

Ausschussvorlage WVA 21/25 – Teil 1
öffentlich vom 22.10.2026

**Öffentliche mündliche Anhörung
zu Gesetzentwurf Drucks. 21/5221
– Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften –
Stellungnahmen von Anzuhörenden**



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

Hessischer Industrie- und Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glössing-Straße 8 | 65183 Wiesbaden

Frau
Christiane Fröhlich
Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Per E-Mail an
christiane.froehlich@wirtschaft.hessen.de

03.07.2026

**Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften
Beteiligung nach § 38 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der
Staatskanzlei, der Ministerien des Landes Hessen sowie der
Landesvertretung Berlin (GGO)**

Sehr geehrte Frau Fröhlich,

wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf
des Gesetzes und die Gelegenheit einer Stellungnahme.
Diesem Angebot kommen wir gerne nach und übermitteln Ihnen mit
diesem Schreiben unsere Anmerkungen.

§1a Grundsätze

- (1) Grundsätzlich ist die Ausrichtung der Straßen auf die Nutzung durch alle Verkehrsteilnehmer zu begrüßen. Es sollte jedoch sichergestellt werden, dass die Funktionalität der Straßen für deren primäre Nutzung erhalten bleibt. Straßen in Industrie- und Gewerbegebieten beispielsweise, die hauptsächlich der Abwicklung von Schwerlastverkehren dienen, sollten primär auf diese Nutzung ausgerichtet werden und nachrangig – sofern ausreichend Flächen verfügbar sind – andere Nutzungsarten berücksichtigen.
- (2) Es ist nachvollziehbar, dass für Landesstraßen prinzipiell der Grundsatz Erhalt vor Neubau gilt. Dies sollte jedoch nicht dazu führen, dass Neubauprojekte vollständig eingestellt werden, da viele dieser Vorhaben von hoher Bedeutung für Unternehmen vor Ort sind und die lokale wirtschaftliche Entwicklung positiv beeinflussen können.

Gemeinsam für Hessens

Wirtschaft: Der HIHK koordiniert
die landespolitischen Aktivitäten
der zehn hessischen Industrie-
und Handelskammern.

Ihr Ansprechpartner:

Frank Aletter
Tel. 0611 360 115-0
aletter@hihk.de

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag (HIHK) e. V.
Karl-Glössing-Straße 8
65183 Wiesbaden
info@hihk.de | www.hihk.de

Präsidentin:

Kirsten Schoder-Steinmüller

Geschäftsführer:

Frank Aletter

Wiesbadener Volksbank eG
IBAN DE05 5109 0000 0000 6539 00
BIC (Swift-Code) WIBADE5W

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167



§19 Zufahrten und Zugänge

- (1) Wir begrüßen die Konkretisierungen zu Zufahrten und Zuwegungen als Sondernutzungen an Landes- und Kreisstraßen. Auch dass §18 „Gebühren für Sondernutzungen“ in diesen Fällen keine Anwendung findet bewerten wir positiv.
- (2) Wir unterstützen, dass für Zuwegungen, die beispielsweise auf Grundlage von Planfeststellungsverfahren oder Plangenehmigungsverfahren gebaut oder geändert werden sollen, keine zusätzliche Sondernutzungserlaubnis benötigt wird.

§23 Bauliche Anlagen an Straßen

- (1) Die Ausnahme von Photovoltaikanlagen bei der Abstandsregelung von Fahrbahn für Kfz unterstützen wir.
- (2) /
- (3) Wir begrüßen ausdrücklich die automatische Genehmigung von Anträgen bei Straßenbaubehörden zwei Monate nach deren Eingang. Es sollte jedoch konkretisiert werden, dass die zuständige Straßenbaubehörde lediglich einmal Unterlagen nachfordern kann. Unterlagen bzw. Informationen, die die Straßenbaubehörde nicht bereits in ihrer ersten Rückmeldung nachfordert, sollten nicht anschließend in einer zweiten Nachforderung angefragt werden können. Ansonsten entsteht hier die Möglichkeit unbegrenzt Unterlagen nachzufordern und die Frist aufgrund von Unvollständigkeit wiederholt verschieben zu können. Dies sollte vermieden werden.

§32 Planungen und Vorhaben im überragenden öffentlichen Interesse

- (1) /
- (2) /
- (3) Die grundsätzliche Einstufung von Radwegen an Landes- oder Kreisstraßen sowie der Bau von Ortsumgehungen als von überragenden öffentlichen Interesse sind grundsätzlich zu begrüßen. Die mit dieser Einstufung einhergehende Abwägungslogik gegenüber anderen Schutzgütern ist für die Umsetzung dieser Infrastrukturvorhaben von hoher Bedeutung.

§33 Erfordernis der Planfeststellung und vorläufige Anordnung

- (1) /
- (2) Wir begrüßen die Klarstellung, dass Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften keine wesentliche Änderung der bestehenden Straße darstellen und entsprechend keiner Planfeststellung bedürfen.
- (3) /
- (4) /
- (5) Die Möglichkeit zum Erlass einer vorläufigen Anordnung vorbereitender Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zur Durchführung des Vorhabens wird begrüßt.



Hessischer Industrie-
und Handelskammertag

§33b Anhörungsverfahren

- (1) /
- (2) Wir begrüßen die elektronische Einreichung der Pläne.
- (3) Wir begrüßen, dass auch die Anhörungsbehörden elektronisch beteiligt werden und eine Frist zur Stellungnahme maximal einen Monat betragen darf.
- (4) Wir unterstützen, dass die Auslegung des Plans über eine Internetseite erfolgt.
- (5) Wir begrüßen die Möglichkeit, Stellungnahmen sowohl schriftlich als auch elektronisch bei der Anhörungsbehörde einreichen zu können.

§33c Planfeststellungsbeschluss und Plangenehmigung

- (1) /
- (2) Wir unterstützen die Möglichkeit, dass für Vorhaben eine Plangenehmigung anstatt eines Planfeststellungsbeschlusses möglich ist, wenn eine UVP nötig ist.
- (3) Wir begrüßen die formulierte Stichtagsregelung für Vorhaben, die gerade bei langen Genehmigungsverfahren relevant sein kann.
- (4) Dass die Pflicht zur Benommensherstellung an die Pflicht zur Herstellung des Einvernehmens tritt, wird begrüßt.

Die hessischen Industrie- und Handelskammern begrüßen die in diesem Gesetzesentwurf enthaltenen Änderungen zur Beschleunigung und Entbürokratisierung im Straßenbau und bewerten die Bestrebungen der Landesregierung im Straßen- und Verkehrsrecht positiv.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Aletter
Geschäftsführer

Dr. Alexander Theiss
Federführung Verkehr





Universität Kassel · FG Verkehrsplanung u. -systeme · 34109 Kassel

Hessischer Landtag

Schlossplatz 1-3

65183 Wiesbaden

Besucheradresse:
Universität Kassel
FB 14, Bauingenieur- und
Umweltingenieurwesen
Mönchebergstraße 7
34125 Kassel

c.sommer@uni-kassel.de
www.uni-kassel.de/go/vpvs
+49 561 804-3382

CS/
10.10.2026

Stellungnahme zum Gesetzentwurf für das Dritte Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,

beiliegend erhalten Sie meine Stellungnahme zum Gesetzentwurf für das Dritte Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften.

Mit freundlichen Grüßen

Stellungnahme zum Gesetzentwurf für das Dritte Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

A. Allgemeines

Die vorgesehenen Änderungen des Hessischen Straßengesetzes sollen im Wesentlichen Planungsverfahren im Straßenbau beschleunigen, Regelungslücken schließen sowie Defizite und Unklarheiten in bestehenden Regelungen beseitigen. Meiner Einschätzung nach können diese Ziele mit der Gesetzesnovelle grundsätzlich erreicht werden, wobei einige Änderungen zu Lasten des Umwelt- und Klimaschutzes gehen. Im Folgenden werden einzelne Vorschriften dargestellt, deren Änderungen kritisch vor dem Hintergrund der Einhaltung der Nachhaltigkeitsziele der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie bzw. der Klimaschutzziele des Bundesklimaschutzgesetzes und des Hessischen Klimagesetzes zu sehen sind.

B. Zu einzelnen Vorschriften

§9, Absatz (1)

Während in der aktuellen Fassung des Gesetzes neben „sonstigen öffentlichen Belangen“ der Umweltschutz explizit genannt wird, fehlt dieses Kriterium in der Novelle, obwohl sich die Bedeutung des Umweltschutzes nicht verringert, sondern durch den beschleunigten Verlust der Biodiversität in den letzten Jahren erhöht hat. Daher sollte das Kriterium weiterhin explizit genannt werden. Aufgrund der hohen Bedeutung des Klimaschutzes sollte dieses Kriterium ebenfalls explizit genannt werden.

Der Begriff „Verkehrsbedürfnis“ ist falsch. Gemeint ist hier die „Verkehrsnachfrage“.

§32, Absatz (3)

Nach der Ergänzung des Absatzes (3) liegen der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Landesstraßen im „überragenden öffentlichen Interesse“. Damit wird der Bau von Ortsumgehungen im Rahmen behördlicher Abwägungsentscheidungen im Sinne einer positiven Abwägungsdirektive gestärkt, d.h., andere Belange können sich gegen den Bau von Ortsumgehungen nur noch ausnahmsweise durchsetzen. Als Begründung wird vor allem die höhere Verkehrssicherheit durch die Ortsumgehung genannt. Diese Aussage ist wissenschaftlich nicht haltbar. Eine von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Auftrag gegebene Studie kam zu dem Ergebnis, dass aufgrund der eingeschränkten Anzahl von komplett dokumentierten Beispielen (insgesamt 21 Ortsumgehungen) keine generelle Aussage über die Wirkung von Ortsumgehungen im Allgemeinen auf die Verkehrssicherheit gegeben werden kann.



„Bei der Bilanzierung der Verkehrssicherheitswirkungen der 21 Beispiele im Vorher-Nachher-Vergleich zeigte sich, dass die Knotenpunkte im Zuge der Ortsumgehungen wesentlich dazu beitragen, ob der Vorher-Nachher-Vergleich positiv oder negativ ausfällt.“ (BASt 2011, S. 3). Darüber hinaus führt jede Ortsumgehung zu höheren CO₂-Emissionen, einerseits durch die Baumaßnahme selbst, andererseits häufig durch höhere Fahrleistungen im Kfz-Verkehr. Daher ist aus meiner Sicht kein überragendes öffentliches Interesse für den Bau von Ortsumgehungen begründbar.

§33a, Absatz (3b)

Bei der Definition der Vorhaben, für die eine UVP erforderlich ist, werden spezifische Fälle beim Bau und der Änderungen von Straßen definiert. Im Vergleich zum aktuellen Gesetz fällt auf, dass geplante Vorhaben, die mehr als 2,5 Kilometer durch geschlossene Ortslagen mit überwiegender Wohnbebauung führen und auf der Grundlage einer aktuellen Verkehrsprognose einen DTV-Wert von 15.000 Kfz pro Tag in einem Prognosezeitraum von zehn Jahren überschreiten, nicht mehr aufgeführt sind. Eine Begründung für die Abschaffung dieses Falls wird in der Gesetzesnovelle nicht gegeben. Aus meiner Sicht sollte für diesen Fall weiterhin eine UVP erforderlich sein, da hier die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner gefährdet sein könnte, was im Rahmen der UVP explizit geprüft wird (Schutzziel Mensch).

Darüber hinaus sind die vorgeschlagenen Regelungen zu den Schutzzwecken Nationalpark, Naturpark, Biosphärenreservat und Landschaftsschutzgebiet weniger spezifisch formuliert als im aktuellen Gesetz, in dem definierte Straßenraumlängen genannt werden. Hier besteht die Gefahr der Rechtsunsicherheit, da der Begriff Gefährdung ggf. unterschiedliche Interpretationen zulässt.

Quellen

Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Bewertung von Ortsumgehungen aus Sicht der Verkehrssicherheit, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Reihe Verkehrstechnik, Heft V 203, Bergisch Gladbach, 2011

Stadtverwaltung (Amt 36), 60275 Frankfurt am Main

Frau
Heike Schnier
Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation

per E-Mail
H.Schnier@ltg.hessen.de
M.Eisert@ltg.hessen.de

Auskunft erteilt	Zimmer
Herr Nothwang	217
Telefon Durchwahl	
(0 69) 2 12 – 42272	
E-Mail	
ulrich.nothwang@stadt-frankfurt.de	
Ihre Nachricht / Ihre Zeichen	Unsere Zeichen
02.10.2026	36.21.1 No
Datum	
16.10.2026	

Mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf Drucks. 21/5221 – Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Frau Schnier,

vielen Dank für Ihre Nachricht vom 02. Oktober 2026. Zu Ihrer Einladung zur Anhörung habe ich die Fachabteilungen um Stellungnahme gebeten. Gerne gebe ich Ihnen hierzu Auskunft.

Die für den Zuständigkeitsbereich der Städtischen Verkehrspolizei relevanten Paragraphen haben keine wesentlichen Änderungen erfahren. Ein Bedarf für weitere Anpassungen wird derzeit nicht gesehen, gegebenenfalls auch aufgrund bislang fehlender ausreichender Praxiserfahrungen.

Als sinnvoll wird hingegen die Neuregelung des § 1a Abs. 1 HStrG bewertet, die bei Bedarf zur Begründung entsprechender Maßnahmen herangezogen werden kann.

Eine Teilnahme an der Anhörung halte ich deshalb nicht für erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



(Petra Lau)
Leitende Magistratsdirektorin

Datenschutzrechtliche Hinweise

Wir verarbeiten personenbezogene Daten im Einklang mit den Bestimmungen der Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO). Die Verarbeitung ist für die Wahrnehmung einer Aufgabe, die im öffentlichen Interesse liegt oder zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung, erforderlich (Art. 6 Abs. 1 DS-GVO).

Sie können jederzeit Auskunft über Ihre gespeicherten personenbezogenen Daten erhalten und jederzeit deren Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung verlangen. Ebenfalls haben Sie das Recht, jederzeit gegen die Verarbeitung sie betreffender personenbezogener Daten Widerspruch einzulegen.

Stadt Frankfurt am Main, Straßenverkehrsamt, Gutleutstraße 191, 60327 Frankfurt am Main, Tel.: 069 212 44734, E-Mail:
strassenverkehrsamt@stadt-frankfurt.de

Von: [Thorsten Hölser](#)
An: [Eisert, Martina \(HLT\)](#); [Schnier, Heike \(HLT\)](#)
Cc: [Tobias Grün](#)
Betreff: AW: Mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf Drucks. 21/5221 - Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften
Datum: Montag, 19. Oktober 2026 18:00:07
Anlagen: [image001.png](#)
[image002.png](#)
[image003.png](#)
[image004.png](#)
[image005.png](#)
[image006.png](#)
[image007.png](#)

Sehr geehrte Frau Schnier und Frau Eisert,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung und Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme.

Der Speditionsverband ist Mitglied in der VhU und ich bin zugleich Vorstandsmitglied im VhU-Verkehrsausschuss. Daher haben wir als SLV und ich persönlich an der Stellungnahme der VhU mitgearbeitet und unsere Themen und Anliegen dort eingebracht. Somit bekommen die Landtagsabgeordneten statt mehrerer Stellungnahmen eine komprimierte Ausarbeitung der VhU, die wir unterstützen.

Leider kann ich aufgrund von Terminüberschneidungen auch nicht persönlich an der Anhörung teilnehmen. Jedoch schließen wir uns auch hier den persönlichen Ausführungen von Herrn Tobias Grün an, der für die VhU an der Anhörung teilnehmen wird.

Viele Grüße und für etwaige Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung

Thorsten Hölser
Geschäftsführer



**Speditions- und Logistikverband
Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.**

Eschborner Landstraße 42-50 (Geb A)

60489 Frankfurt am Main

Tel 069-9708110

www.slv-spediteure.de

VR: 11606 / AG: Frankfurt am Main
Vorstandsvorsitzender: Daniel Hensel

Geschäftsführer: Thorsten Hölser

RECHTSHINWEIS - Diese E-Mail enthält vertrauliche/rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte den Absender und vernichten Sie die Mail. Unerlaubtes Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe sind nicht gestattet

Von: M.Eisert@ltg.hessen.de <M.Eisert@ltg.hessen.de>

Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2026 11:25

An: M.Eisert@ltg.hessen.de

Cc: H.Schnier@ltg.hessen.de

Betreff: Mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf Drucks. 21/5221 - Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Anlage erhalten Sie die Einladung zu der o. g. Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum.

Näheres entnehmen Sie bitte den beigegeführten Dokumenten. Bitte senden Sie Ihre Antworten und Stellungnahmen an beide unten angegebenen E-Mail-Adressen.

Mit freundlichen Grüßen
Heike Schnier

Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation



Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden
Tel.: +49 611 350-347
Tel.: +49 611 350-344
Fax: +49 611 327 601-347
Fax: +49 611 327 601-344
E-Mail: h.schnier@ltg.hessen.de
E-Mail: m.eisert@ltg.hessen.de
URL: www.hessischer-landtag.de



Sicherheitshinweis für Kommunikationspartner:

Aktuell kommt es verstärkt zu schweren IT-Sicherheitsvorfällen, bei denen Schadsoftware unter Ausnutzung von Makrofunktionen alter MS-Office Dateiformate installiert wird. Die Hessische Landesverwaltung weist deshalb aus Sicherheitsgründen alle E-Mails, die Office-Dokumente im alten Format enthalten, ab. Dies betrifft insbesondere die Dateiformate *.doc, *.xls, *.ppt. PDF-Dokumente und Dokumente im aktuellen XML-Format (*.docx, *.xlsx, *.pptx, etc.) werden weiterhin zugestellt.

AKH Bierstadter Straße 2 65189 Wiesbaden

**An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und
ländlicher Raum**

Herrn André Stolz

per Mail: h.schnier@ltg.hessen.de
m.eisert@ltg.hessen.de

20. Oktober 2026

**Gesetzentwurf Landesregierung
Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften
- Drucks. 21/5221 -**

Hauptgeschäftsführer

Dr. Martin Kraushaar
T. 0611 17 38 27
kraushaar@akh.de

Sehr geehrter Herr Stolz,

haben Sie besten Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen wird sich nachstehend auf ausgewählte Aspekte beschränken, sämtliche nachstehende Gesetzeszitate beziehen sich auf das HStrG.

Beschleunigung

Generell ist zu begrüßen, dass die allgemein erkennbaren Entbürokratisierungsansätze auch hier erneut ihren Niederschlag gefunden haben. Die Konzentration des Planfeststellungsverfahrens auf neu oder wesentliche Änderungen gehören dazu, die Ausschöpfung der Möglichkeiten elektronischen Handelns nach § 33 b und c und die Neufassung der Bedingungen, unter welchen eine UVP-Prüfung gem. § 33a durchzuführen sein wird.

Straßenrand zur erleichterten Errichtung von Photovoltaikanlagen

Unter dem Gesichtspunkt der notwendigen Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen wird es seitens der AKH ausdrücklich begrüßt, dass Photovoltaikanlagen gem. § 23 Abs. 1 Satz 2 von dem Errichtungsverbot ausgenommen werden. Die andernfalls ökologisch oft nicht sehr wertvollen Straßenrandflächen können so leichter einer relevanten energiewirtschaftlichen Nutzung zugeführt werden.

Stärkung der Bedeutung der Bauleitplanung

Im Sinne der Entbürokratisierung erleichtert auch die Regel des § 23 Abs. 7 den Grundstückanschluss an Straßen und stärkt in erfreulicher Weise die Bedeutung der Bauleitplanung unter Beteiligung der Straßenbaubehörde.

Neues Verhältnis von Gesetzgebung und Normierung

Wir freuen uns nun erstmalig, zwar nicht im Bauordnungsrecht, aber hier im Straßenrecht ein Abgehen von der dynamischen Verweisung auf die anerkannten Regeln der Technik im § 16 Abs. 4 Satz 1 zu finden. Statt der pauschalen in Bezugnahme des Standes der anerkannten Regeln der Technik wird künftig richtigerweise darauf abgestellt, dass der Erlaubnisnehmer die Anlagen so zu errichten und zu unterhalten hat, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen.

Hierin kommt ein neues Verhältnis von staatlicher Gesetzgebung zu den meist privatrechtlichen organisierten Einheiten der technischen Normierung, vor allem dem DIN-Institut zum Ausdruck, das wir als AKH sehr begrüßen und für dessen Verallgemeinerung wir werben. Der Gesetzgebende Staat, muss sich an einem Rechtsbegriff der Sicherheit und Ordnung orientieren und hat insoweit durchaus die Pflicht, im Wege einer umfassenden Folgenabschätzung und rechtlichen Abwägung privatrechtliche Normierungsempfehlungen zu relativieren. Wir verweisen darauf, dass das Nachbarland Österreich ein sehr zur Übertragung sich empfehlendes Normungsgesetz erlassen hat, und regen an dieser Stelle erneut an, dass sich das Land Hessen im Bundesrat für eine Initiative einsetzt, welche das technische Normierungswesen bundesweit in ein Gesetz gießt. Denn das Grundsatzproblem der demokratisch nicht legitimierten Ausfüllung von gesetzlichen Oberbegriffen wie Sicherheit und Ordnung ist ein Querschnittsthema, welches das gesamte Ordnungsrecht erfasst, soweit es fachlich-technischer Natur ist.

Öffentlicher Straßenraum und gleichberechtigte Nutzung durch alle Arten des fließenden Verkehrs

Wir verbinden mit der Einführung des bereits erwähnten § 1a zu den Grundsätzen des Straßengesetzes, dass die Betonung darauf liegt, die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer zu regeln. Wir stellen in der Praxis leider bis heute fest, dass der Begriff des fließenden Verkehrs allzu häufig auf den KFZ-Verkehr verengt zu werden droht. Die Begründung greift die wachsende Bedeutung des Rad- und Fußgängerverkehrs auf, die sich in den konkretisierenden Vorschriften insbesondere auch in § 32 Abs. 3 niederschlägt, wonach künftig ein Abwägungsvorrang für Radweganbauten durch die abstrakte Wertung ergibt, dass an solchen ein überragendes öffentliches Interesse besteht. Wir würden es allerdings sehr begrüßen und hiermit auch fordern, wenn die Begründung ausdrücklich die Klarstellung enthalten könnte: „Der fließende Verkehr aller Verkehrsarten hat grundsätzlich den

Vorrang vor dem ruhenden Verkehr“. Ist der durch Rechtsprechung geprägte Begriff des „ruhenden Verkehrs“ an sich ein Ding der begriffslogischen Unmöglichkeit, sollte jedenfalls klargestellt werden, dass die vor allem den KFZ-Halten und Fahrern eingeräumte Möglichkeit des dauerhaften, privatnützigen Gebrauchmachens von dem öffentlichen Gebrauch gewidmetem Straßenraum, unweigerlich mit der Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit für andere Verkehrs- und Nutzungsarten verbunden ist, die weit weniger privatnützig und raumgreifend sein könnten. An sich ist daher die öffentliche Parkraumbereitstellung stets in der Notwendigkeit der Rechtfertigung zu sehen, die ja durchaus bei entsprechender Prüfung und Abwägung gegeben sein kann, während konkurrierenden fließende Verkehrsarten grundsätzlich der Vorrang gebühren würde.

Berücksichtigung der besonderen Mobilitätsanforderungen aller Menschen im Sinne der Inklusivität

Wir anerkennen den redaktionellen Impuls § 9 Abs. 1 sprachlich dahingehend zu glätten, dass die komplizierte bisherige Formulierung: „... mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen“, entfällt und durch das griffigere Verb „anzustreben“ ersetzt wird. Außerdem ist der Regierung und dem Gesetzgeber später ausdrücklich darin recht zu geben, dass die bisherige tatbestandliche Einschränkung auf Behinderte und Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mindestens erklärungsbedürftig, wenn nicht eine sachwidrige Differenzierung darstellt, haben doch ältere Menschen oder Kinder, um nur einige zu nennen, besondere Mobilitätsbedürfnisse. Im Sinne der Inklusivität der Gestaltung des öffentlichen Raumes ist an all' diese Gruppen zu denken. Indessen stellt sich uns die Frage, ob durch das Gebot des Strebens hinreichend zum Ausdruck gebracht ist, dass es sich insbesondere bei der Barrierefreiheit hier mit Blick auf die demografische Wende und die Alterung der Gesellschaft um weit mehr als ein sogenanntes „Nice-to-have“ handelt. Man könnte in Anbetracht der Dringlichkeit stattdessen formulieren: „... anzustreben und stets zu verbessern“. Positiv wiederum vermerken wir, dass der Leistungsfähigkeitsvorbehalt entfallen ist.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Martin Kraushaar



HSGB
HESSISCHER STÄDTE-
UND GEMEINDEBUND

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

Hessischer Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

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

Referent Herr Grobba
Abteilung 2.2
Unser Zeichen MG/hk

Telefon 06108 6001-39
Telefax 06108 6001-57
E-Mail hsgb@hsgb.de

Ihr Zeichen P2.4
Ihre Nachricht vom 02.10.2026

Datum 20. Oktober 2026

Mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf Drucks. 21/5221 Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Stolz,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, im Rahmen der mündlichen Anhörung zum Gesetzentwurf zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften Stellung zu nehmen. Zugleich danken wir dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum für die bisherige konstruktive Zusammenarbeit bei der Erstellung des nunmehr vorgelegten Entwurfes.

Aus Sicht des Hessischen Städte- und Gemeindebundes ist zu dem vorliegenden Gesetzentwurf Folgendes anzumerken:

Zu § 2 HStrG – Öffentliche Straßen

Die vorgesehene Änderung des § 2 HStrG, mit der die Kategorie der sonstigen Straßen entfällt und stattdessen sonstige Rad- oder Gehwege berücksichtigt werden, trägt den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung. Bedenken bestehen jedoch hinsichtlich der Voraussetzung, dass diese Rad- oder Gehwege der Entflechtung des Kraftfahrzeugverkehrs dienen müssen. Nach dem Wortlaut des Entwurfs ist zwar kein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang mit einer Straße erforderlich. Gleichwohl müsste künftig nachgewiesen werden, dass die Wege der Entflechtung dienen. Selbstständige Rad- oder Gehwege erfüllen in vielen Fällen die Funktion einer kürzeren räumlichen Verbindung. Dies ist von besonderer Bedeutung, da Fußgänger und Radfahrer besonders sensibel auf Umwege reagieren. Wir regen daher an, das Tatbestandsmerkmal der Entflechtung zu streichen.

Zu § 3 HStrG – Einteilung der öffentlichen Straßen und Straßenverzeichnisse

Die vorgesehene Änderung des § 3 Abs. 1 Nr. 3 HStrG trägt den zu § 2 HStrG geäußerten Bedenken bereits Rechnung. Es wäre daher konsequent, dass Tatbestandsmerkmal der Entflechtung auch in § 2 HStrG zu streichen.

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

Außenstelle für die Zeit der
Sanierung der Geschäftsstelle:
Friedrich-Henkel-Str. 1
63110 Rodgau-Weiskirchen

BANKVERBINDUNG
Sparkasse Langen-Seligenstadt
IBAN DE66 5065 2124 0008 0500 31
BIC: HELADEF1SL5

Steuernummer: 044 224 00204

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

GESCHÄFTSFÜHRER
Dr. David Rauber
Harald Semler
Johannes Heger

Die in der Neufassung des § 3 HStrG vorgesehene Ermächtigung des zuständigen Ministeriums, durch Rechtsverordnung nähere Bestimmungen zur Führung der Straßenverzeichnisse zu erlassen, halten wir nicht für erforderlich. Es besteht das Risiko, dass hierdurch zusätzliche, vermeidbare bürokratische Anforderungen an die kommunale Straßenverwaltung gestellt werden.

Zu § 7 HStrG – Ortsdurchfahrten

Die Streichung des bisherigen § 7 Abs. 3 HStrG begrüßen wir ausdrücklich. Bei Straßenbaumaßnahmen ist es im Zusammenhang mit der Festlegung der äußeren Grenzen der Ortsdurchfahrten hinsichtlich der Fahrbahnbreite zu unnötigen Diskussionen gekommen, obwohl die jeweilige Gemeinde oder Stadt hierauf keinen Einfluss nehmen konnte.

Zu § 10 HStrG – Reinigung öffentlicher Straßen

Mit der Änderung des § 10 HStrG kommt der Gesetzgeber einer Forderung des Hessischen Städte- und Gemeindebundes nach, um den Winterdienst - insbesondere auch in den Randbereichen niveaugleich ausgebauter Straßen - auf Anlieger übertragen zu können. Nach der bisherigen Rechtslage war dies bei Straßen ohne gesonderten bauliche getrennten Gehweg nur in Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Bereichen möglich. Um eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen und unnötige Kosten bei der Erschließung von Neubaugebieten zu vermeiden, werden in Wohngebieten seit einigen Jahren vermehrt niveaugleiche Straßen angelegt. Bei diesen ist eine Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegbereich häufig schwierig.

Nach der bisherigen Rechtslage konnte der Winterdienst nur auf die Anlieger übertragen werden, wenn tatsächlich ein Gehweg angelegt wurde. Die vorgesehene Änderung ermöglicht es nunmehr, Anlieger auch bei niveaugleich ausgebauten Straßen ohne baulich getrennten Gehweg zum Winterdienst heranzuziehen. Diese Änderung kommt damit unmittelbar Fußgängern zugute, da die Straßenbaulastträger nur im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit dazu verpflichtet waren, verkehrssichere Zustände für den Fahrzeugverkehr herzustellen. Mithin bestand daher eine Lücke zulasten der Fußgänger im Anliegerverkehr. Diese Lücke kann nun durch die vorgesehene Neuregelung geschlossen werden.

Allerdings verbleibt eine Regelungslücke, die insbesondere bei Blitzeis problematisch ist. Nach der bisherigen Rechtslage konnten die Anlieger über eine Straßenreinigungssatzung dazu verpflichtet werden, Gehwege jeweils in der vollen Breite bei Eisglätte abzustreuen. Die nunmehr vorgesehene Formulierung ermächtigt die Gemeinden und Städte lediglich dazu, Anlieger zur Herstellung eines sicheren Bereichs mit einer Breite von 1,50 m entlang der Grundstücksgrenze zu verpflichten. Um diese Lücke zu schließen, sollte die Satzungsermächtigung in § 10 Abs. 4 des Entwurfs dahingehend erweitert werden, dass die Anlieger bei Eisglätte verpflichtet werden können, den Gehweg in seiner gesamten Breite mit abstumpfendem Material abzustreuen. Gerade bei Blitzeis können Fußgänger nicht erkennen, welcher Bereich sicher begehbar und welcher weiterhin gefährlich glatt ist. Wir bitten daher um eine entsprechende Anpassung des § 10 Abs. 4 HStrG.

Zu § 23 HStrG – Bauliche Anlagen an Straßen

Die in § 23 Abs. 1 des Entwurfs vorgesehene Ausnahme vom Anbauverbot für Photovoltaikanlagen und Mobilfunkanlagen entspricht dem Anliegen, Hemmnisse für die Errichtung solcher Anlagen abzubauen. Soweit diese Anlagen durch den Verkehr nicht beeinträchtigt werden können, sollten straßenrechtliche Anbauverbote ihrer Errichtung und damit insbesondere der Energiewende nicht länger entgegenstehen.

Die Änderungen des § 23 Abs. 2 und 3 HStrG tragen wir in der Erwartung mit, dass der beabsichtigte Beschleunigungseffekt tatsächlich eintritt. Die verkürzten Fristen dürfen nicht dazu führen, dass Zustimmungen wegen unzureichender Prüfungszeit verweigert werden.

Zu § 24 HStrG – Werbeanlage an Brücken

Die durch § 24 HStrG eröffnete Steuerungsmöglichkeit für Werbeanlagen auf kommunalen Brücken wird von den hessischen Gemeinden und Städten begrüßt. Bislang bestand lediglich die Möglichkeit, durch eine Werbeanlagensatzung gestalterisch auf das Ortsbild entlang öffentlicher Straßen einzuwirken. Der neuen Regelung lässt sich jedoch nicht entnehmen, unter welchen Voraussetzungen eine entsprechende Satzung erlassen werden kann. Damit bleibt es letztlich der verwaltungsgerichtlichen Prüfung überlassen, ob ein solches Werbeverbot sachlich gerechtfertigt ist. Es ist daher zu befürchten, dass die Neuregelung zusätzliche verwaltungsgerichtliche Auseinandersetzungen nach sich zieht und nicht zum Bürokratieabbau beiträgt. Wünschenswert sind klare gesetzliche Vorgaben für den Erlass einer solchen Satzung.

Zu § 29a HStrG – Kostentragung beim Bau und bei der Änderung von Kreuzungen öffentlicher Straßen

Der Hessische Städte- und Gemeindebund begrüßt die Ergänzung des § 29 a Abs. 4 HStrG ausdrücklich. Die Kostenregelung kann insbesondere beim Ausbau straßenbegleitender Radwege von erheblicher Bedeutung sein, da die Kostentragung bislang nicht im Sinne der örtlichen Straßenbaulasträger geregelt war.

Zu § 32 HStrG – Planungen

Mit der in § 32 Abs. 3 HStrG vorgesehenen Regelung, wonach für den Bau eines unselbstständigen Radwegs ein überragendes öffentliches Interesse bestehen kann, verbinden wir die Erwartung, dass der Ausbau eines flächendeckenden Radwegenetzes in Hessen tatsächlich beschleunigt wird.

Zu § 32 b HStrG – Vorarbeiten

Die Erweiterung der Duldungspflichten in § 32b HStrG zulasten der angrenzenden Grundstückseigentümer begrüßen wir ausdrücklich. Bei Straßenbaumaßnahmen wird es zunehmend schwieriger, die Akzeptanz der Anlieger für Maßnahmen zu erreichen, die auch in deren Interesse liegen.

Zu § 33 b HStrG – Anhörungsverfahren

Für den Hessischen Städte- und Gemeindebund ist das Ziel der Novelle nachvollziehbar, die Umsetzung großer Infrastrukturmaßnahmen zu beschleunigen. Eine Straffung und Neuordnung des Planfeststellungsrechts sind insoweit rechtlich geboten. Die Beschleunigungsbestrebungen dürfen jedoch nicht dazu führen, dass den zu beteiligenden Behörden für die Abgabe einer fachlich fundierten und demokratisch legitimierten Stellungnahme höchstens ein Monat verbleibt. Gerade bei der Beteiligung von Kommunen ist häufig die Einbindung der Gemeindevertretung oder der Stadtverordnetenversammlung erforderlich. Eine auf höchstens einen Monat begrenzte Beteiligungsfrist, wie sie der Gesetzentwurf vorsieht, reicht nicht aus, um eine ordnungsgemäße Beteiligung dieser Gremien zu gewährleisten. Wir bitten den Gesetzgeber daher, die Regelung entsprechend nachzubessern.



Zu § 36 HStrG – Enteignung

Die mit der Änderung des § 36 HStrG beabsichtigte Erweiterung der Möglichkeiten des Straßenbaulastträgers, eine Enteignung durchzusetzen, begrüßen wir ausdrücklich. Gerade im innerörtlichen Bereich und beim Bau von Radwegen sind zahlreiche Flächen betroffen, bei denen die Abgrenzung zwischen öffentlicher Straße und privatem Grundeigentum in der Vergangenheit nicht ordnungsgemäß erfolgt ist. Die Klarstellung, dass eine Enteignung zulässig sein soll, wenn sie der Wahrnehmung der Aufgaben aus der Straßenbaulast dient, ist sinnvoll und geboten.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Rauber
Geschäftsführer