardinstrument.

III. Zusammenfassung und Ergebnis

Der Entwurf verfolgt ein verkehrspolitisch sachgerechtes Ziel und vermeidet – anders als frühere Beschleunigungsvorhaben – die gravierendsten europarechtlichen Fallstricke, insbesondere durch die Rückausnahme in § 33 Abs. 1 Satz 6 HStrG-E. Verbleibender Klärungsbedarf besteht bei folgenden Punkten:

1. dem Verhältnis der Privilegierung nach § 9 Abs. 3 HStrG-E zum Bundesnaturschutzrecht (Kompetenzfrage),
2. der Verbindlichkeit der Anzeigepflicht nach § 23 Abs. 6 HStrG-E (Soll- statt Muss-Vorschrift),
3. der Fortgeltung wasserrechtlicher Planfeststellungspflichten trotz straßenrechtlicher Freistellung nach § 33 Abs. 1 HStrG-E,
4. der Kumulationsproblematik bei der 10-km-Schwelle nach § 33 Abs. 3 HStrG-E.

Der Fraktion wird empfohlen, den Entwurf im Ausschuss um Klarstellungen zu den genannten vier Punkten zu ergänzen; die Grundkonzeption begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken.

Dr. Olaf Dilling
Rechtsanwalt

Berlin, 07.08.2026

Hessischer Landtag
Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und Ländlichen Raum

Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

Per E-Mail

Angela Carstensen
Rechtsanwältin
Münchener Straße 12
60329 Frankfurt
T 069-269 480 37
F 069-269 480 36
ac@acarstensen.de
www.acarstensen.de

Datum
10.08.2026

Unser Zeichen: 08/26-ac/nrg

Öffentliche Anhörung des Ausschusses zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes – Neue-Radwege-Gesetz (NRG)

Stellungnahme von Rechtsanwältin Angela Carstensen, CARSTENSEN Wirtschaftsrecht Frankfurt/M.

Sehr geehrter Herr Boddenberg, sehr geehrte Abgeordnete,

ich danke für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für ein Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes – Neue-Radwege-Gesetz (NRG) – Stellung nehmen zu dürfen.

A. Einleitung und verkehrspolitische Ausgangslage

Der vorliegende Gesetzentwurf „Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes – Neue-Radwege-Gesetz (NRG)“ verfolgt das Ziel, den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur in Hessen durch verfahrensrechtliche Erleichterungen und Klarstellungen zu beschleunigen.

Der Ausbau von Radwegen wird in der Gesetzesbegründung zu Recht als zentraler Bestandteil einer nachhaltigen, sicheren und zukunftsorientierten Verkehrspolitik dargestellt.

Radverkehr leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz, zur Luftreinhaltung und zur Lärminderung und fördert zugleich die Gesundheit der Bevölkerung sowie die Entlastung des motorisierten Verkehrs. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, den Bau von Radwegen rechtlich zu stärken und verfahrensrechtliche Hemmnisse abzubauen, um den Zielen der Verkehrssicherheit, des Klima- und Umweltschutzes sowie der Lebensqualität im öffentlichen Raum Rechnung zu tragen.

Der Gesetzentwurf erhebt Radwege als emissionsfreie Verkehrsinfrastruktur in eine mit erneuerbaren Energien und dem Schienenverkehr vergleichbare Rechtsstellung, womit die Planrechtfertigung erleichtert und die Abwägung zugunsten des Radverkehrs gestärkt wird.

Da der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur zu langsam voranschreitet, obliegt es dem Landesgesetzgeber, rechtzeitig entscheidende Weichen zu stellen. Dies gelingt mit dem NRG.

Ich befürworte den Gesetzentwurf deshalb ausdrücklich, weil er einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit des Radverkehrs durch Infrastrukturmaßnahmen leistet und dessen Ausbau beschleunigen würde, erlaube mir jedoch – aus meiner Sicht – Vorschläge zur Vereinfachung.

B. Überblick über die Regelungsinhalte des NRG

Der Gesetzentwurf sieht im Kern folgende Änderungen des Hessischen Straßengesetzes (HStrG) vor:

1. § 9 Abs. 3 HStrG – Bau selbstständiger und unselbstständiger Radwege an Landes- und Kreisstraßen im überragenden öffentlichen Interesse

Der derzeitige § 9 HStrG soll um einen neuen Absatz 3 ergänzt werden. Dieser stellt klar, dass der Bau selbstständiger und unselbstständiger Radwege an Landes- und Kreisstraßen im überragenden öffentlichen Interesse liegt, soweit sie der Verkehrssicherheit dienen und ihr Bedarf aufgrund einer fachlich fundierten Prognose festgestellt wurde. Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung eine Liste der Radwege, die im überragenden öffentlichen Interesse liegen, zu erstellen und fortzuschreiben. Die Liste ist unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus zu erstellen; die kommunalen Spitzenverbände sind anzuhören, und Gemeinden und Landkreise sollen ihre Radverkehrsplanung mit den gelisteten Radwegen abstimmen.

2. § 23 Abs. 6 HStrG – Genehmigungsfreiheit für Radwege innerhalb der Schutzzone

Für den Bau von selbstständigen oder unselbstständigen Radwegen eines weiteren Baulasträgers innerhalb der straßenrechtlichen Schutzzone nach § 23 Abs. 2 ist künftig keine Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde erforderlich. Bedarf ein Radweg keiner Genehmigung oder Zustimmung, ist er rechtzeitig vor Baubeginn bei der Straßenbaubehörde anzuzeigen; die Anzeige soll drei Monate vor Baubeginn elektronisch erfolgen.

3. § 33 HStrG – Planfeststellung und Umweltverträglichkeitsprüfung (kurz „UVP“)

§ 33 Abs. 1 wird dahin geändert, dass bestimmte bauliche Veränderungen – insbesondere die Errichtung eines unselbstständigen Radwegs in bis zu 20 m Entfernung vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn – nicht als wesentliche Änderung der Straße gelten und damit keine Planfeststellung auslösen. Zugleich wird ein neuer Satz eingefügt, wonach der Bau von Radwegen ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren nur erfordert, wenn eine UVP durchzuführen ist oder ein Enteignungsverfahren notwendig ist. In § 33 Abs. 3 wird aufgenommen, dass für den Bau oder Ausbau eines selbstständigen oder unselbstständigen Radwegs keiner UVP bedarf, wenn seine durchgehende Länge unter 10 km beträgt; bei möglicher Betroffenheit eines Natura-2000-Gebiets hat die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall festzustellen, ob mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und daher eine UVP durchzuführen ist.

4. § 36a Abs. 8 HStrG – vorzeitige Besitzeinweisung

Beim Bau von Radwegen kann der Vorhabenträger verlangen, dass bereits nach Ablauf der Einwendungsfrist das Verfahren zur vorzeitigen Besitzeinweisung in das Grundstück eines Dritten durchgeführt wird. Der nach dem Verfahrensstand zu erwartende Planfeststellungsbeschluss oder die zu

erwartende Plangenehmigung ist dem Besitzeinweisungsverfahren zugrunde zu legen. Der Besitzeinweisungsbeschluss ist mit der aufschiebenden Bedingung zu verbinden, dass sein Ergebnis durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung bestätigt wird. Wird das Ergebnis nicht bestätigt, ist ein neuer Besitzeinweisungsbeschluss herbeizuführen.

Die Begründung stellt insgesamt darauf ab, dass die vorgesehenen Regelungen der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für Radwege dienen und Radwege als klimafreundliche Infrastruktur sowie als Beitrag zur Verkehrssicherheit rechtlich besser absichern.

Das ist ausdrücklich zu begrüßen.

C. Verfassungsrechtliche Bewertung

I. Grundgesetzliche Regelungen

Verfassungsrechtlich sind insbesondere die Schutzpflichten aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG, das Staatsziel des Umwelt- und Klimaschutzes in Art. 20a GG sowie Art. 14 GG berührt.

Die Stärkung der Radverkehrsinfrastruktur dient erkennbar der Prävention von Unfällen und der Verringerung der Gefährdung von Radfahrenden. Dies ist umso wichtiger, als dass „Vision Zero“ als Leitgedanke in § 15 Abs. 1 NahMobG HE eingeflossen ist und der Landesgesetzgeber durch den Ausbau von korrespondierenden Infrastrukturmaßnahmen gehalten ist, der Vision Zero Rechnung zu tragen.

Eingriffe in Art. 14 GG durch Planfeststellungsbeschlüsse, Enteignungen und vorzeitige Besitzeinweisungen sind nur zulässig, wenn sie dem Wohl der Allgemeinheit dienen und verhältnismäßig sind. Der Gesetzentwurf greift dies auf, indem er eine fachlich fundierte Bedarfsprognose und eine rechtlich gesicherte Planrechtfertigung für Radwege fordert. Die Verpflichtung zur Prognose im Rahmen von § 9 Abs. 3 HStrG steht in Einklang mit der Rechtsprechung, wonach Planrechtfertigung für Verkehrswege nicht erst bei Unausweichlichkeit, sondern bereits dann besteht, wenn ein Projekt vernünftigerweise geboten ist.¹ Die Ausgestaltung der vorzeitigen Besitzeinweisung mit aufschiebender Bedingung stellt wiederum sicher, dass die enteignungsrechtliche Vorwirkung von einer späteren fachplanerischen Gesamtentscheidung bestätigt werden muss und bei Nichtbestätigung ein neuer Beschluss erforderlich ist. Dies entspricht nach hiesigem Dafürhalten dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und den Anforderungen des Art. 14 Abs. 3 GG.

II. Hessische Verfassung und kommunale Selbstverwaltung, Art. 28 Abs. 2 GG

Die Begründung des Gesetzentwurfs nimmt ausdrücklich Bezug auf Art. 137 HV und Art. 28 Abs. 2 GG. Zur Wahrung der kommunalen Selbstverwaltung sind die kommunalen Spitzenverbände nach § 147 HGO zu beteiligen sowie eine abgestimmte Planung zwischen Land, Kreisen und Gemeinden zu gewährleisten, ohne eine Baupflicht zu begründen oder die straßenrechtlichen Zuständigkeiten der Baulastträger zu verändern.

Die vorgesehene Rechtsverordnungsliste der Radwege im überragenden öffentlichen Interesse ist unter Beachtung der Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der Belange des Umweltschutzes und des Städtebaus zu erstellen. Die Fachplanung Radverkehr wird mithin mit der übergeordneten Raumplanung und der kommunalen Bauleitplanung koordiniert. Städtebauliche Festsetzungsmöglichkeiten nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB bleiben nach der Begründung ausdrücklich unberührt.

1 Siehe beispielhaft BVerwG, Urteil vom 16. März 2006 – 4 A 1075.04 –, BVerwGE 125, 116-325 Rn. 182; Urteil vom 26. April 2007 – 4 C 12.05 –, BVerwGE 128, 358-382 Rn. 45; Urteil vom 9. November 2017 – 3 A 2.15 –, juris Rn. 24; Beschluss vom 12. Juli 2017 – 9 B 49/16 –, juris Rn. 4; zudem VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 8. Oktober 2012 – 5 S 203/11 –, juris Rn. 66.

Damit wahrt der Gesetzentwurf die kommunale Planungshoheit und Selbstverwaltung, Art. 28 Abs. 2 GG, und stärkt zugleich die koordinierte Planung zwischen Land und Kommunen.

Den Gesetzentwurf bewerte ich soweit als ausgewogen. Er respektiert die kommunale Selbstverwaltung, bindet die Fachplanung an Raumordnung und Landesplanung und verfolgt legitime Ziele im Bereich Verkehrssicherheit, Umwelt- und Klimaschutz.

D. Vereinbarkeit mit Bundesrecht

I. Planfeststellung und Planrechtfertigung

Die Änderungen in § 33 HStrG betreffen die Voraussetzungen der Planfeststellung und Plangenehmigung sowie die Einbindung der UVP. Die bundesrechtliche Referenz ist dabei das Fernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) und den Vorschriften des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG).

Die Planfeststellung ist integraler Bestandteil der straßenrechtlichen Fachplanung. Sie stellt sowohl die Planrechtfertigung als auch die umfassende Abwägung aller berührten Belange – einschließlich Umwelt-, Eigentums- und Verkehrsbelangen – sicher.² Zugleich lässt der Gesetzgeber im Bereich der Fachplanung typisierende Regelungen zu, die nur bei bestimmten Schwellenwerten oder besonderen Konstellationen eine förmliche Planfeststellung verlangen, während kleinere oder weniger eingriffsintensive Vorhaben vereinfachten Verfahren unterliegen können.

Die Festlegung in § 33 Abs. 1 HStrG, dass die Errichtung eines unselbständigen Radwegs in einer Entfernung von bis zu 20 m vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn keine wesentliche Änderung darstellt, knüpft an bekannte Abgrenzungen im FStrG an, das für bestimmte Änderungen in der Nähe der Straße eine geringere Eingriffsintensität annimmt, siehe § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG.³

Die Regelung, wonach für den Bau von Radwegen nur dann ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erforderlich ist, wenn eine UVP durchzuführen oder ein Enteignungsverfahren notwendig ist, spiegelt den bundesrechtlichen Ansatz wider, Planfeststellung insbesondere bei Projekten mit erheblichen Umweltauswirkungen oder enteignungsrechtlicher Vorwirkung vorzusehen.⁴ Die angedachten neuen Regelungen sind somit im Einklang mit geltendem Bundesrecht und zur Beschleunigung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur ausdrücklich zu begrüßen.

II. UVP und 10-km-Schwelle

§ 33 Abs. 3 S. 4 HStrG sieht vor, dass es für den Bau oder Ausbau eines selbständigen oder unselbständigen Radwegs keiner UVP bedarf, wenn seine durchgehende Länge unter 10 km beträgt. § 33 Abs. 3 S. 5 HStrG regelt ergänzend, dass sofern durch die Baumaßnahme ein Natura-2000-Gebiet betroffen ist, die Planfeststellungsbehörde im Einzelfall festzustellen hat, ob mit erheblichen nachteiligen Umweltwirkungen zu rechnen und deshalb eine UVP durchzuführen ist.

2 Hierzu BVerwG, Urteil vom 7. September 1979 – IV C 58.76 –, BVerwGE 58 281-290 Rn. 20; Urteil vom 23. Oktober 1968 – IV C 84.67 –, juris Rn. 8.

3 Hierzu BVerwG, Urteil vom 13. Juni 1963, I C 248.58, Rn. 32ff.

4 Siehe zu den Grundsätzen der Planerhaltung BVerwG, Urteil vom 1. April 2004 – 4 C 2.03 –, BVerwGE 120, 276-292 Rn. 28; Urteil vom 9. Juni 2004 – 9 A 11/03 –, BVerwGE 121, 72-86 Rn. 53, 110; ähnlich Urteil vom 24. November 2010 – 9 A 13/09 –, BVerwGE 138, 226-243 Rn. 83; Beschluss vom 27. Januar 2022 – 9 B 36/21 –, juris Rn. 4; Urteil vom 24. Mai 2018 – 4 C 4/17 –, BVerwGE 162, 114-127 Rn. 31.

Nach dem UVPG sind für bestimmte Vorhaben, u.a. Straßenbau, obligatorische oder einzelfallbezogene UVP-Pflichten vorgesehen. Für sonstige Straßenprojekte – also solche, die nicht bereits in Anhang I der Richtlinie als UVP-pflichtig genannt sind – können jedoch Schwellenwerte und Kriterien festgelegt werden, die bei Unterschreiten eine UVP entbehrlich machen, sofern eine Vorprüfung des Einzelfalls bei besonderen Umständen vorgesehen ist.

Vor diesem Hintergrund ist die geplante Regelung in § 33 Abs. 3 S. 4 HStrG zulässig, sofern Radwege, die – etwa im Zusammenhang mit größeren Straßenprojekten – bereits unter die UVP-pflichtigen Kategorien des UVPG fallen, weiterhin einer UVP unterliegen, und bei möglicher Betroffenheit eines Natura-2000-Gebiets eine sorgfältige Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt wird, die den umweltrelevanten Sachverhalt ausreichend ermittelt und bewertet und das Ergebnis nachvollziehbar begründet. Die Neuregelung orientiert sich insofern an § 14d UVPG.

Eine schematische Entbindung von der UVP-Pflicht für alle Radwege unterhalb der Schwellenwerte wäre zwar unzulässig; dieser Gefahr wird jedoch durch die Einzelfallprüfung bei Natura-2000-Betroffenheit begegnet.

III. Bundesnaturschutzgesetz, Habitatschutz und Eigentum

Die unions- und bundesrechtlichen Habitatschutzvorschriften, gemeint sind die FFH-Richtlinie, Vogelschutzrichtlinie sowie die Regelung des § 34 BNatSchG, verlangen eine Verträglichkeitsprüfung für Projekte, die potenziell Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigen können. Das BVerwG hat klargestellt, dass auch Verkehrsinfrastruktur, einschließlich Straßenbauprojekten, unter diese Pflicht fällt und dass bei erheblichen Beeinträchtigungen strenge Anforderungen an Abweichungsentscheidungen, zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und Kohärenzsicherungsmaßnahmen gelten.⁵

Der Bau von Radwegen ohne die erforderliche Planfeststellung oder UVP kann unions- und bundesrechtliche Pflichten verletzen. Das BVerwG hat in einem Fall zum Ausbau eines Radwegs in einem FFH-Gebiet hervorgehoben, dass Umweltverbände einen behördlichen Einschreitensanspruch haben und dass die Pflicht zur Durchführung einer UVP unabhängig davon besteht, ob sie sich aus Anhang I oder II der UVP-Richtlinie ergibt.⁶ Die hessische Regelung muss daher so verstanden werden, dass die 10-km-Freistellung nicht für Fälle gilt, in denen FFH-/Vogelschutzrecht eine vollumfängliche Verträglichkeitsprüfung erfordert. In solchen Fällen muss die Einzelfallprüfung nach § 33 Abs. 3 S. 5 HStrG die Anforderungen des § 34 BNatSchG und Art. 6 FFH-RL vollständig abbilden.

Im Hinblick auf Eigentumsbelange, die durch Planfeststellungsbeschlüsse und Besitzeinweisungen berührt werden, bestehen keine Bedenken. Die vorzeitige Besitzeinweisung wird an die Erwartung eines rechtmäßigen Planfeststellungsbeschlusses geknüpft und muss bei Änderung der fachplanerischen Entscheidung neu getroffen werden. Dies schützt die Eigentumsrechte vor unverhältnismäßigen Eingriffen und entspricht der Rechtsprechung zur enteignungsrechtlichen Vorwirkung von Planfeststellungen.⁷

5 BVerwG, Urteil vom 27. Januar 2000 – 4 C 2/99 – BVerwGE 110, 302-320 Leitsatz, Rn. 37f.; BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 – 9 A 14/12 –, BVerwGE 148, 373-399 Rn. 66ff.

6 Siehe BVerwG, Urteil vom 1. Juni 2017 – 9 C 2/16 –, BVerwGE 159, 95-104 Rn. 13, 17, 22.

7 Siehe z.B. BVerwG, Urteil vom 6. Dezember 1985 – 4 C 59/82 –, BVerwGE 72, 282-289 Rn. 10, 13f.; Urteil vom 14. November 2012 – 9 C 14/11 –, BVerwGE 145, 96-102 Rn. 10f., 17; zur vorzeitigen Besitzeinweisung BVerwG, Urteil vom 6. Juli 1973 – IV C 79.69 –, juris Rn. 18ff.; siehe grundsätzlich zu Enteignungen zudem BVerfG, Urteil vom 24. März 1987 – 1 BvR 1046/85 – BVerfGE 74, 264-297 Rn. 44ff; Nichtannahmebeschluss vom 15. Februar 2007 – 1 BvR 300/06 –, BVerfGK 10, 288-294 Rn. 5.

E. Vereinbarkeit mit EU-Recht

I. UVP-Richtlinie und 10-km-Regelung

Die UVP ist unionsrechtlich in der Richtlinie 2011/92/EU, dort insb. Art. 1 bis 4, geregelt. Diese unterscheidet zwischen Projekten mit obligatorischer UVP (Anhang I) und Projekten, bei denen die Mitgliedstaaten entweder Schwellenwerte/Kriterien festlegen oder eine Einzelfallprüfung vornehmen können (Anhang II). Straßenbauvorhaben und vergleichbare Infrastrukturprojekte fallen in die zweite Kategorie, soweit sie nicht ohnehin Anhang-I-Projekte sind.

Die hessische Regelung, wonach Radwege unter 10 km Länge von der UVP-Pflicht befreit werden, ist unionsrechtskonform, wenn: a) der Schwellenwert auf einer plausiblen typisierenden Annahme beruht, dass Projekte unterhalb dieser Länge typischerweise keine erheblichen Umweltauswirkungen haben, und b) für besonders sensible Fälle – namentlich bei Betroffenheit von Natura-2000-Gebieten – eine standortbezogene Vorprüfung des Einzelfalls erfolgt, die so ausgestaltet ist, dass sie erhebliche Umweltauswirkungen erkennen und gegebenenfalls eine UVP veranlassen kann.

Vorprüfungen müssen methodisch nachvollziehbar, auf aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhend und transparent dokumentiert sein.⁸ Die Planfeststellungsbehörde verfügt hierbei über einen Einschätzungsspielraum. § 33 Abs. 3 S. 4, 5 HStrG muss daher in der Praxis mit klaren Prüfmaßstäben und Leitlinien unterlegt werden, um sicherzustellen, dass die Einzelfallprüfung nicht zur bloßen Formalität verkommt.

II. FFH-/Vogelschutzrichtlinie und Natura-2000-Gebiete

Die Richtlinie 92/43/EWG – Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (kurz „FFH-Richtlinie“) und die Richtlinie 2009/147/EG (kurz „Vogelschutzrichtlinie“) verlangen für Vorhaben, die Natura-2000-Gebiete berühren können, eine Verträglichkeitsprüfung hinsichtlich der Erhaltungsziele der betroffenen Gebiete, Art. 6 Abs. 3 FFH-RL. Bei festgestellten erheblichen Beeinträchtigungen kommt eine Zulassung nur bei Vorliegen zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und unter Durchführung angemessener Kohärenzsicherungsmaßnahmen in Betracht, Art. 6 Abs. 4 FFH-RL. Die Rechtsprechung hat klargestellt, dass schon faktische FFH-Gebiete vor vollständiger Umsetzung der Richtlinie als potenzielle Schutzgebiete gelten und entsprechend zu behandeln sind.⁹

Der Gesetzentwurf trägt dem dadurch Rechnung, dass bei möglicher Betroffenheit eines Natura-2000-Gebiets eine Einzelfallprüfung vorgesehen ist, ob mit erheblichen nachteiligen Umweltwirkungen zu rechnen und bei Bejahung eine UVP durchzuführen ist. Dies ist ein sinnvoller Ansatz, sofern die Prüfung tatsächlich inhaltlich eine FFH-/Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung einschließt und nicht nur auf allgemeine Umweltwirkungen abstellt.¹⁰

Die Formulierung des § 33 Abs. 3 S. 5 HStrG – „erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt“ – ist zwar weit genug ist, um FFH-/Vogelschutzbelange einzuschließen, aber es empfiehlt sich nach

-
- 8 Siehe BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 – 9 A 20/05 –, BVerwGE 128, 1-76 Leitsätze mit Verweis auf EuGH, Urteil vom 7. September 2004 – C-127/02 – Slg. 2004, I-7405 „Waddenvereniging und Vogelsbeschermingvereniging“; siehe zudem EuGH, Urteil vom 24. November 2011 – C-404/09 „Alto Sil“ und Urteil vom 11. April 2013 – C-258/11 „Sweetman“; BVerwG, Beschluss vom 20. März 2018 – 9 B 43/16 –, juris Rn. 19.
- 9 In diese Richtung gehend EuGH, Urteil vom 7. September 2004 – C-127/02 „Waddenzee“; Urteil vom 14. September 2006 – C-244/05 „Bund Naturschutz in Bayern e.V.“; ähnlich zudem BVerwG, Urteil vom 27. Januar 2000 – 4 C 2/99 –, BVerwGE 110, 302-320 Leitsatz m.w.N.; Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383 Rn. 33.
- 10 Siehe zum Prüfungsumfang BVerwG, Urteil vom 17. Januar 2007 – 9 A 20/05 –, BVerwGE 128, 1-76; Urteil vom 6. November 2012 – 9 A 17/11 –, BVerwGE 145, 40-67; Urteil vom 28. März 2013 – 9 A 22/11 –, BVerwGE 146, 145-175.

meinem Dafürhalten eine klarstellende Ergänzung, die ausdrücklich Bezug auf Art. 6 FFH-RL und die Pflicht zur FFH-/Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung, § 34 BNatSchG, nimmt.

III. Zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses und Verkehrssicherheit

Die FFH-Richtlinie lässt bei Projekten, die Natura-2000-Gebiete beeinträchtigen, Abweichungen zu, wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, darunter ausdrücklich Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit. Die Rechtsprechung hat etwa bei Straßenbauvorhaben anerkannt, dass die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Vermeidung schwerer Unfälle und die Schaffung sicherer Verkehrswege zugunsten von aufgrund von Unfallhäufigkeiten besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern, solche Gründe darstellen können, wenn die Maßnahmen vernünftigerweise geboten sind und alternative Lösungen nicht in gleicher Weise die Ziele erreichen.¹¹ Diese sich ausweislich der Entscheidungen auf Verkehrsunfälle mit Kraftfahrzeugen beziehenden Grundsätze müssen erst recht für Radfahrende, welche weitaus größeren Gefahren im Straßenverkehr ausgesetzt sind, gelten.

Die Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses an Radwegen in § 9 Abs. 3 HStrG und die Begründung des Gesetzentwurfs, die auf Klima-, Umwelt- und Gesundheitsziele verweist, sind mit dieser unionsrechtlichen Dogmatik vereinbar und können – bei entsprechender Ausgestaltung im Einzelfall – zur Rechtfertigung von Projekten in oder nahe Natura-2000-Gebieten beitragen. Wichtig ist jedoch, dass die erforderliche Gesamtbilanzierung des Unfallgeschehens und der Verkehrssicherheitslage vorgenommen wird und in der Planunterlage nachvollziehbar dokumentiert ist.

F. Vereinfachungsvorschläge

Obwohl ich das Gesetzesvorhaben ausdrücklich begrüße, erlaube ich mir an der Stelle Vorschläge zur Vereinfachung.

I. Doppelung in § 9 Abs. 3 HStrG

Der neue § 9 Abs. 3 HStrG stellt den Bau von Radwegen an Landes- und Kreisstraßen unter der Voraussetzung einer fachlich fundierten Bedarfsprognose als im überragenden öffentlichen Interesse liegend fest. Dies dient insbesondere der Rechtfertigung von Eigentumseingriffen und der Abwägung im Fachplanungsrecht, wie etwa im Vergleich zu erneuerbaren Energien, dort § 2 S. 1 EEG. Gleichzeitig wird die Landesregierung ermächtigt, eine Rechtsverordnung zu erlassen, die eine Liste der Radwege im überragenden öffentlichen Interesse enthält, welche unter Beachtung der Raumordnung, Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus zu erstellen ist und vor deren Erlass die kommunalen Spitzenverbände anzuhören sind. Gemeinden und Landkreise sollen ihre Radverkehrsplanung mit den gelisteten Radwegen abstimmen.

Aus meiner Sicht führt diese Regelung zu einem vermeidbaren Bürokratieaufwand: Zunächst ist für jeden Radweg ein fachlich fundierter Bedarf zu prognostizieren. Sodann ist die Aufnahme in eine formelle Rechtsverordnungsliste vorzubereiten, unter Einbeziehung der genannten Planungs- und Umweltschutzbelange sowie der kommunalen Spitzenverbände. Gleichzeitig sollen die Gemeinden und Landkreise ihre Planung mit dieser Liste abstimmen, obwohl bereits die allgemeine Bindung an Raumordnung und Landesplanung besteht.

Die Begründung argumentiert, dass dies der Transparenz, Rechtssicherheit und der Gleichstellung mit anderen privilegierten Infrastrukturen diene. Jedoch erscheint Satz 2 des § 9 Abs. 3 HStrG als teilweise

11 Siehe BVerwG, Urteil vom 27. Januar 2000 – 4 C 2/99 –, BVerwGE 110, 302-320 Leitsatz; zudem Urteil vom 12. März 2008 – 9 A 3/06 –, BVerwGE 130, 299-383.

Doppelung des bereits in Satz 1 normierten überragenden öffentlichen Interesses. Die Rechtsverordnungsliste wiederholt im Ergebnis die tatbestandliche Bewertung der Radwege und würde – jedenfalls im Bereich der rechtlichen Bewertung – nach meinem Dafürhalten kaum zusätzliche Erkenntnisse bringen.

Eine Vereinfachung könnte darin bestehen, das überragende öffentliche Interesse abstrakt-generell für bestimmte Kategorien von Radwegen, z.B. Radwege an Landes- und Kreisstraßen zur Behebung festgestellter Verkehrssicherheitsdefizite, gesetzlich festzustellen und statt einer formellen Rechtsverordnungsliste ein fachliches „Radwege-Bedarfsprogramm“ vorzusehen, das verwaltungsintern geführt und öffentlich zugänglich gemacht wird.

Die Bedarfsprognose könnte in einem solchen Programm weiterhin dokumentiert werden, ohne dass jeder Schritt in ein formalrechtliches Listenverfahren eingebunden ist. Die kommunale Beteiligung ließe sich in einer strafferen Formulierung, z.B.: „Vor der Aufnahme in das Radwege-Bedarfsprogramm sind die kommunalen Spitzenverbände zu beteiligen. Die Gemeinden und Landkreise sollen ihre Radverkehrsplanung hierauf abstimmen.“ erhalten.

Damit bliebe die verfassungsrechtlich gebotene Rechtfertigung von Eigentumseingriffen und die transparente Planrechtfertigung gewahrt, während die Gesetzestechnik aus meiner Sicht deutlich einfacher und vollzugstauglicher wäre.

II. Vereinfachungspotenzial in § 23 Abs. 6 und § 33 Abs. 3 HStrG

Bei der Regelung des § 23 Abs. 6 HStrG rege ich ebenso eine Vereinfachung an. Statt der derzeitigen Fassung schlage ich die folgende vor: „Für den Bau selbständiger oder unselbständiger Radwege eines weiteren Baulastträgers innerhalb der Zone nach Absatz 2 bedarf es keiner Zustimmung oder Genehmigung der Straßenbaubehörde. Der Vorhabenträger hat das Vorhaben spätestens drei Monate vor Baubeginn elektronisch anzuzeigen.“ Die Regelung erscheint mir gestraffter, ohne die beabsichtigte Entlastung der Kreise und Gemeinden zu mindern.

In § 33 Abs. 3 HStrG ist die 10-km-Schwelle klar formuliert, die Einzelfallprüfung bei Natura-2000-Betroffenheit jedoch sprachlich knapp gehalten. Zur Verbesserung der Bestimmtheit und Europarechtskonformität wäre eine Ergänzung empfehlenswert, die ausdrücklich darauf abzielt, eine FFH-/Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung gemäß Art. 6 FFH-RL und § 34 BNatSchG durchzuführen, wenn ein Radweg ein Natura-2000-Gebiet berühren kann. Dies könnte etwa lauten: „Kann durch die Baumaßnahme ein Natura-2000-Gebiet betroffen sein, führt die Planfeststellungsbehörde eine Verträglichkeitsprüfung nach § 34 BNatSchG durch und stellt im Einzelfall fest, ob mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Erhaltungsziele des Gebiets zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.“ Eine solche Ergänzung würde nach meinem Dafürhalten die Schnittstelle zwischen UVP- und Habitatschutzrecht klarer definieren und die Verwaltungspraxis rechtssicherer machen.

G. Zusammenfassung

Zusammenfassend befürworte ich den Gesetzentwurf „Neue-Radwege-Gesetz (NRG)“.

Der Ausbau von Radwegen ist aus Sicht der Verkehrssicherheit, des Klima- und Umweltschutzes geboten. Die Radverkehrsinfrastruktur in Hessen muss dringend verbessert werden. An dieser Stelle setzt der Gesetzentwurf mit den notwendigen Stellschrauben an. Die Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses an Radwegen, die Genehmigungsfreiheit innerhalb der straßenrechtlichen Schutzzone, die Konzentration von Planfeststellung und UVP auf größere bzw. besonders eingriffsintensive Projekte und die Möglichkeit der vorzeitigen Besitzeinweisung sind rechtspolitisch

sinnvoll. Ich rege jedoch – wie bereits ausgeführt – an, einzelne Regelungen des Gesetzentwurfs zu vereinfachen.

In § 9 Abs. 3 HStrG sollte geprüft werden, ob die formelle Rechtsverordnungsliste zwingend erforderlich ist oder ob eine abstrakt-generelle Feststellung des überragenden öffentlichen Interesses für bestimmte Radwegkategorien mit einem fachlichen Bedarfsprogramm genügt.

Dies würde den Bürokratieaufwand reduzieren, ohne die Planrechtfertigung zu schwächen.

In § 23 Abs. 6 HStrG könnte die Regelung sprachlich gestrafft werden, um den Norminhalt klarer hervortreten zu lassen und die Praxis der elektronischen Anzeige zu erleichtern.

In § 33 Abs. 3 HStrG empfehle ich, die Einzelfallprüfung bei Natura-2000-Betroffenheit ausdrücklich an die FFH-/Vogelschutz-Verträglichkeitsprüfung und § 34 BNatSchG anzubinden.

Mit diesen punktuellen Anpassungen kann das NRG m.E. seine intendierte Wirkung – die Beschleunigung des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur – entfalten, ohne die hohe rechtliche Qualität zu beeinträchtigen. Der Gesetzesentwurf stellt aus meiner Sicht einen wichtigen Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Radverkehrs durch Infrastrukturmaßnahmen dar und dient gleichzeitig der Beschleunigung von Ausbaumaßnahmen. Ich empfehle daher grundsätzlich die Annahme, begleitet von den skizzierten Verbesserungsvorschlägen.

Mit freundlichen Grüßen,



Angela Carstensen
Rechtsanwältin



AKH Bierstadter Straße 2 65189 Wiesbaden

Der Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und Ländlicher Raum
Herrn Michael Boddenberg
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Per E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

10. August 2026

Gesetzesentwurf Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes
(Neue-Radwege-Gesetz – NRG)
Hier: Stellungnahme AKH

Sehr geehrter Herr Boddenberg,
sehr geehrte Frau Schnier, sehr geehrte Frau Eisert,

vielen Dank für die Möglichkeit der Stellungnahme zum o.g. Gesetzesentwurf.

Grundsätzlich begrüßt die AKH das Ziel, den Bau von Radwegen zu beschleunigen. Sichere und durchgängige Verbindungen sind eine wichtige Voraussetzung dafür, dass das Fahrrad im Alltag und in der Freizeit für unterschiedliche Menschen eine realistische Mobilitätsoption ist. Gerade an Landes- und Kreisstraßen fehlt häufig eine sichere Alternative. Der öffentliche Straßenraum ist daher nicht allein vorrangig aus Sicht des Kfz-Verkehrs zu betrachten, sondern Rad- und Fußverkehr sind eigenständige Verkehrsarten und müssen bei Planungen entsprechend berücksichtigt werden. Insofern ist der Gesetzesentwurf ein wichtiges Signal, den Radwegebau als überragendes öffentliches Interesse einzustufen.

Der Gesetzesentwurf sieht vor, den Bau an eine fachlich fundierte Bedarfsprognose zu koppeln. In diesem Zusammenhang möchten wir darauf verweisen, dass die aktuelle Radverkehrsstärke den tatsächlichen Bedarf nur eingeschränkt abbildet. Wo eine sichere Verbindung fehlt, fahren viele Menschen nicht Rad oder nehmen Umwege in Kauf. Wir gehen davon aus, dass die Prognose deshalb auch die potenzielle Nachfrage bei vorhandener sicherer Infrastruktur berücksichtigt. Aus unserer Sicht eignet sie sich vor allem dazu, die Reihenfolge einer prioritären Umsetzung festzulegen. Sie sollte aber nicht allein darüber entscheiden, ob eine sichere Radverkehrsverbindung grundsätzlich von überragendem öffentlichem Interesse ist. Eine Angebotsplanung kann hier hilfreich sein, die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote zu fördern und die Attraktivität durch vernetzte Angebote unterschiedlicher Verkehrsträger zu steigern.

**Stellv. Hauptge-
schäftsführerin**
Geschäftsführerin
**Architektur, Wirt-
schaft, Bauwesen**

Gertrudis Peters
T. 0611 17 38 27
peters@akh.de



Langfristiges Ziel sollte sein, an allen Landes- und Kreisstraßen eine sichere und durchgängige Radverkehrsführung anzubieten. Das muss nicht immer ein baulich getrennter Radweg direkt neben der Straße sein. Auch eine sichere, ausreichend direkte und ganzjährig nutzbare Parallelverbindung kann geeignet sein. Mischverkehr kommt bei niedrigen Geschwindigkeiten und Verkehrsmengen infrage.

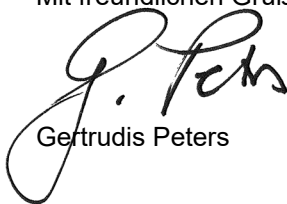
Die vorgesehenen Vereinfachungen bei Genehmigungs- und Planungsverfahren hält die AKH grundsätzlich für sinnvoll. Umwelt-, Natur- und Wasserbelange müssen dabei weiterhin frühzeitig berücksichtigt werden. Jedoch werden kürzere Verfahren allein nicht ausreichen. Verzögerungen entstehen in der Praxis auch durch fehlende Personal- und Planungskapazitäten, unklare Zuständigkeiten, schwierigen Grunderwerb und unsichere Finanzierung.

Ebenso wichtig ist die Qualität der gebauten Infrastruktur. Radwege müssen sicher, robust und durchgängig nutzbar sein und unterschiedliche Altersgruppen, Fähigkeiten, Fahrräder und Fahrtzwecke berücksichtigen. Auch die subjektiv wahrgenommene Sicherheit und die spätere Unterhaltung - etwa Reinigung, Winterdienst, Grünschnitt und die Beseitigung von Schäden - müssen mitgedacht werden.

Insgesamt halten wir den Entwurf für einen wichtigen Schritt auf dem Weg einer Mobilitätswende. Er allein wird aber noch nicht dazu führen, dass mehr Radwege gebaut werden. Auch kommunale Umsetzbarkeit, personelle und finanzielle Ressourcen, Qualität und Unterhaltung müssen berücksichtigt werden. Möglicherweise ist eine Best-practice-Sammlung hilfreich, um in Zeiten angespannter Haushaltslagen robuste Lösungen abwägen zu können.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gertrudis Peters



**Bund der Steuerzahler
Hessen e.V.**

Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler (BdSt) Hessen zum Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis90/Die Grünen zur Änderung des Straßengesetzes – Neue-Radwege-Gesetz, Drucks. 21/4105

Der Bund der Steuerzahler (BdSt) Hessen bedankt sich sehr herzlich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum vorliegenden Gesetzentwurf. Dieser soll Verfahren im Radwegbau vereinfachen und straffen. Der BdSt Hessen befürwortet den Gesetzentwurf grundsätzlich.

Die Debatte um den Ausbau und die Instandsetzung der Infrastruktur nimmt seit Jahren zu Recht breiten Raum in der öffentlichen Debatte ein. Aus unserer Sicht wurde in diesem Zusammenhang jedoch zu einseitig argumentiert, dass die Schuldenbremse und daraus resultierend fehlende Finanzmittel für zu niedrige Investitionen verantwortlich sei. Tatsächlich lässt sich anhand zahlreicher Projekte belegen, wie sehr zu aufwendige Verfahren, Bürokratie und Klagen über mehrere Instanzen wichtige Investitionen zum Ausbau der Infrastruktur gebremst haben. Exemplarisch möchten wir hier den Ausbau der A44 zwischen Kassel und Eisenach nennen, der nach über 30 Jahren immer noch nicht abgeschlossen ist. Dies ist auf viele Faktoren zurückzuführen, nicht jedoch auf fehlende Mittel.

Aktuell sehen wir unsere Bedenken hinsichtlich der Verwendung der Mittel aus den Sonderschulden für Infrastruktur und Klimaneutralität bestätigt, wonach das Geld nicht zeitnah abfließt, sondern zur Entlastung öffentlicher Haushalte genutzt wird. Hier zeigt sich ebenfalls, dass die Verfahren als Investitionsbremse wirken. Deshalb unterstützen wir die Forderung, die Verfahren zum Ausbau und der Instandsetzung der Infrastruktur zu vereinfachen. Dies sollte nicht nur punktuell, sondern grundlegend erfolgen.

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die Initiative des Gesetzentwurfs zur Vereinfachung und Straffung der Verfahren zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur. Ob und inwieweit diese Ansatzpunkte in der Praxis tatsächlich zur erhofften Beschleunigung beitragen können und werden, vermögen wir als BdSt Hessen nicht zu beurteilen. Auch wenn die Fahrradnutzung in den letzten Jahren einen Boom erlebt hat, geben wir zu bedenken, dass eine solche Vereinfachung und Straffung der Verfahren auch bei zahlreichen anderen Infrastrukturprojekten erforderlich ist. Daher bedauern wir,

dass sich die Initiative nur auf den Ausbau von Radwegen beschränkt. Wir sind geneigt, die angesprochenen Vereinfachungen anzustoßen und die möglicherweise positiven Erfahrungen dann auch auf andere Bereiche zu übertragen. Dies würde jedoch viele Jahre dauern, dabei ist eine breit angelegte Vereinfachung schon jetzt dringend geboten. Unter dem Strich wäre es positiv zu bewerten, wenn wenigstens im Fahrradbereich begonnen würde.

Wiesbaden, 10.08.2026



Jochen Kilp
Vorstand



VhU-Stellungnahme

im Rahmen der schriftlichen Ausschussanhörung

zum

Gesetzentwurf der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen im Hessischen Landtag

für ein

Gesetz zur Änderung des Hessischen Straßengesetzes (Neue-Radwege-Gesetz – NRG)

- Drucks. 21/4105 -

10.08.2026

Zusammenfassung

Die VhU hält es für enorm wichtig, Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Bau von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu beschleunigen. Die einseitige Beschränkung auf den Bau von Radwegen greift aber insgesamt zu kurz. Primär sollte der Straßenbau insgesamt beschleunigt werden, nicht nur der Radwegebau. Darüber hinaus hat die Landesregierung einen Gesetzentwurf für ein Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften angekündigt. Vor diesem Hintergrund findet der vorliegende Gesetzentwurf in dieser Form keine Zustimmung.

A. Grundsätzliche Anmerkungen

Die VhU dankt zunächst für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können. Die VhU ist der Auffassung, dass die Planung, Genehmigung und der Bau von Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und in Hessen deutlich schneller gehen müssen. Die mit dem vorliegenden Gesetzentwurf vollzogene einseitige Beschränkung von Beschleunigungsmaßnahmen auf den Bau von Radwegen greift allerdings zu kurz.

Straßen und Brücken sind vielerorts marode und für den prognostizierten Anstieg der Verkehrszahlen nicht ausgelegt. Eine bedarfsgerechte Mobilität für Menschen und Güter, auf dem Land und in den Städten, braucht leistungsfähige Verkehrswege.

Damit Unternehmen am Standort erfolgreich wirtschaften können, muss der Staat eine leistungsfähige Infrastruktur gewährleisten und teilweise auch selbst bereitstellen. Neue Verkehrswege müssen geschaffen, bestehende Straßen und Schienenwege saniert und an zunehmende Verkehrszahlen angepasst werden.

In einer Unternehmensbefragung des IW Köln aus dem Oktober 2025 geben 84 Prozent der befragten Unternehmen an, durch Infrastrukturmängel regelmäßig in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt zu sein.¹ Im Jahr 2018 waren es nur 67 Prozent, davon entfielen seinerzeit wiederum 68 Prozent auf den Bereich der Straßeninfrastruktur.²

Laut der jüngsten Zustandserfassung und -bewertung aus dem Jahr 2022 befinden sich in Hessen mehr als die Hälfte der Landesstraßen in einem schlechten Zustand.³ Das muss sich ändern.

In der Umsetzung bedeutet das einen Anstieg von Planungs- und Genehmigungsverfahren, mit denen der Bau und die Instandsetzung mit Umwelt- und Artenschutz sowie anderen öffentlichen Belangen in Ausgleich gebracht und formell legitimiert werden müssen.

Deutschland steht vor einem gewaltigen Planungs- und Genehmigungs-marathon.

¹ Puls, Thomas / Schmitz, Edgar, 2025, Wie stark beeinträchtigt der Zustand der Verkehrsinfrastruktur die Unternehmen in Deutschland?, in: IW-Trends, 52. Jg., Nr. 3, S. 81-100

² Puls, Thomas / Schmitz, Edgar, 2022, Wie stark beeinträchtigen Infrastrukturprobleme die Unternehmen in Deutschland? Ergebnisse von IW-Befragungen, in: IW-Trends, 2022, 49. Jg., Nr. 4, S. 89-110

³ Hessischer Landtag, Antwort des Ministers für Wirtschaft und Verkehr auf Kleine Anfragen.

Schon heute nimmt die Planung und Genehmigung in vielen Fällen mindestens genauso viel Zeit in Anspruch wie der tatsächliche Bau. Bei Autobahnen und Bundesstraßen belaufen sich die durchschnittlichen Planungs- und Genehmigungszeiten auf 227 Monate oder knapp 19 Jahre. Bei neuen Bundesschienenwegen sind es 274 Monate oder fast 23 Jahre.⁴

In anderen Teilen der Welt, auch innerhalb der Europäischen Union, lassen sich gute Beispiele dafür finden, dass die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturprojekten auch deutlich schneller gehen kann, als es in Deutschland üblich ist.

Infrastrukturprojekte müssen also viel schneller als bisher realisiert werden. Ansonsten drohen noch mehr Kapazitätsengpässe, Ablastungen und Brückensperrungen an Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen. Das würde zu neuen Staus und Behinderungen führen und damit zu Zeitverlusten und Frust bei Berufspendlern, Handwerkern, Geschäftsreisenden, Lkw-Fahrern, Touristen und vielen anderen.

Dieser Missstand wurde mittlerweile von weiten Teilen der Politik erkannt. Nahezu aus dem gesamten Parteienspektrum auf Bundes- und Landesebene werden Vorschläge gemacht, wie Planungs- und Genehmigungsverfahren im Allgemeinen sowie ganz konkret auch im Verkehrssektor beschleunigt werden sollen. Bislang hatte bei der konkreten Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen der Fokus überwiegend auf dem beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und im Bundesrecht gelegen. Das griff sowohl hinsichtlich der föderalen Ebene als auch hinsichtlich der Sektoren zu kurz.

Mit dem Pakt für Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung hat der Bund mit den Ländern im Jahr 2023 eine Vereinbarung darüber getroffen, dass auch im Landesrecht Änderungen vorgenommen werden, um die Verfahren zu beschleunigen. Mit der Föderalen Modernisierungsagenda, einem im Dezember 2025 von den Regierungschefinnen und Regierungschefs der Länder sowie dem Bundeskanzler unterzeichneten Maßnahmenkatalog, wurden noch umfangreichere Maßnahmen im Fachrecht, im Verfahrensrecht sowie im Umweltrecht mit dem Ziel der Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auch auf Landesebene vereinbart.

Auf Bundesebene ist inzwischen das Infrastruktur-Zukunftsgesetz in Kraft getreten. Mit diesem Artikelgesetz zur Änderung des Straßenfachrechts, des Verfahrensrechts, des Umweltrechts sowie weiterer Rechtsbereiche wurden weitere gute Vorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Umsetzung von Infrastrukturprojekten umgesetzt.

Aus Sicht der VhU braucht es weitreichende Reformen, die mutige und innovative Vorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren umsetzen, und zwar auch und insbesondere für den Bau von Straßen für den Kfz-Verkehr.

⁴ Puls, Thomas / Schmitz, Edgar, 2022, Wie stark beeinträchtigen Infrastrukturprobleme die Unternehmen in Deutschland? Ergebnisse von IW-Befragungen, in: IW-Trends, 2022, 49. Jg., Nr. 4, S. 89-110

B. Zu Artikel 1 - Hessisches Straßengesetz

1. Zu § 9 Abs. 3 (neu) – Überragendes öffentliches Interesse

Die Einführung des Instruments des „überragenden öffentlichen Interesses“ ist grundsätzlich geeignet, Verfahren zu beschleunigen und zu vereinfachen.

Gleichwohl sollte der Einsatz dieses Instruments eher restriktiv erfolgen. Eine zu weitgehende und inflationäre Anwendung läuft Gefahr, das Instrument in seiner Beschleunigungswirkung zu entwerten. Wenn eine Vielzahl von Vorhaben und Belangen pauschal als prioritär und von besonderem öffentlichem Interesse eingestuft wird, verliert das Kriterium seine beschleunigende Wirkung. Sofern die dem Straßenbau möglicherweise widerstreitenden Belange aus dem Bereich des Umweltschutzes, dem Bau von Infrastruktur für andere Verkehrsträger oder auch dem Bau von Energieinfrastruktur ebenfalls in einem überragenden öffentlichen Interesse liegen, entfällt die Wirkung des Instruments. Eine gezielte und begrenzte Anwendung, und zwar in sämtlichen Bereichen, erscheint daher geboten.

2. Zu § 33 Abs. 1 HStrG (neu) – Planfeststellungspflichtige Vorhaben

Mit der Änderung in § 33 Absatz 1 werden bestimmte Straßeninfrastrukturprojekte von der Pflicht zur Planfeststellung ausgenommen und aus dem starren Verfahrenskorsett der Planfeststellung gelöst. Insbesondere die umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung ist ein Element des Planfeststellungsverfahrens, das viel Zeit und Aufwand in Anspruch nimmt und auf das mit dem vorliegenden Gesetzentwurf für bestimmte Vorhaben verzichtet werden könnte. Gleichwohl stünde es dem Vorhabenträger frei, die Öffentlichkeit zu beteiligen, wenn das für erforderlich gehalten würde. Dann allerdings freiwillig und ohne gesetzliche Anordnung.

Die im Gesetzentwurf gewählte Systematik ist zunächst nicht zu beanstanden. Mit der Formulierung in § 33 Abs. 1 S. 3 HStrG wird die Regelungssystematik, wie sie auch auf Bundesebene im Fernstraßengesetz Anwendung findet, in das Landesrecht übertragen.

In § 33 Abs. 1 S. 4 HStrG wird ein aus Sicht der VhU sogar begrüßenswerter Grundgedanke formuliert, nämlich, dass maßvolle Erweiterungen bestehender Straßen um weitere Fahrstreifen gerade nicht als wesentliche Änderung definiert werden und damit nicht planfeststellungspflichtig sind, wenn sie nicht von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Der Eingriff in die Naturflächen durch die maßvolle Erweiterung tritt im vorliegenden Gesetzentwurf also hinter das Interesse an dem Straßenausbau zurück. Dieser Gedanke sollte weiterverfolgt werden und auch auf die Erweiterung um Fahrspuren für den Kfz-Verkehr übertragen werden.

Mit Blick auf die prognostizierte Zunahme des Verkehrs und die bestehenden Kapazitätsengpässe sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, Landesstraßen auch zügig auszubauen. Die VhU fordert bereits seit 2024 auch begrenzte Ausbaumaßnahmen, die über eine reine Erhaltung hinausgehen würden, von der Planfeststellungspflicht auszunehmen. Dazu zählt die Erweiterung einer Straße um eine Fahrspur je Fahrtrichtung oder der vollseitige Ersatzneubau bei Brückenbauwerken. In der Föderalen Modernisierungsagenda haben sich Bund und Länder darauf verständigt, bis zum 30.06.2026 neben dem identischen Ersatzneubau auch den erweiterten und den vollseitigen Ersatzneubau bei Infrastrukturvorhaben von der Pflicht zur Planfeststellung auszunehmen (Maß-

nahme Nr. 92, Föderale Modernisierungsagenda). Dieser Vereinbarung sollte im hiesigen Gesetzentwurf berücksichtigt und umgesetzt werden. Wünschenswert wäre daher eine gesetzliche Regelung, die definiert, dass die Erweiterung um einen Fahrstreifen unter Berücksichtigung des UVP-Rechts gerade keine wesentliche Änderung ist, die ein Planfeststellungsverfahren erfordert.⁵

Wenigstens sollte dies nicht wie im vorliegenden Gesetzentwurf vorgesehen gesetzlich ausgeschlossen werden. Das bedeutet für den konkreten Gesetzentwurf, dass die einspurige Erweiterung einer Straße nicht als wesentliche Änderung gesetzlich definiert werden sollte.

Die VhU schlägt daher vor, in § 33 Abs. 1 S. 3 Nr. 1 HStrG (neu) die Worte „einen oder“ zu streichen und nach § 33 Abs. 1 S. 4 HStrG (neu) folgenden Satz 5 zu ergänzen: „Eine wesentliche Änderung liegt auch dann nicht vor, wenn die Straße um einen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird.“

⁵ Vgl. auch den Vorschlag, solche Ausbauvorhaben in einer eigenen Rechtsverordnung separat zu definieren, in: Gutachten von Freshfields Bruckhaus Deringer LLP, Berlin, Möglichkeiten zur Beschleunigung der Planung und Genehmigung von Verkehrsprojekten - Eine Untersuchung am Beispiel des Ersatzneubaus von Brücken bei Autobahnen, im Auftrag von Hauptverband der Deutschen Bauindustrie e.V., Bundesverband der Deutschen Industrie e.V. u.a., abgerufen online unter: https://www.bauindustrie.de/fileadmin/bauindustrie.de/Media/Veroeffentlichungen/Gutachten_Planungsbeschleunigung.pdf, S. 16.