

Ausschussvorlage WVA 21/25 – Teil 2
öffentlich vom 23.10.2026

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



Hessischer
Landkreistag

Hessischer Landkreistag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr,
Wohnen und ländlichen Raum
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden
Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 37
Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27

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

Datum: 22.10.2026
Az. : Th/650.00

Gesetzentwurf Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften – Drucks. 21/5221 –

Ihr Schreiben vom 02. Oktober 2026, AZ P 2.4
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

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

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften zur Stellungnahme zugeleitet haben. Auf der Grundlage einer Befragung seiner Mitglieder erklärt sich der Hessische Landkreistag hierzu wie folgt:

Gegen den Entwurf bestehen keine Bedenken.

Die Zielsetzung des Vorhabens, das Straßenrecht zu vereinfachen, zu präzisieren und Verwaltungsverfahren zu beschleunigen, wird grundsätzlich begrüßt.

Einzelne Landkreise haben uns 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 um Einzelpositionen handelt:

Zu § 23

Die in § 23 vorgesehenen Fristen und Genehmigungsfiktionen erscheinen an sich geeignet, zu einer Beschleunigung der Verfahren beizutragen. Eine eindeutige und rechtsichere Handhabung der Fristen, insbesondere bei unvollständigen Unterlagen und notwendigen Nachforderungen, sei für die praktische Umsetzung jedoch besonders bedeutend.

Zu § 32 Abs. 3:

Zu §32 Abs. 3 hat uns folgende Anmerkung erreicht:

„Die Einstufung von Radwegen an Landes- oder Kreisstraßen als überragendes öffentliches Interesse hat großes Potenzial für die erleichterte oder beschleunigte Umsetzung von entsprechenden Radverbindungen, da so im Rahmen von Abwägungsprozessen der Radverkehr eine höhere Gewichtung erfährt.

Allerdings ist hier lediglich der Anbau von Radwegen an Landes- oder Kreisstraßen genannt. Wünschenswert wäre es, wenn gemäß § 2 Abs. 1 auch selbstständige Radwege, welche der Entflechtung des Radverkehrs von Landes- oder Kreisstraßen dienen, ein solches überragendes öffentliches Interesse erhalten.

Begründung: Aufgrund von Topographie, der Lage an Gewässern etc. ist es in vielen Fällen nicht oder nicht wirtschaftlich möglich bzw. sinnvoll, einen unselbstständigen Radweg umzusetzen. Hier müssen alternative, selbstständige Varianten die Entflechtungsfunktion erfüllen.“

Zu § 33a

Es ist unklar, ob Radwege generell inbegriffen sind oder ob der Bau/Ausbau von Radwegen generell als nicht erhebliche Beeinträchtigung gewertet wird.

Zu § 33c Abs. 6

In § 33c Abs. 6 gibt es einen Widerspruch zwischen Gesetzestext und Erläuterung. Während im Gesetzestext (Seite 19) der Hinweis auf die Veröffentlichung des festgestellten Planes über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde genannt wird (*„...veröffentlicht und diese Veröffentlichung vorher über die Internetseite der Planfeststellungsbehörde bekannt gegeben wird.“*) heißt es in den Erläuterungen zu § 33c Abs. 6 (Seite 45): *„Voraussetzung hierfür ist, dass diese Form der Zustellung zuvor öffentlich und zusätzlich in den Tageszeitungen, in deren Verbreitungsgebiet sich das Vorhaben voraussichtlich auswirken wird, bekannt gemacht wird.“*

Zu §41

Bei Gehwegen, die ohne bauliche Trennung zusammen mit Radwegen geführt werden, soll zwischen dem Straßenbaulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde eine Vereinbarung über Bau und Unterhaltung geschlossen werden. Dies wird bei entsprechenden Maßnahmen an Kreisstraßen zu einem zusätzlichen Abstimmungs- und Vertragsaufwand führen, weshalb für die Verwaltungspraxis möglichst klare Anforderungen an Inhalt und Abgrenzung solcher Vereinbarungen sehr hilfreich wären.

Zu § 47

Durch den Wegfall der in der ersten Entwurfsfassung vorgesehenen umfassenden Neufassung des § 47 zur bautechnischen Sicherheit und Genehmigungsfreistellung entfällt bedauerlicherweise ein zunächst vorgesehener Entlastungs- und Beschleunigungseffekt für Straßenbaumaßnahmen, Unterhaltungsmaßnahmen und Vorarbeiten.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass fristbedingt noch keine Einbindung unserer Verbandsgremien möglich war. Diese Stellungnahme wird deshalb unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer möglicherweise anders lautenden oder ergänzenden Positionierung der Gremien des Hessischen Landkreistages abgegeben.

Da von uns im Rahmen der mündlichen Anhörung zudem inhaltlich nichts beigetragen werden könnte, was über die vorstehende Positionierung hinausgeht, bitten wir um Verständnis, wenn wir im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung auf eine Teilnahme an der mündlichen Anhörung verzichten.

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'J. Theis'.

Jutta Theis
Referentin

Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichem Raum
Schlossplatz 1 – 3
65183 Wiesbaden

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

Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und bitten darum, eine Regelung in das Hessische Straßengesetz aufzunehmen, um straßenrechtliche und straßenraumgestalterische Erprobungsmaßnahmen auch ohne Anordnung eines Verkehrsversuchs gemäß StVO zu ermöglichen.¹ Hierzu schlagen wir vor, unter der Überschrift “Erprobungsmaßnahmen” einen neuen Paragraphen 6b im Hessischen Straßengesetz zu schaffen, der regelt:

“Der Träger der Straßenbaulast kann die Benutzung von Straßen für einen begrenzten Zeitraum von maximal einem Jahr auf Antrag der Gemeinde beschränken, um bauliche oder verkehrliche

Ihre Nachricht vom:
22.05.2026

Ihr Zeichen:
0458-VI-028-c-02-02-00001#2026-00003

Unser Zeichen:
650.0 Sw/In

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
22.10.2026

Stellungnahme Nr.:
076-2026

Verband der kreisfreien und
kreisangehöriger Städte im
Lande Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden

Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

posteingang@hess-staedtetag.de
www.hess-staedtetag.de

¹ Gilt für Straßen, die gemäß Hessisches Straßengesetz in der Straßenbaulast der Gemeinde liegen, also Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen.

Veränderungen im Straßenraum zu erproben. Für solche Erprobungsmaßnahmen sind die Verfahren gemäß §§ 4-6 entbehrlich.“

Zu dem Gesetzentwurf haben wir folgende Änderungsvorschläge.

Zu § 3 – Einteilung der öffentlichen Straßen, Straßenverzeichnisse

Durch § 3 Abs. 1 Nr. 3 HStrG soll geregelt werden, dass Straßen im Sinne des Straßengesetzes auch selbstständige Fuß- oder Radwege sein können. Nach dieser Regelung sollen auch Radschnellverbindungen den Gemeindestraßen zugeordnet werden.

Wir lehnen ab, dass Radschnellwege auch wenn sie als selbstständige Rad- und Gehwege gelten, zwischen bebauten Ortslagen der Unterhaltungspflicht der Kommunen unterliegen sollen.

Die Begründung des Gesetzentwurfs *„Denn es ist davon auszugehen, dass Radschnellverbindungen vor allem zur Überwindung von kürzeren Strecken (< 20 km) genutzt werden und damit vorwiegend einem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden dienen....“* trägt nicht, denn für einen Radweg zwischen benachbarten Kommunen reicht meist ein gut ausgebauter Feldweg unter gemeinsamer Nutzung von Rad- und Fußverkehr aus. Der Radschnellweg Darmstadt – Frankfurt (FRM 1) als Prestigeprojekt des Landes Hessen ist mit einer Wegbreite von im Schnitt 4 Metern zuzüglich getrenntem Gehweg, also insgesamt mit einer Trassenbreite von 6 Metern zwischen den bebauten Ortslagen, nach Maßstab und Richtlinien des Landes Hessen durch das Land Hessen gebaut worden und soll dem überörtlichen Verkehr zwischen den beiden Großstädten dienen.

Insoweit verweisen wir auch auf das Nahmobilitätsgesetz des Landes, wonach die Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast des Landes Hessen weiter auszubauen ist (§ 12 Abs. 7 S. 1 NahMobG). Hier sehen wir einen Widerspruch zu der nun angedachten Zuordnung. Denn durch die geplante grundsätzliche Übertragung von eigenständigen Radwegen in den Bereich der Gemeindestraßen, wäre das Land demnach grundsätzlich nur noch Träger der Straßenbaulast, wenn es sich um Radwege handelt, die Bestandteil einer öffentlichen Straße sind (je nachdem, wie weit man Bestandteil fassen möchte). Dem im Nahmobilitätsgesetz erklärten Ziel zum „Ausbau“ der Radverkehrsinfrastruktur in der Baulast des Landes wird die beabsichtigte Regelung nicht gerecht. Vielmehr bewirkt sie das Gegenteil.

Die Kommunen tragen bei Radschnellwegen bereits die Unterhaltung der Wege sofern sie durch die bebaute Ortslage in Verbindung mit Gemeindestraßen führen und zwar samt aller Zusatzmarkierungen und -beschilderungen. Für die Unterhaltung der Radschnellwege außerhalb der Ortslage, in der auch die geforderte Trassenbreite umgesetzt werden kann und in der Regel somit höhere Anforderungen an die Unterhaltung bestehen, muss die Unterhaltung samt Winterdienst dagegen durch Hessen Mobil erfolgen.

Speziell für Fallkonstellationen, bei denen die Verkehrsfunktion überwiegend von übergreifendem, also über den zwischengemeindlichen hinausgehenden Radverkehr genutzt wird, muss es eine andere Baulastregelung geben und das Gesetz eine abweichende Regelung vorsehen.

Sollte das Land dem nicht folgen und die Regelung wie im Entwurf vorgesehen umsetzen, ist der Mehraufwand für die Kommunen zwingend nach dem Konnexitätsprinzip auszugleichen. Denn die Übertragung der Unterhaltungspflicht samt Markierungen, Beschilderung und Winterdienst führt zu finanziellem, personellem und organisatorischem Mehraufwand für die betroffenen Kommunen. Die Gemeinden können diese Kosten nicht schultern.

Zu § 10 – Reinigung öffentlicher Straßen

Es wird ausdrücklich begrüßt, dass bei Straßen ohne Gehwege nun eine Räum- und Streupflicht hinsichtlich eines Streifens von 1,5 Meter Breite entlang der Grenze zu den anliegenden Grundstücken angeordnet wird, auch wenn es sich um Straßen handelt, die nicht als Fußgängerzone oder verkehrsberuhigte Zone ausgewiesen sind. So wird sichergestellt, dass bei allen Straßen ohne Gehweg eine für den Fußgängerverkehr geräumte Straßenfläche zur Verfügung steht.

Die Übertragung der gemeindlichen Reinigungs-, Räum- und Streupflichten auf die Anlieger soll nach § 10 Abs. 5 HStrG „im Rahmen des Zumutbaren“ erfolgen. Die Erwähnung im Gesetzestext kann aus unserer Sicht zu vermehrten Auseinandersetzungen mit den betroffenen Anliegern beitragen.

Zudem soll die Reinigungspflicht nur für solche Straßen auferlegt werden können, bei denen wegen der Art und des Umfangs ihrer Nutzung keine Gefährdung der körperlichen

Unversehrtheit der Verpflichteten zu besorgen ist. Eine unserer Mitgliedstädte hat hierzu angemerkt, dass eine klare Definition/Kategorisierung zum Beispiel im Hinblick auf Durchgangsstraßen, Tempo-Zonen o.Ä. hilfreich wäre.

Zu § 33a - Umweltverträglichkeitsprüfung

Unter §33a fehlt die Berücksichtigung von geschützten Lebewesen. Nicht nur geschützte Tierarten, sondern auch geschützte Pflanzen und Pilzarten finden keine Erwähnung.

Wir regen deswegen an, den §33a Ziff. 3 um einen Unterpunkt zu ergänzen:

d) zu einer Beeinträchtigung geschützter Spezies wie z.B. Fledermäusen führen kann.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Sandra Schweitzer
Referatsleiterin

Von: [Klaus Poppe](#)
An: [Eisert, Martina \(HLT\)](#)
Cc: [Schnier, Heike \(HLT\)](#)
Betreff: AW: Mündliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Gesetzentwurf Drucks. 21/5221 - Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften
Datum: Donnerstag, 22. Oktober 2026 16:59:22
Anlagen: [image008.png](#)
[image009.png](#)
[image010.png](#)
[image011.png](#)
[image012.png](#)
[image013.png](#)
[image014.png](#)

Sehr geehrte Frau Eisert, sehr geehrte Frau Schnier,

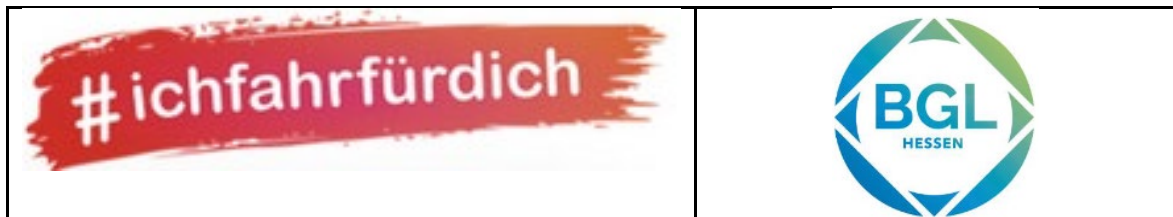
vielen Dank für die Unterlagen und die Einladung zur mündlichen Anhörung zum Gesetzentwurf Drucksache 21/5221.

Wir sind in der Abstimmung mit der Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU) für eine schriftliche Stellungnahme. An der Anhörung werden wir selbst nicht teilnehmen. Wir schließen uns der Stellungnahme und den Ausführungen der VhU an.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Klaus Poppe
Geschäftsführer
Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e.V. (BGL-Hessen)
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt



Internet: www.gueterkraft.de
E-mail: info@gueterkraft.de
Telefon +49 (069) 39 52 32
Telefax +49 (069) 38 75 79

Registergericht: Amtsgericht Frankfurt/M
Registernummer: VR11507

[Facebook](#)

Von: M.Eisert@ltg.hessen.de <M.Eisert@ltg.hessen.de>
Gesendet: Freitag, 2. Oktober 2026 12:30

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.

Beim ersten Sendeversuch kamen einige Mails zurück, weil eine der Anlagen zu groß
war. Nach erfolgreicher Verkleinerung erhalte Sie diese nun erneut.

Näheres entnehmen Sie bitte den beigefügten 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.



VhU-Stellungnahme

im Rahmen der Anhörung im Ausschuss für Wirtschaft, Energie,
Verkehr, Wohnen und ländlicher Raum im Hessischen Landtag

zum

Gesetzentwurf der Hessischen Landesregierung

für ein

Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften

LT-DS 21/5221 vom 22.09.2026

22. Oktober 2026

Zusammenfassung

Die VhU begrüßt den Gesetzentwurf der Hessischen Landesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften. Mit den im Gesetzentwurf vorgeschlagenen Änderungen im Hessischen Straßengesetz überträgt Hessen die auf Bundesebene bereits gesetzgeberisch getroffenen und die u.a. in der Föderalen Modernisierungsagenda vereinbarten Beschleunigungsmaßnahmen zügig in das Landesrecht und beschleunigt damit den Bau von Straßen auf Landes-, Kreis- und Gemeindeebene in Hessen. Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf wird damit ein fortschrittliches, schnelles und pragmatisches Verfahren zur Planung und zur Genehmigung von Straßenbauvorhaben geschaffen. Gleichwohl bleibt die Entwicklung von Maßnahmen zur Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung im Fluss, weshalb nicht nachgelassen werden darf, weiter an Beschleunigungsmaßnahmen zu arbeiten. Konkret sollten über die Änderung straßenrechtlicher Vorschriften hinaus auch weitere Landesgesetze, insbesondere das Hessische Verwaltungsverfahrensgesetz sowie das hessische Naturschutzgesetz mit gleichem Ehrgeiz überarbeitet werden.

A. Grundsätzliche Anmerkungen

Die VhU dankt für die Möglichkeit, zum Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können, und richtet den Blick in der vorliegenden Stellungnahme vor allem auf den Aspekt der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung beim Bau von Straßeninfrastruktur in Hessen.

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

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.

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.

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 das Infrastruktur-Zukunftsgesetz in Kraft getreten. Mit diesem Artikelgesetz zur Änderung des Straßenfachrechts, des Verfahrensrechts, des Umweltrechts sowie weiterer Rechtsbereiche sind viele gute Vorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren für die Realisierung von Infrastrukturprojekten umgesetzt worden.

Aus Sicht der VhU braucht es weitreichende Reformen, die mutige und innovative Vorschläge zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren umsetzen. Das ist mit dem vorliegenden Gesetzentwurf gelungen. Insbesondere ist zu begrüßen, dass im vorliegenden Gesetzentwurf für ein Drittes Gesetz zur Änderung straßenrechtlicher Vorschriften die Reformen aus Bundesebene berücksichtigt und stellenweise sogar verstärkt wurden.

Neben der Änderung straßenrechtlicher Vorschriften sollten nun auch Änderungen am Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetz sowie im Hessischen Naturschutzgesetz mit gleicher Ambition vorgenommen werden.

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

Die VhU begrüßt die vorgeschlagenen Änderungen im Hessischen Straßengesetz ganz überwiegend und dankt, dass die Landesregierung die Vorschläge der VhU teilweise aufgegriffen hat. Gleichwohl ermutigt die VhU die Landesregierung dazu, die Beschleunigungsmaßnahmen teilweise noch entschlossener umzusetzen.

1. Zu § 23 HStrG (neu) – Anbauverbot; Zustimmungsfiktion

§ 23 Absatz 1:

Es ist zu begrüßen, dass das Anbauverbot für bauliche Anlagen an Landesstraßen etwas gelockert wird und Solaranlagen nicht mehr von dem Anbauverbot betroffen sind. Darüber hinaus ist die Beschränkung des Anbauverbots auf den Bereich neben den für Kraftfahrzeuge bestimmten Fahrbahnen ausreichend, um potentielle Straßenausbaumaßnahmen und Fahrbahnerweiterungen ohne großen Aufwand weiterhin zu ermöglichen.

§ 23 Absatz 3:

Darüber hinaus ist zu begrüßen, dass für die erforderliche Zustimmung der Straßenbaubehörde zu Bau- oder sonstigen externen Genehmigungen von Vorhaben im Bereich des Anbauverbots von Landesstraßen eine strenge Zustimmungsfiktion eingeführt wird.

2. Zu § 32 (neu) – Überragendes öffentliches Interesse nicht inflationär anwenden

Im neuen § 32 HStrG wird der Bau von Ortsumgehungen und der Anbau eines Radwegs an eine bestehende Straße ins besondere öffentliche Interesse gestellt.

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 öffentlichen 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 ist daher geboten. Insofern halten wir es für angemessen, das besondere öffentliche Interesse insbesondere auf den Bau von Ortsumgehungen zu beschränken.

3. Zu § 33 HStrG (neu)

Die VhU begrüßt die vorgeschlagene Änderung des § 33 HStrG, insbesondere die weitgehende Orientierung an den vereinbarten Maßnahmen in der Föderalen Modernisierungsagenda und sowie an den Änderungen im Infrastruktur-Zukunftsgesetz auf Bundesebene.

§ 33 Absatz 1 und Absatz 2 – Noch mehr Vorhaben von Planfeststellungspflicht ausnehmen

Mit der Änderung in § 33 Absatz 1 und 2 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.

Für die Änderung bereits bestehender Landesstraßen wird das Kriterium der Wesentlichkeit als ausschlaggebendes Kriterium kodifiziert für die Frage, wann ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist. Dabei handelt es sich um eine Maßnahme, die zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren vermutlich nur einen geringen Beitrag leisten kann. Denn das Kriterium der Wesentlichkeit ist heute schon das entscheidende Kriterium. Die vorgeschlagenen Gesetzesänderung trägt mithin zur Rechtsklarheit und zur Rechtssicherheit bei und insofern auch in Einzelfällen möglicherweise zu einer Beschleunigung, wenn in Zweifelsfragen statt der vorsorglichen Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens, nun auf ein solches verzichtet wird.

Die im Gesetzentwurf gewählte Systematik ist zunächst nicht zu beanstanden. In § 33 Abs. 2 S. 2 HStrG (neu) wird zum einen ausdrücklich geregelt, wann eine Änderung nicht wesentlich ist. Durch das Wort „insbesondere“, wird hier die Möglichkeit eröffnet, weitere als die dort aufgezählten Fälle darunter zu subsumieren. Zum anderen wird in § 33 Abs. 2 S. 1 HStrG (neu) ausdrücklich geregelt, wann eine wesentliche Änderung vorliegt und folglich ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen ist.

Der Gesetzentwurf definiert in § 33 Abs. 2 S. 1, dass die Änderung einer Straße bereits dann als wesentlich, wenn die Straße um einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert wird. Die Folge: Hierfür muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt 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 und damit unter das im vorliegenden Gesetzentwurf eingefügte Kriterium der „Wesentlichkeit“ fallen 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 (Maßnahme 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

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.

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. 2 S. 1 Nr. 1 HStrG (neu) die Worte „einen oder“ zu streichen und in § 33 Abs. 2 HStrG (neu) folgenden Satz 4 einzufügen: „Eine wesentliche Änderung im Sinne von Abs. 1 liegt auch dann nicht vor, wenn die Straße um einen Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird.“

Darüber hinaus wird mit dem Gesetzentwurf eine Rangfolge der Genehmigungsinstrumente geschaffen, wonach in den Fällen der Genehmigungspflicht die formale Planfeststellung nur dann zu nutzen ist, wenn weder der Entfall, noch die Plangenehmigung möglich sind. Die Regelung zielt vermutlich darauf ab, stärker als bisher auf das umfangreiche Verfahren zur Planfeststellung dort zu verzichten, wo die Voraussetzungen für Entfall oder Plangenehmigung vorliegen. Das ist zu begrüßen. Um die Planungen eines Vorhabens vor diesem Hintergrund so effizient wie möglich zu gestalten ist es aus hiesiger Sicht erforderlich, dass zwischen Vorhabenträger und Verwaltung frühzeitig eine Kommunikation darüber stattfindet, welches Verfahren für das jeweilige Vorhaben in Betracht kommt und zu wählen ist. Es sollte es zu einem guten Miteinander zwischen Vorhabenträger und Behörde kommen, um schon in einem frühen Planungsstadium den richtigen Weg zur Baurechtschaffung einzuschlagen, ohne unnötig Zeit zu vergeuden.

Es ist zu begrüßen, dass der Gesetzentwurf die bestehende Bundesregelung in § 17 Abs. 1 Satz 3 FstrG übernimmt, wodurch die Planfeststellungspflicht in Fällen des Wiederaufbaus nach Naturkatastrophen sowie in Fällen unselbständiger Brückenerweiterungen weg fällt. Dort wird für Bundesfernstraßen geregelt, dass eine Änderung insbesondere dann nicht vorliegt, wenn die Änderung der Bundesfernstraße im Zuge des Wiederaufbaus nach einer Naturkatastrophe erforderlich ist, um die Bundesfernstraße vor Naturereignissen zu schützen, und in einem räumlich begrenzten Korridor entlang des Trassenverlaufs erfolgt oder unselbständiger Teil einer Ausbaumaßnahme ist, eine durchgehende Länge von höchstens 1.500 Metern hat und deren vorgezogene Durchführung zur unterhaltungsbedingten Erneuerung eines Brückenbauwerks erforderlich ist. Dabei handelt es sich um Fälle des sog. Ahrtal-Tatbestands und Fälle von unselbständigen Erweiterungen von Brücken. Aus Sicht der VhU ist es nicht ausgeschlossen, dass solche Tatbestände auch hinsichtlich Landesstraßen in Betracht kommen. Insofern wäre es klug, diese Ausnahmen von der Planfeststellungspflicht, die unter dem Gesichtspunkt der Vereinfachung sowie der Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung in das Fernstraßengesetz aufgenommen wurden, auch in das Hessische Straßengesetz aufzunehmen.

§ 33 Absatz 5 – Vorzeitigen Maßnahmenbeginn ausweiten

Gut ist, dass rechtliche Möglichkeiten für einen vorzeitigen Beginn der Baumaßnahmen geschaffen werden. Gut ist, dass sich der Gesetzentwurf hinsichtlich der Voraussetzungen für den vorzeitigen Maßnahmenbeginn am weniger strengen Infrastruktur-Zukunftsgesetz auf Bundesebene orientiert. Dadurch ist es leichter, den vorzeitigen Maßnahmenbeginn behördlich zu ermöglichen.

Darüber hinaus sollte perspektivisch geprüft werden, ob – analog zu § 8a BImSchG – auch ein vorzeitiger Beginn für die Gesamtmaßnahme ermöglicht werden kann. Im vorliegenden Gesetzentwurf ist der vorzeitige Beginn nur für vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen möglich.

Positiv hervorzuheben ist, dass Rechtsbehelfe gegen die Anordnungen zum vorzeitigen Beginn keine aufschiebende Wirkung entfalten.

4. Zu § 33a HStrG (neu) – Spielräume für UVP-Verzicht maximal ausschöpfen

Es ist zu begrüßen die vorgeschlagenen Änderungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung in § 33a Abs. 1 S. 2 Nr. 2 HStrG (neu) die europarechtlich bestehenden Spielräume für den Verzicht von UVP-Prüfungen ausschöpfen. Dadurch unterliegen weniger Vorhaben einer UVP-Pflicht und folglich auch einer Planfeststellungspflicht. Laut EU-Richtlinie ist eine UVP zwingend durchzuführen nur beim Bau von neuen vier- oder mehrspurigen Straßen oder Verlegung und/oder Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn diese neue Straße oder dieser verlegte und/oder ausgebauten Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde. Im vorliegenden Gesetzentwurf wird dies ausgeschöpft.

5. Zu § 33b HStrG (neu) – Auf Erörterungstermin verzichten

Es ist grundsätzlich zu begrüßen, dass das Anhörungsverfahren in einem eigenen Paragraphen im Hessischen Straßengesetz neu geregelt wird.

Darüber hinaus sind die Schritte zur weiteren Digitalisierung des Planfeststellungsverfahrens (digitale Einreichung des Plans, digitale Auslegung) zu begrüßen.

Besonders herausragend ist der Vorschlag, vollständig und grundsätzlich auf den Erörterungstermin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu verzichten. Das ist ein sehr mutiger Schritt und findet volle Unterstützung. Nach empirischen Untersuchungen des Statistischen Bundesamtes macht der Erörterungstermin den zweithöchsten zeitlichen Aufwand bei der hierfür zuständigen Anhörungsbehörde aus.⁶ Durch den vollständigen Verzicht, lässt sich dieser Zeitaufwand zukünftig einsparen.

§ 33b Absatz 3 – Fristverkürzung für Behördenbeteiligung

Die Verkürzung der Frist für die Behördenbeteiligung von drei Monaten auf einen Monat ist sinnvoll. Es ist sehr zu begrüßen, dass die Regelung mit dem Wortlaut „darf einen Monat nicht überschreiten“ inhaltlich gleichlautend streng formuliert ist wie die entsprechende Regelung im Gesetzentwurf für ein Zweites Entbürokratisierungsgesetz hinsichtlich der allgemeinen Verfahrensregeln zum Planfeststellungsverfahren im Hessischen Verwaltungsverfahrensgesetz.

6. Zu § 33c HStrG (neu)

§ 33c Absatz 2 – Entscheidung statt Erörterung

Die Regelung in § 33c Absatz 2 ist die Konsequenz aus dem Wegfall des Erörterungstermins. Wenn eine Erörterung mit der Möglichkeit der Einigung nicht mehr stattfindet, dann ist über die Einwendungen gegen ein Vorhaben im Rahmen des Abwägungsprozesses bei der Planfeststellung zu entscheiden. Wie bereits erläutert, ist der Wegfall des Erörterungstermins zu begrüßen. Dass es dadurch zu mehr Entscheidungen im Rahmen der Abwägung kommt, findet konsequenterweise Zustimmung.

⁶ Statistisches Bundesamt, Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben, November 2012, S. 65.

§ 33c Absatz 3 – Plangenehmigung ausweiten

Zu begrüßen ist, dass das Instrument der Plangenehmigung ausgeweitet wird. Die Möglichkeit, dieses vereinfachte Verfahren künftig auch bei UVP-pflichtigen Vorhaben anzuwenden, stellt eine sinnvolle Beschleunigungsmaßnahme dar.

§ 33c Absatz 4 – Stichtagsregelung auch auf Sachlage anwenden

Die Einführung einer Stichtagsregelung wird sehr positiv bewertet. Auch wenn sich die Stichtagsregelung nur auf die Rechtslage und nicht darüber hinaus auch auf die Sachlage bezieht, ist dies ein Fortschritt. In der Föderalen Modernisierungsagenda (Maßnahmen Nr. 126ff.) gehen Bund und Länder noch weiter und erstrecken die Stichtagsregelung auch auf die Sachlage sowie auch auf den Stand der Technischen Regelwerke und Fachkonventionen. Konkret wurde beispielsweise vereinbart, über das Instrument des sog. Sicherungsbescheids den für die Beurteilung der Sach- und Rechtslage sowie des Stands der Technik maßgeblichen Zeitpunkt durch einen der Bestandskraft fähigen Bescheid bereits deutlich vor der Entscheidung über die Genehmigung als solchen zu fixieren. Darüber hinaus soll gem. der Föderalen Modernisierungsagenda in den Fachplanungsgesetzen bis zum 30.06.2026 eine Stichtagsregelung eingeführt werden, die eine gesetzliche Regelvermutung für die Aktualität von naturschutzfachlichen und anderen Unterlagen aufstellt. Hieran sollte sich der Landesgesetzgeber orientieren und deutlich mutiger sein.

§ 33c Absatz 5 – Benehmen statt Einvernehmen

Die Einführung der Benehmensherstellung anstelle des Einvernehmens ist zu begrüßen.

7. Zu § 35 HStrG (neu) – Behörden zusammenlegen

Die vorgesehene Trennung von Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde wird kritisch gesehen. Eine Bündelung beider Funktionen in einer Behörde würde Effizienzgewinne und Synergieeffekte ermöglichen und damit zu einer Zeitersparnis führen. Laut einer Untersuchung des Statistischen Bundesamtes beansprucht vor allem die Stellungnahme der Anhörungsbehörde an die Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Beendigung des Anhörungsverfahrens am meisten Zeit.⁷ Diese Zeit könnte eingespart werden, indem Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde funktional zusammengelegt werden.

Die derzeitige Aufgabenteilung führt zu zusätzlichen Schnittstellen und Reibungsverlusten, da die inhaltliche Auseinandersetzung mit Einwendungen und die abschließende Entscheidung auseinanderfallen. Erfahrungen aus anderen Bereichen, etwa bei der Zuständigkeit des Fernstraßen-Bundesamtes in anderen Bundesländern, zeigen, dass eine integrierte Behördenstruktur zu effizienteren Verfahren führen kann. Die im Gesetzentwurf angeführten Synergieeffekte der bestehenden Aufgabenteilung können nicht nachvollzogen werden.

⁷ Statistisches Bundesamt, Erfüllungsaufwand im Bereich Planungs- und Baurecht von Infrastrukturvorhaben, November 2012, S. 65.

Kontakt

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e.V. (VhU)
Abteilung Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik
Tobias Grün
Leiter Verkehrs- und Logistikpolitik
Tel: 069 95808-223, Tobias.Gruen@vhu.de
www.vhu.de

Die Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände (VhU)

Die VhU vertritt die branchenübergreifenden Interessen von 83 Arbeitgeber- und Wirtschaftsverbänden in Hessen, in denen über 100.000 Unternehmen mit 1,5 Mio. Beschäftigten Mitglied sind. Alle Unternehmensgrößenklassen und alle Branchen sind vertreten: Von Landwirtschaft und Rohstoffen über Bau, Industrie, Handel und Energie bis zu Handwerk, Verkehr, Banken, Versicherungen, Medien und IKT sowie weitere Dienstleistungen. Die VhU ist die Stimme der freiwillig organisierten hessischen Wirtschaft. Sie bündelt die gemeinsamen politischen Anliegen ihrer Mitgliedsverbände. Sowohl für die Bundesvereinigung der Deutschen Arbeitgeberverbände (BDA) als auch für den Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) ist die VhU die Landesvertretung in Hessen.

**Gesetzentwurf der Landesregierung für ein Drittes Gesetz zur Änderung
straßenrechtlicher Vorschriften (Drucksache 21/5221)**

Der Bund der Steuerzahler (BdSt) Hessen e.V. bedankt sich sehr herzlich für die Gelegenheit, zum vorliegenden Gesetzentwurf Stellung nehmen zu können.

Auch in Hessen gibt es immer wieder zahlreiche Beispiele dafür, dass komplizierte rechtliche Regelungen zu sehr langen Planungs- und Umsetzungsphasen bei Infrastrukturprojekten wie dem Straßenbau führen. Unnötige Verzögerungen tragen bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern zu Staats- oder Politikverdrossenheit und auf der Seite des Staates zu steigenden Kosten für die jeweiligen Projekte bei.

Das Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs, zahlreiche Maßnahmen zur Planungs- und Verfahrensbeschleunigung im Landesrecht zu verankern, findet deshalb die ungeteilte Zustimmung des Bundes der Steuerzahler Hessen. Es ist ermutigend, dass in der ersten Lesung alle Landtagsfraktionen signalisiert haben, dass sie die Zielrichtung des Gesetzentwurfs grundsätzlich unterstützen.

Inwieweit die vorgesehenen Änderungen geeignet und ausreichend sind das Ziel zu erreichen, wird sich in den kommenden Jahren zeigen. Ob das Land über den vorliegenden Gesetzentwurf hinaus über weitere Spielräume verfügt, deren Nutzung sinnvoll wäre, können wir nicht beurteilen. Dieser Rechtsbereich zählt nicht zu den Schwerpunkten unserer Arbeit. Wir verzichten deshalb auf eine detaillierte Stellungnahme zu den einzelnen Neuregelungen und auf eine Teilnahme an der mündlichen Anhörung.

Wiesbaden, 22.10.2026



Joachim Papendick
Vorsitzender