Stenografischer Bericht — öffentliche Anhörung

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

29. Oktober 2026 – 14:02 bis 15:12 Uhr

Anwesende:

Vorsitz: André Stolz (CDU)

CDU

Ina Dürr
Tanja Jost
Hartmut Honka
Marie-Sophie Künkel
Christoph Mikuschek
Sebastian Müller (Fulda)
Anna-Maria Schölch
Annette Wetekam

AfD

Klaus Gagel
Andreas Lichert
Dimitri Schulz
Olaf Schwaier

SPD

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

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Jürgen Frömmrich
Mirjam Glanz
Kaya Kinkel
Katy Walther

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas

Weitere Anwesende:

Minister Kaweh Mansoori, Vertreterinnen und Vertreter der Staatskanzlei und des HMWVW sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Fraktionen und der Landtagskanzlei.

Die Liste aller Anwesenden liegt der Ausschussgeschäftsführung vor.

Anwesenheitsliste der Anzuhörenden im WVA zu GE 21/5221 – „Straßengesetz“ –

Institution	Name	Teilnahme
Kommunale Spitzenverbände		
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main	Ltd. Verwaltungsdirektor Martin Grobba	**teilgenommen**
Anzuhörende		
ADAC Hessen-Thüringen e. V.		
ADFC Hessen e. V.	Landesgeschäftsführer Sofrony Riedmann	**teilgenommen**
Bauindustrieverband Hessen-Thüringen e. V.		
Haus & Grund Hessen Landesverband der Hessischen Haus-, Wohnungs- und Grundeigentümer		
Hessischer Industrie- und Handelskammertag e. V.	Theo Schneider (Referent für Wirtschaftspolitik)	**teilgenommen**
Ingenieurkammer Hessen	Präsident Dipl.-Ing. Ingolf Kluge	
IPP Legal Rechtsanwaltskanzlei Dr. Jäger	Dr. Johannes Jäger	**teilgenommen**
Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main	Prof. Dr. Martin Lanzendorf	
Regionalverband FrankfurtRheinMain	Erster Beigeordneter Rouven Kötter Verbandsdirektorin Claudia Jäger	
Universität Kassel	Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer	**teilgenommen**
Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände e. V. (VhU)	Tobias Grün	**teilgenommen**
Keine Teilnahme		
Architekten- und Stadtplanerkammer Hessen		
Bund der Steuerzahler Hessen. e. V.		
Fachverband Güterkraftverkehr und Logistik Hessen e. V.		
Hessischer Landkreistag Wiesbaden		
Hessischer Städtetag Wiesbaden		
Speditions- und Logistikverband Hessen/Rheinland-Pfalz e.V.		
Straßenverkehrsamt Frankfurt am Main		

Der **Vorsitzende** begrüßt die Anwesenden und gratuliert Minister Mansoori zur Geburt seines Sohnes sowie der Abgeordneten Dürr und dem Staatssekretär Dr. Loheide, in Abwesenheit, zu ihren kürzlich begangenen Geburtstagen.

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

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden
– Ausschussvorlage WVA 21/25 –

(verteilt: Teil 1 am 22.10.2026, Teil 2 am 23.10.2026)

Vorsitzender: Zum Ablauf der heutigen Sitzung: Sie alle haben die Listen der Anzuhörenden samt Rückläufen bekommen; die wurden auch alle verteilt. Wir haben 13 schriftliche Stellungnahmen. Heute sind sechs Anzuhörende anwesend. Damit haben wir eine kleine hochkarätige Runde. Es ist gute Tradition, dass wir mit den Kommunalen Spitzenverbänden beginnen. Insofern würde ich Ihnen, sehr geehrter Herr Grobba, zu Beginn das Wort geben wollen und Sie bitten, Ihrer Stellungnahme noch etwas beizufügen.

Herr **Grobba:** Wir wollen uns auf drei Punkte beschränken und zunächst einmal festhalten, dass wir im Vorfeld sehr konstruktiv mit dem Ministerium zusammengearbeitet haben. Das hat auch dazu geführt, dass bei § 2, bei dem es um die Einstufung der Straßen in Gemeinde-, Kreis- und Landesstraßen geht, das bestehende Konzept gewahrt bleibt. Das hat den Hintergrund, dass es seit den 70er-Jahren auch um die Finanzierung der Straßen geht, die insbesondere im Bereich der Landkreise liegen und Flächengemeinden mit vielen Ortsteilen verbinden. Eine Änderung wäre mit schwerwiegenden Folgen verbunden gewesen.

Bei einem anderen Punkt konnten wir eine Änderung erreichen, nämlich § 10 des Straßengesetzes; das ist nicht ganz so bedeutsam. Das ist das langweilige Thema der Straßenreinigung bzw. der Hand- und Spanndienste, das Schneeräumen vor der Haustür. Weil in den letzten Jahrzehnten immer mehr Baugebiete niveaugleich ausgebaut werden, ohne unbedingt verkehrsberuhigte Bereiche zu haben, sind in vielen Gebieten Streckenabschnitte enthalten, in denen keine Gehwegräumung mehr möglich war, weil es in Hessen – abweichend von vielen anderen Bundesländern – nur möglich war, dass man die Anlieger bei Gehwegen, verkehrsberuhigten Bereichen oder Fußgängerzonen mit dem Winterdienst belastet. Nunmehr wird definiert, dass 1,5 Meter von der Grundstücksgrenze an schneefrei zu gestalten sind.

Hier hätten wir noch eine Bitte für eine kleine Nachbesserung; ich habe keinen Formulierungsvorschlag. Gerade bei Eisglätte war es auf Gehwegen bisher möglich, dass die Anlieger in voller Breite zum Winterdienst herangezogen werden können, also beim Abstreuen mit Streumitteln, Salz oder Ähnlichem. Es ist für einen Fußgänger schwierig zu erkennen, wenn es Blitzeis gibt: 1,5 Meter sind wahrscheinlich sicher abgestreut, der Rest ist nass. In welchem Zustand ist er? Zumindest in dem Bereich sollten Anlieger mit der vollen Breite des Gehweges belastet werden können. An Straßen, an denen kein Gehweg ausgewiesen ist, ist es halt dieser Sicherheitsstreifen. Häufig findet in der Mitte auch noch ein Winterdienst statt. Insofern ist dort sicheres Verkehrsverhalten für Fußgänger möglich.

Der andere Punkt betrifft eigentlich die Beschleunigungsbemühungen beim Planfeststellungsverfahren, was grundsätzlich von uns begrüßt wird. Insbesondere bei Ortsumgehungsstraßen ist eigentlich schon eine Veränderung der Umstände eingetreten, bis der Planfeststellungsbeschluss kommt und die Finanzierung steht. In § 33b wird vorgesehen, dass anzuhörenden Behörden nur noch eine Frist von einem Monat für die Anhörung einzuräumen ist. Da Gemeinden in der Regel bei wichtigen Sachen die Gemeindevertretung oder Stadtverordnetenversammlung zu der konkreten Stellungnahme oder Äußerung, die die Gemeinde in einem solchen Verfahren abgibt, befassen müssen, ist ein Monat sehr sportlich. Dagegen, dass eine ausreichende Beteiligung der nach der HGO anzuhörenden oder einzuschaltenden Gremien möglich ist, haben wir Bedenken.

Herr **Riedmann:** Dem Ganzen geht ein längerer Prozess voraus. Wir hatten mehrmals Austausch, auch mit dem Ministerium. Wir hatten Austausch innerhalb der Verbände mit der VhU und auch mit dem ADAC. Wir sind sehr froh, dass heute ein Gesetzentwurf vorliegt, den wir grundsätzlich begrüßen, in dem wir große Chancen für die Beschleunigung der Radwegeplanung in Hessen sehen. Allerdings sehen wir noch einige kleinere Verbesserungsvorschläge, die den Gesetzentwurf aus unserer Sicht noch besser machen können.

Der ADFC hat vor zwei Jahren Vorschläge vorgelegt; es gab drei Kernvorschläge, nämlich zum einen, das überragende öffentliche Interesse am Radwegebau im Gesetz festzustellen. Das wurde positiv aufgenommen und ist jetzt im Gesetz enthalten. Das finden wir sehr gut. Wir versprechen uns davon sehr viel.

Das zweite betraf die Planfeststellung. Da war unser Ziel, dass Radwege grundsätzlich von der Planfeststellungspflicht freigestellt sein sollen und nur im Ausnahmefall die Planfeststellung zum Tragen kommt. Das wurde teilweise umgesetzt. Bei Kreisstraßen ist es dadurch umgesetzt worden, dass die Planfeststellung dort generell nur noch optional ist. Bei den Landesstraßen sehen wir es positiv, dass das Entfallen und die Plangenehmigung im Gesetz vor der Planfeststellung priorisiert sind. Aus unserer Sicht wäre die klare Verankerung wichtig, dass der Anbau unselbstständiger Radwege auch an Landesstraßen keine wesentliche Änderung darstellt und dadurch eben im Regelfall ohne Planfeststellung erfolgen kann. Darin sehen wir ein erhebliches Potenzial, die Verfahren zu vereinfachen.

Der dritte Vorschlag, den wir vorgelegt hatten, betraf die Umweltverträglichkeitsprüfung. Wir hatten vorgeschlagen, sich an der Bundesregierung, also an der Regelung für die Bundesfernstraßen zu orientieren. Wir sehen nun, dass im Gesetzentwurf ein etwas anderer Weg eingeschlagen wird. Dort wird vorgeschlagen, über eine standortbezogene Vorprüfung festzustellen, wann eine UVP notwendig ist, und nur dort, wo es nach der Vorprüfung unbedingt erkennbar ist, eine UVP vorzunehmen. Das wird bei Radwegen natürlich – so unsere Hoffnung – im Regelfall nicht so sein, weil sie keine Emissionen haben und dadurch in der Regel natürlich sehr positiv zu bewerten sind, sofern es nicht um Gewässerquerungen oder Ähnliches geht.

Wir sehen hier aber eben noch Fragezeichen, weil wir einfach nicht abschätzen können, welche Folgen diese Regelung für die Praxis haben wird. Wir können schlecht einschätzen, welcher Prüfaufwand mit den standortbezogenen Vorprüfungen einhergehen wird, welche praktischen Auswirkungen das haben wird, wie viele Gutachten gegebenenfalls schon im Rahmen der Vorprüfung vergeben werden müssen. Dazu hatten wir das Ministerium angeschrieben, nachdem der Gesetzentwurf vorlag. Das ist noch nicht so lange her; deswegen haben wir auch noch keine Antwort. Daher würden wir einfach anregen, noch einmal ganz genau zu prüfen, welche praktischen Auswirkungen für den Radwegebau diese vorgesehene Regelung hat und nötigenfalls Nachbesserungen vorzunehmen, zum Beispiel durch eine Übernahme der Regelung, die das Land NRW dieses Jahr verabschiedet hat, die sich eben auch an der Regelung für die Bundesfernstraßen orientiert.

Darüber hinaus noch ein paar Hinweise, die uns wichtig sind. Anbauverbotszonen werden neu geregelt. Da wird der Schutz erweitert. Es sind jetzt nicht mehr nur Hochbauten, sondern alle baulichen Anlagen vom Anbauverbot erfasst, damit auch Rad- und Gehwege, die vorher nicht erfasst waren. Es sollte mindestens in der Gesetzesbegründung klargestellt werden, dass ein unselbstständiger Radweg an einer Straße natürlich nicht vom Anbauverbot erfasst wird. Im Gesetz sollte geregelt werden, dass auch ein selbstständiger Rad- oder Gehweg in der Anbauverbotszone einer Straße nicht vom Anbauverbot erfasst wird, denn sonst würde man gegenüber der heutigen Rechtslage einen zusätzlichen Bedarf einer Genehmigung schaffen. Das kann eigentlich nicht im Sinne dieses Gesetzes sein, das in eine ganz andere Richtung gehen will.

Im Gesetz wird auch das überragende öffentliche Interesse für Ortsumgehungen festgestellt. Das halten wir nicht für erforderlich, weil wir der Meinung sind, dass Ortsumgehungen generell sehr restriktiv zu handhaben sind. Wir wollen auch darauf hinweisen, dass auf Bundesebene durchaus schon das überragende öffentliche Interesse im Bereich der Bundesfernstraßen festgeschrieben wurde. Dagegen gab es durchaus verfassungsrechtliche Bedenken. Damit geht man auch rechtliche Risiken ein.

Zwei Punkte sind uns außerdem noch wichtig. Wir haben zur Kenntnis genommen, dass in mehreren Stellungnahmen eine alte ADFC-Forderung aufgegriffen wurde: Radschnellwege in Landesbaulast. Das finden wir nach wie vor richtig. Wichtig wäre ein Fortschritt. Aus unserer Sicht sollte im Rahmen dieser Novellierung noch einmal überdacht werden, ob man diesen Schritt jetzt nicht gehen möchte. Die Vorteile sind bekannt und auch in mehreren Stellungnahmen dargelegt. Abschließend wäre jetzt aus unserer Sicht auch eine sehr gute Gelegenheit, den Vorrang des

fließenden Verkehrs und die Vision Zero im Rahmen dieser Überarbeitung als Prinzipien in das Gesetz aufzunehmen.

Herr **Schneider:** Der HIHK begrüßt die Zielrichtung des Gesetzentwurfs. Insbesondere die vorgesehenen Maßnahmen zur Beschleunigung, Digitalisierung und Entbürokratisierung sind aus Sicht der hessischen Wirtschaft ein wichtiger Schritt. Gerade bei Infrastrukturvorhaben sehen wir seit Jahren erheblichen Handlungsbedarf. Ich möchte auf drei Punkte besonders eingehen:

Erstens die Grundsätze des Straßengesetzes. Dass Straßen künftig stärker an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden ausgerichtet werden sollen, ist grundsätzlich richtig. Entscheidend ist aus unserer Sicht jedoch, dass dabei die jeweilige Funktion der Straße berücksichtigt wird. Gerade in Industrie- und Gewerbegebieten müssen Straßen weiterhin in erster Linie ihre Funktion für Liefer-, Wirtschafts- und Schwerlastverkehre erfüllen können. Andere Nutzungsansprüche sollen dort berücksichtigt werden, wo dies möglich ist, ohne die Funktionsfähigkeit für den Wirtschaftsverkehr einzuschränken. Auch den Grundsatz „Erhaltung von Neubau“ können wir nachvollziehen. Er darf allerdings nicht dazu führen, dass notwendige Neubauprojekte grundsätzlich zurückgestellt werden. Gerade Ortsumgehungen und andere infrastrukturelle Verbesserungen können für die Erreichbarkeit von Unternehmensstandorten und für die wirtschaftliche Entwicklung vor Ort von großer Bedeutung sein.

Zweitens die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren. Hier enthält der Entwurf mehrere richtige Ansätze. Besonders begrüßen wir die vorgesehenen Genehmigungs- bzw. Zustimmungsfiktionen bei baulichen Anlagen an Straßen. Die vorgesehene Frist von zwei Monaten schafft Verbindlichkeit und kann Verfahren spürbar beschleunigen. An dieser Stelle haben wir einen konkreten Verbesserungsvorschlag: Die Behörden sollten fehlende Unterlagen gebündelt und grundsätzlich einmalig benennen müssen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass durch sukzessive Nachforderungen die beabsichtigte Beschleunigungswirkung in der Praxis verloren geht.

Der dritte Punkt ist die Vereinfachung bei Planfeststellung und Planungsgenehmigung. Wir begrüßen, dass Anpassungen an aktuelle technische Standards und Sicherheitsvorschriften im Zusammenhang mit erhaltungsbedingten Erneuerungen nicht als wesentliche Änderung gelten und damit keiner Planfeststellung bedürfen. Ebenso positiv bewerten wir die Möglichkeit einer vorläufigen Anordnung für vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen. Beides kann dazu beitragen, Infrastrukturvorhaben schneller umzusetzen.

Auch die Digitalisierung der Verfahren ist ein wichtiger Schritt. Dazu gehören die elektronischen Einrichtungen der Pläne, die elektronische Beteiligung der Behörden, kürzere Stellungnahmefristen und die Veröffentlichung der Planunterlagen im Internet. Auch die Regelungen zum maßgeblichen Zeitpunkt der Rechtslage halten wir gerade bei langwierigen Genehmigungsverfahren für sinnvoll.

Zusammenfassend möchte ich sagen, insgesamt geht der Gesetzentwurf aus Sicht des HIHK in die richtige Richtung. Wir unterstützen die vorgesehenen Schritte zur Beschleunigung und Entbürokratisierung. Für uns sind dabei zwei Anliegen entscheidend: Zum einen muss die

Funktionsfähigkeit der Straßen für den Wirtschaftsverkehr gewahrt bleiben, und zum anderen müssen die vorgesehenen Instrumente zur Beschleunigung und Vereinfachung der Verfahren auch in der Praxis ihre Wirkung entfalten. Dazu gehört insbesondere, dass gesetzlich vorgesehene Fristen nicht durch wiederholte Nachforderungen faktisch ins Leere laufen.

Herr **Grün:** Auch wir sind mit diesem Thema schon länger beschäftigt und freuen uns deshalb sehr, heute zu diesem sehr umfassenden Gesetzentwurf der Landesregierung Stellung nehmen zu können. Der Gesetzentwurf reiht sich in viele Maßnahmen ein, die in den letzten Jahren nicht nur auf Landesebene, sondern auch auf Bundesebene getroffen wurden: Pakt für Planungs-, Genehmigungs- und Umsetzungsbeschleunigung, föderale Modernisierungsagenda und das Infrastruktur-Zukunftsgesetz. Insofern ist es ein guter Schritt, dass jetzt auch auf Landesebene diese Beschleunigungsmaßnahmen in Gesetzesform gegossen werden.

Es ist ein richtiger Schritt, ein mutiger Schritt und ein entscheidender Schritt auch für unsere Staatsmodernisierung, wenn wir auf die Planfeststellungsverfahren und die Verfahren insgesamt schauen. Das ist notwendig, weil wir eine Straßeninfrastruktur haben, die sanierungs- und an einigen Stellen auch ausbaubedürftig ist. Ich habe in der Stellungnahme unter anderem geschrieben, dass es im letzten Jahr eine Unternehmensbefragung des Instituts der Deutschen Wirtschaft gab, bei der 84 % der Unternehmen gesagt haben, dass sie regelmäßig durch Infrastrukturmängel in ihrer Geschäftstätigkeit beeinträchtigt sind. Das sind deutliche Steigerungen zu den Befragungen, die in den Jahren davor stattgefunden haben. Insofern ist es neben dem Aspekt der Finanzierung, den wir unter anderem auch mit Sondervermögen einigermaßen berücksichtigt haben, wesentlich, jetzt diesen Schritt zu gehen, das Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen.

Als besonders positiv möchte ich ein paar Punkte hervorheben, die wir sehr gut finden. Positiv überrascht waren wir davon, dass der Erörterungstermin im Planfeststellungsverfahren gänzlich wegfallen soll. Das finden wir gut, weil der Erörterungstermin immer sehr zeitaufwendig war. Wir sind der Auffassung, dass mit dem Wegfall der Möglichkeit, Einwände vorzubringen, bei der Entscheidung ein wichtiger Schritt zur Beschleunigung geschaffen wurde.

Besonders zu begrüßen haben wir, dass man sich sehr stark an dem Infrastruktur-Zukunftsgesetz orientiert hat. Den Wegfall der Planfeststellungspflicht beim Wiederaufbau nach Naturkatastrophen sowie den Wegfall der Planfeststellungspflicht bei unselbstständigen Brückenerweiterungen finden wir sehr gut. Besonders ist zu begrüßen, dass wir den vorzeitigen Maßnahmenbeginn vereinfachen, dass wir die UVP-Pflicht reduzieren und – das sehen wir schon positiv – dass wir strengere Stellungnahmefristen bei der Behördenbeteiligung haben, unter anderem auch bei den Kommunen.

Die Stichtagsregelung zur Rechtslage ist besonders zu begrüßen. Hier könnte man noch einmal darüber nachdenken, ob es nicht auch Möglichkeiten gibt, unter anderem auch die Sachlage in eine Stichtagsregelung zu packen, wie es beispielsweise in der föderalen Modernisierungsagenda vorgeschlagen wird, um noch schneller sein zu können und vor allem zu verhindern, dass

die Verfahren nachträglich noch einmal aufgeknüpft werden müssen, wenn sich an der Sachlage etwas ändert.

Ich möchte noch einen Punkt hervorheben, den wir in unserer Stellungnahme nicht genannt haben, nämlich die Frage: Wie können wir denn überhaupt überprüfen, ob das Gesetz mit Blick auf die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung gut geworden ist? Ich würde mir wünschen, dass systematisch erfasst wird, wie lange Planungs- und Genehmigungsverfahren dauern. Ich gehe davon aus, dass es diese Erfassung für zurückliegende Verfahren schon gibt; jedenfalls sind sie nicht veröffentlicht. Wir können sie jedenfalls nicht erkennen. Für eine seriöse Evaluierung des Gesetzes, wie sie auch an einigen Stellen in der Gesetzesbegründung vorgesehen ist, sollte man diese Daten erfassen und nebeneinanderlegen können. Wir würden uns wünschen, dass man die auch veröffentlicht.

Abgeordnete **Katy Walther:** Ich habe erst einmal eine Frage an die VhU. Ein bisschen irritiert war ich, dass Sie die Radwege gar nicht als zu beschleunigend ausgewiesen hätten, sondern nur die Ortsumgehung. Vielleicht können Sie sagen, ob Sie da keinen Bedarf sehen.

Eine Frage an den ADFC habe ich noch zur Vision Zero, inwieweit die in dem Gesetz stärker wäre.

Eine dritte Frage habe ich noch an Herrn Grobba und Herrn Schneider. Herr Schneider sagte, es sollten nur einmal Unterlagen nachgefordert werden können. Herr Grobba hatte darauf hingewiesen, dass die Abstimmungsfrist mit vier Wochen zu kurz ist. Ich würde gerne wissen, wie Herr Grobba zu dem Thema steht, nur einmal Unterlagen nachzufordern. Ich weiß nicht, ob Sie das beantworten können, weil Sie die Stellungnahme von mehreren Anzuhörenden vorgetragen haben.

Herr **Grün:** Ich kann mich jedenfalls nicht erinnern, dass wir irgendwann gesagt hätten, dass wir Radwege nicht beschleunigen wollen. Wir haben es vielleicht nicht ausdrücklich in die Stellungnahme geschrieben, und ich habe jetzt auch nicht ausdrücklich gesagt, dass wir das gut finden, aber für uns gehört es dazu, dass man auch Radwege beschleunigt, wenn man Straßen- und Straßenbau beschleunigen will.

Wir sind bei der Frage immer ein bisschen vorsichtig, was wir denn alles mit einem besonderen öffentlichen Interesse ausstatten. Wenn wir am Ende alles mit einem besonderen öffentlichen Interesse ausstatten, bekommen wir keine Beschleunigung, weil wir dann zwar auf einem anderen Niveau in der Abwägung sind, aber trotzdem widerstreitende Interessen haben, von denen keines besonders bedeutsam ist. Dass wir gegen die Beschleunigung bei Radwegen sind, kann ich nicht feststellen.

Herr **Riedmann:** Vision Zero ist ein Prinzip der Qualifizierung der Verkehrssicherheit. Man will Tote und Schwerverletzte vermeiden. dieses Prinzip ist schon im Straßenverkehrsrecht, in der Verwaltungsvorschrift zur StVO, verankert. Der ADFC setzt sich dafür ein, dass es perspektivisch auch in der StVO verankert wird. Wir sehen es auch als wichtig an, über das Straßenrecht die Straßenbaulastträger auf dieses Prinzip festzulegen, das zu gewichten und damit als Gesetzgeber klar zu sagen, dass die Vision Zero natürlich das Ziel ist, das Straßenverkehrsbehörden und Straßenbaubehörden gemeinsam erreichen wollen.

Herr **Schneider:** Wir halten die Frist von zwei Monaten für sinnvoll, bis die Genehmigungs- bzw. die Zustimmungsfiktion in Kraft tritt. Wir hatten uns dafür ausgesprochen, dass es danach eben nicht noch mehrere Nachforderungen von Unterlagen geben kann. Es sollte von Anfang an klar sein, welche Unterlagen benötigt werden, damit sie dann einmalig und nicht im Nachgang noch einmal und dann mit Zeitverzögerung noch einmal Unterlagen eingereicht werden müssen, denn dadurch würde eben diese Beschleunigungswirkung wegfallen.

Herr **Grobba:** Wenn eine Gemeinde offiziell beteiligt wird, in dem Fall als Behörde ihre Stellungnahme abzugeben, muss sie das bei wichtigen Sachen wie dem Bau einer Ortsumgehung in der Regel in die Gemeindevertretung und die Stadtverordnetenversammlung geben. Aus der Erfahrung der letzten 25 Jahren bei Gerichtsterminen kann ich sagen: Wir sind vor Gericht häufig gescheitert, wenn die Beratung in den Versammlungen nicht ordnungsgemäß geführt wurde, also Ausschussbeteiligung oder Ähnliches stattgefunden hat. Das heißt, die Stellungnahme der Gemeinde innerhalb von vier Wochen würde bei einer gerichtlichen Überprüfung eventuell auseinanderfliegen. Das ist einfach das Risiko bei den sportlichen Vorgaben.

Beim Nachfordern von Unterlagen sitzen wir natürlich zwischen den Stühlen. Wenn die Gemeinde selbst etwas plant, ist sie genauso überfordert wie die Industrie oder das Gewerbe, die bauen möchten, dass von den zuständigen Fachbehörden Unterlagen nachgefordert werden, die vorher nicht erkennbar sind. Dort würden wir sagen: Ja, es braucht unbedingt diese strenge Regelung. – Wenn sie auf der anderen Seite sitzt und mit dem öffentlichen Vorhaben nicht einverstanden ist, teilt sich natürlich die Meinung.

Grundsätzlich ist es natürlich sehr hilfreich, wenn von Anfang an klar feststeht, was vorzuhalten ist, was angefordert wird. Dann kann auch klar kommuniziert werden, ob das in dem Zeitumfang überhaupt als Stellungnahme abzugeben ist. Ich denke an den europäischen Artenschutz. Wenn ich Artenerhebungen im Frühjahr machen muss und im Dezember binnen Monatsfrist zur Stellungnahme aufgefordert werde, kann ich nur sagen: Ich müsste dazu etwas machen, aber ich kann keine Stellungnahme abgeben.

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:** Ich habe eine Vorbemerkung und dann eine Frage an die Herren Grün und Riedmann. Es gibt viele Punkte – gerade wenn es um die Beschleunigung geht wie die Marscherleichterung bei der Planung usw. –, bei denen wir alle einer Meinung sind. Es gibt noch

unterschiedliche Körnungen, wie weit man geht, wie man was gewichtet und wie man die Prioritäten setzt.

Ich glaube, beim Radwegebau hinken wir wirklich hinterher; das kann man sagen. Es sind ca. 5 Kilometer jedes Jahr. Ich habe die kursorische Lesung gehabt; da lagen die Zahlen auch wieder auf den Tisch. Es ist unabhängig vom Minister seit Jahren auf sehr niedrigem Niveau. Jetzt haben wir vielfältige Regelungen. Am Ende muss die Straße jemand bauen – Kreis, Land, Kommune – mit dann besseren Regelungen. Ich wüsste gerne von Ihnen, wie sich das nach Ihrer Einschätzung gestaltet, ob damit der Pfropfen raus ist oder ob es noch andere Hemmnisse gibt.

Ich kann schon einmal ankündigen, dass wir als Änderungsantrag zu diesem Gesetzentwurf die alte Forderung, die eben schon artikuliert wurde, nämlich die Radschnellwege in Landeszuständigkeit zu überführen, noch einmal stellen, weil wir eben die These haben, dass natürlich auch der Radweg an der Landesstraße in Landeszuständigkeit gehört, was die Bauunterhaltung angeht; auf Kreisebene ist es ähnlich. Es ist eine Besonderheit, dass das da auseinanderfällt. Das wollen wir noch einmal aufgreifen. Ich glaube, dass die Argumente der Regierung von damals heute nicht mehr richtig ziehen.

Im Moment haben wir Radschnellwege im Bau, die um Frankfurt am Main herum von eins bis zehn durchnummeriert sind, und es ist noch kein einziger fertiggestellt, obwohl es seit vielen Jahren um den Bau geht. Woran liegt es? Ist alles gelöst, wenn wir die neue Regelung haben, oder gibt es weitere Probleme?

Vorsitzender: Ihre Frage richten Sie an alle oder an spezielle Sachverständige?

Abgeordneter **Dr. Stefan Naas:** Herr Grün interessiert mich am meisten und natürlich Herr Riedmann.

Abgeordneter **Klaus Gagel:** Mich interessiert die Meinung zu § 36 Absatz 1 der Herren Grün, Grobba und Schneider. Dabei geht es um die Enteignungsmöglichkeit. Nach dem Gesetzentwurf soll eine Enteignung zulässig sein, soweit sie zur Erfüllung der Aufgaben der Straßenbaulast notwendig ist. Das steht im Gegensatz zu der bisherigen Regelung, dass eine Enteignung aufgrund des festgestellten oder genehmigten Planes notwendig ist. Diese Änderung im Gesetzestext hat im Detail natürlich durchaus weitreichende Folgen.

Ein Grundstücksbesitzer, der nicht verkaufen möchte, hat innerhalb des Planfeststellungsverfahrens bisher alle Möglichkeiten vorzugehen und das Verfahren aufzuhalten. Das ist mit der neuen Regelung nicht mehr gegeben. Er ist zwar rechtlich geschützt und kann auch klagen, aber wenn die Enteignung wegen der Straßenbaulast möglich und notwendig ist, kann er gegen die Inbesitznahme des Grundstücks nach fünf Jahren vielleicht vor Gericht durchaus recht bekommen, aber die Straße ist dann schon gebaut. Insofern hat man durchaus ein unterschiedliches

Ergebnis, wie dieses Verfahren mit dem neuen Gesetz vollzogen wird. Dazu würde mich die Meinung der drei Sachverständigen interessieren.

Herr **Grün:** Ist der Pfropfen raus? Das kann ich nicht mit Sicherheit sagen, aber es ist jedenfalls ein Schritt, der notwendig ist, um Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und damit unsere Infrastruktur wieder auf Vordermann zu bringen, um das mal ein bisschen salopp zu sagen. Aus meiner Sicht sind drei Punkte wesentlich, nämlich zum einen Geld. Das ist vielleicht nicht in hundertprozentiger Übereinstimmung mit der Auffassung der VhU gelöst, aber jedenfalls zum Teil gelöst.

Für die Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung wird gerade sehr viel getan. Meine Auffassung ist, dass Hessen mit diesem Schritt durchaus ein sehr modernes und sehr innovatives Verfahren gestaltet, um Straßen zu bauen.

Der dritte Punkt ist aus meiner Sicht sicherlich die Frage der Fachkräfte und der Leute, die das am Ende des Tages umsetzen. Dort laufen wir sehenden Auges durchaus auf Engpässe zu. Ich kann nicht für einzelne Unternehmen sprechen, inwieweit die mit ihrer Personalplanung Probleme haben werden oder nicht, aber es gibt durchaus Maßnahmen, die diesen Fachkräftemangel jedenfalls ein Stück weit abmildern können. Ich denke beispielsweise daran, dass wir Prozesse im Baubereich automatisieren. Das funktioniert auch im Straßenbaubereich; damit beschäftigen wir uns auch. Ich glaube, diese drei Säulen zusammen ergeben den Erfolg.

Dann zur Frage von Herrn Gagel zu Enteignungsmöglichkeiten. Ich habe mich ehrlicherweise mit dem Thema nicht so intensiv beschäftigt. Wir haben dazu innerhalb unserer Mitgliederschaft auch keine Abfrage gemacht und keine Stellungnahmen bekommen. Aus meiner persönlichen Sicht ist die Enteignung selbstverständlich nur das allerletzte Mittel. Es ist aber vorgesehen, das auch für Straßeninfrastrukturprojekte zu tun. Ich gehe grundsätzlich davon aus, dass eine Enteignung nicht von heute auf morgen passiert, sondern langwierige Enteignungsverfahren vorgeschaltet sind, die die Rechte der Eigentümer in angemessener Weise berücksichtigen. Wenn es am Ende nicht anders geht, bin ich der Auffassung, dass durchaus auch das Mittel der Enteignung herangezogen werden muss, um den Wirtschaftsstandort und die Infrastruktur zu stärken.

Herr **Riedmann:** Mit welchen Effekten durch das Gesetz ist zu rechnen? Sind jetzt alle Probleme gelöst? Ich glaube, es ist klar, dass mit diesem Gesetz große Chancen bestehen, auch die Planungsverfahren zu vereinfachen und damit Planungskosten zu senken. Das Thema der Baukosten ist damit aber natürlich noch nicht gelöst. Da gibt es natürlich Interessenkonflikte; das ist auch klar, darum braucht man nicht herumzureden. Auch wenn es darum geht, ob wir neue Straßen bauen oder die vorhandene Infrastruktur modernisieren, muss man einfach abwägen, wofür man das Geld ausgeben kann.

Wir sehen aber in dem Gesetz definitiv Chancen, auch die Baukosten zu reduzieren. Wir haben schon mehrfach vorgeschlagen – das ist aber generell in Deutschland noch nicht sehr verbreitet,

in NRW inzwischen am meisten –, dass man stärker die grundhafte Sanierung nutzt, um Radwege an Straßen anzubauen, dass man einfach die bestehende Straße moderat erweitert, den Radweg an der Seite des Baukörpers führt und mit Leitplanke oder wie auch immer quasi von der Fahrbahn abtrennt. Dadurch ließen sich aus unserer Sicht doch deutlich Baukosten einsparen. Wie gesagt, NRW macht das zunehmend; in anderen Ländern in Nordeuropa ist das der Standard.

Wir bauen immer noch sehr viele Radwege separat mit eigenem Baukörper und eigener Entwässerung, ohne dass das überall zwingend notwendig ist, wenn man die Verfahren eben so aufstellt, dass man Sanierungen nutzt, um Radwege anzubauen. Insofern ist auch das ein Schritt, der neue Möglichkeiten schafft, die man dann aber eben natürlich auch angehen muss, um sie zu nutzen.

Es wurde noch nach Radschnellwegen gefragt. NRW, Baden-Württemberg und Sachsen haben Landesradschnellwege. Aus unserer Sicht ist das eben ein zusätzliches Instrument, das helfen kann, in Regionen voranzukommen, in denen man sonst nicht nicht vorankommt. Das haben wir zum Beispiel konkret in Mittelhessen, wo bei Radschnellwegen wirklich gar nichts vorangeht. Im Rhein-Main-Gebiet und im Raum Kassel könnten die Projekte deutlich schneller vorangehen und sollten es auch, aber grundsätzlich gehen sie voran, weil es einen Projektträger gibt wie zum Beispiel den Regionalverband Rhein-Main, der die Projekte vorantreibt. Die Kommunen allein könnten es definitiv nicht schaffen, diese Projekte zu entwickeln. Insofern würden wir es sehr begrüßen, wenn dieses Instrument geschaffen wird und das Land eben gezielt schaut, wo es Sinn hat, dass das Land Radschnellwege entwickelt und eben auch baut.

Herr **Schneider**: Zu der Frage zur Enteignung nach § 36 hat der HIHK keine abgestimmte Position; deswegen kann ich dazu auch nichts für meine Organisation sagen. Wenn es um meine persönliche Einschätzung geht, kann ich mich nur meinem Vorredner von der VhU anschließen.

Herr **Grobba:** Ich darf mich noch kurz auf Herrn Riedmann beziehen. Radschnellwege in Landeslast wären unheimlich hilfreich, denn in unserer Beratung müssen wir feststellen, dass so ein Radschnellweg häufig mit Fördermitteln gebaut wird. In den Bedingungen steht, ihr müsst ihn auf alle Zeiten unterhalten. In Anbetracht der Art des Bauwerks weisen wir unsere Mitglieder darauf hin: Ihr baut im Prinzip eine öffentliche Straße, die ihr genauso baulich unterhalten müsst. Wenn ihr nichts im Haushalt übrig habt, lasst die Finger davon. Wenn man das wirklich vorantreibt, wäre eine Landesstraße in Landesbaulast sehr hilfreich und gut.

Zur Enteignung. § 36 soll nun heißen, dass eine Enteignung möglich ist, wenn sie zur Erfüllung der Straßenbaulast erforderlich ist. Wenn Radwege entlang von Kreis- und Landesstraßen gebaut werden, berühren diese, wenn sie getrennt neben der Fahrbahn laufen, häufig privates Grundeigentum. Etliche Projekte brauchen zehn bis 20 Jahre, bis man sich mit den betroffenen Grundstückseigentümern geeinigt hat, es eine Tauschfläche oder Ähnliches gibt. Deswegen ist das Instrument sehr hilfreich, aber es steht drin: soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben des

Straßenbaulastträgers erforderlich ist. – Da der Radverkehr auch auf der Kreis- und Landesstraße sicher laufen und man gegebenenfalls verkehrsrechtlich nachbessern muss, habe ich wahrscheinlich nie den Enteignungsgrund überschritten, den Sie vielleicht vor Augen haben.

Wirklich ein Thema ist es bei vielen alten Ortsdurchfahrten, weil dort die Grenze des Eigentums zwischen privatem und öffentlichem Eigentum historisch immer sehr unsauber gewesen ist. In vielen Fällen liegen kleine Teile von Gemeindestraßen, Gehwegen, aber auch von Landesstraßen auf privaten Grundstücksflächen oder umgekehrt. Dazu gibt es bisher im Hessischen Straßengesetz in § 13 ein Werkzeug; da steht ungefähr drin: Wenn ein Eigentümer oder Voreigentümer dieser Nutzung mutmaßlich zugestimmt hat, ist das eine öffentliche Straße. Der Straßenbaulastträger kann alles Erforderliche veranlassen. Er hat in den Besitz dieses Grundstücks zu kommen. Wenn man sich innerhalb von fünf Jahren nicht auf einen Kaufpreis einigt, hat der Eigentümer seine eigene Enteignung zu beantragen.

Die Enteignungsbehörden schauen einen groß an, wenn man dann tatsächlich einen Feststellungsbescheid erlässt und sagt: Ja, es ist eine öffentliche Straße, es ist erforderlich. Wir haben uns fünf Jahre lang nicht geeinigt. Die Rechtsmittelfristen sind vorbei. Damit ist das Ding bestandskräftig. Der Eigentümer geht zur Enteignungsbehörde und sagt: Regelt die ganze Sache mal. – Das betrifft eigentlich immer nur Straßenflächen in alten Ortslagen, die eng und schmal sind, wo ich die Straße gar nicht zurückbauen könnte. Wenn ich auf diesen Teil verzichte, habe ich entweder keinen Gehweg mehr, oder der normale Fahrzeugverkehr oder Lkw-Verkehr kommt kaum noch durch.

Da wäre diese Regelung in § 36 durchaus sinnvoll, um diese in der Vergangenheit einfach aufgetretenen Fälle in Zukunft leichter ausräumen zu können. Das ist halt einfach entstanden, weil es historisch mal ein zwei Meter breiter Viehpfad war. Dann wurde er vier Meter breit, dann gab es den Gemüsegarten vorm Haus, dann kamen der Verkehr und der Gehweg. Straße und Gehweg wurden halt bis an die Hausgrenzen angelegt. Diese Gemengelage ist nach wie vor vorhanden.

Minister **Kaweh Mansoori:** Ich habe eine Anmerkung für die Landesregierung im Zusammenhang mit der Diskussion über das überragende öffentliche Interesse. Dazu wollte ich noch einmal unsere Haltung deutlich machen: Man darf sich das überragende öffentliche Interesse nicht wie eine Fastlane vorstellen, sondern es ist eine Erleichterung bei der Güterabwägung. Insofern besteht aus unserer Sicht nicht das Risiko, dass das überragende öffentliche Interesse pro Umgehungsstraße den Bau von Radwegen entschleunigt und umgekehrt.

Zweitens. Es ist schon verschiedentlich bei den heute Anzuhörenden angeklungen, dass dem Gesetzentwurf eine enge und lange Zusammenarbeit vorausgeht. Insofern wollte ich mich herzlich bei den Anwesenden, aber auch bei den Verbänden und Institutionen, die dahinterstehen, für die gute und konstruktive Zusammenarbeit bedanken. Die Rückmeldung zeigt: Auch wenn es sicherlich aus Sicht jedes Verbandes hier und da noch Interessenspunkte gibt, die nicht in den Konsens eingeflossen sind, haben wir überwiegend doch Ihre unterschiedlichen Perspektiven zu

einem Gesetzentwurf zusammenbringen können. Insofern unser herzlicher Dank für die Zusammenarbeit.

Herr **Dr. Jäger:** Auch ich begrüße den Gesetzentwurf in seiner Grundrichtung. Die Beschränkung förmlicher Planverfahren, die Erleichterung für bestehende Infrastruktur und auch die vorläufige Anordnung können durchaus Verfahren beschleunigen. Ergänzungsbedarf sehe ich vor allem bei den folgenden vier Punkten:

Erstens. Hier wurde schon mehrfach angesprochen, dass die Entlastung des Radwegebaus eindeutiger geregelt werden sollte. Ich empfehle auch, den Anbau unselbstständiger Rad- und Gehwege einschließlich notwendiger Anpassungen anderer Straßenbestandteile ausdrücklich vom Wesentlichkeitsbegriff auszunehmen. Auch im Anbaurecht brauchen wir hier klarere Ausnahmen für Radwege, wenngleich eine freiwillige Planfeststellung bzw. Plangenehmigung aus praktischen Erwägungen möglich bleiben sollte. Ebenfalls bei einem zusätzlichen Kfz-Fahrstreifen und bei gesicherten Rechten Dritter halte ich eine sehr begrenzte Ausnahme ohne UVP-Pflicht für ebenfalls erwägenswert.

Zweitens. Die UVP-Regelungen sollten auch typische Radwegevorhaben gezielt entlasten. Für unselbstständige Radwege schlage auch ich eine allgemeine Vorprüfung ab zehn Kilometer Länge vor, darunter entsprechend bei Natura-2000-Fällen oder bei konkreten Anhaltspunkten für sonstige erhebliche Umweltauswirkungen. Die Plangenehmigung trotz UVP-Pflicht unterstütze ich auch nachhaltig. Das Fernstraßenrecht und auch das Straßenrecht anderer Länder wie etwa in NRW kennen dieses Instrument nämlich bereits. Die erforderliche Umweltprüfung und auch die Öffentlichkeitsbeteiligung bleiben dabei ohnehin erhalten.

Drittens. Bei der vorläufigen Anordnung müssen die straßenbaurechtliche Zulassung und der Zugriff auf Privateigentum sauber getrennt werden, denn die Begründung zu § 36 bezieht ausdrücklich auch vorläufig zugelassene Maßnahmen in die erweiterte Enteignungsmöglichkeit ein. Der Normtext hingegen bindet die enteignungsrechtliche Vorwirkung aber weiterhin zu Recht, wie ich meine, an den festgestellten oder genehmigten Plan. Dies sollte in der Begründung eindeutig klargestellt werden. Das heißt also, die vorläufige Anordnung selbst entfaltet keine enteignungsrechtliche Vorwirkung. Eine gesonderte Enteignung erfordert eine eigenständige Prüfung ihrer Voraussetzungen; das Thema hatten wir eben auch schon bei den anderen Anzuhörenden. Abschließende Planung und wirksamer Rechtsschutz dürfen eben nicht durch vollendete Tatsachen im einstweiligen Verfahren entwertet werden.

Viertens. Die Reform braucht eine tragfähige Finanzierung und Verfahrensorganisation. Für überörtlich bedeutsame Radschnellverbindungen empfehle auch ich eine Landesbaulast oder eben langfristige Finanzierungsvereinbarungen für Planung, Bau und Unterhaltung. NRW zeigt zudem, dass Anhörung und Planentscheidung bei einer Behörde gebündelt werden können. Jedenfalls brauchen wir klare Verantwortlichkeiten, frühe Zusammenarbeit und, wie ich meine, auch die Unterstützung durch sogenannte Projektmanager. Die angekündigte Evaluation der Maßnahmen nach fünf Jahren sollte aus meiner Sicht auch im Gesetzestext abgesichert werden und die

gesamte Reform erfassen, nämlich tatsächliche Projektlaufzeiten, Personalaufwände und nachzuholende Prüfungen. Entscheidend ist meines Erachtens, ob Straßen, Brücken und Radwege tatsächlich rechtssicher und schneller nutzbar gemacht werden. Das zeigt letztlich nur die Praxis.

Herr Prof. **Dr.-Ing. Sommer:** Bevor ich zu meiner Stellungnahme komme, vielleicht ein kurzer Wunsch für das nächste Mal; vielleicht ist es auch bei anderen Dingen so umgesetzt. Ich finde, eine Gesetzessynopse gerade bei so umfänglichen Novellierungen, um zu beurteilen, was alt und was neu ist, durchaus positiv. In anderen Bereichen kenne ich das auch. Hier fand ich es schwierig, mir immer wieder das alte Gesetz anzuschauen, weil Dinge wegfallen, was man dann auch sehen möchte. Das vielleicht als Wunsch für das nächste Mal. Es wäre auch für Sie einfacher, wenn Sie die Dinge vergleichen.

Grundsätzlich – das haben die Vorredner schon gesagt – dient das Gesetz der Vereinfachung und Beschleunigung. Das scheint mir, auch gelungen zu sein. Ich will nur Dinge ansprechen, die ich kritisch finde, die ich anders umsetzen würde, aber nicht die Dinge, die ich positiv finde. Ich glaube, das hilft durchaus weiter. Ich habe drei Punkte, bei denen ich sehe, dass aus meiner Sicht manches vielleicht durchaus etwas zulasten des Umwelt- und Klimaschutzes geht.

Das geht bei § 9 los, in dem die Aufgaben des Straßenbaulastträgers definiert werden. Darin werden drei Aufgaben hervorgehoben, nämlich Leistungsfähigkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit. Dann tauchen die sonstigen öffentlichen Belange auf. In der bisherigen Fassung taucht der Umweltschutz noch auf, der fällt hier weg. Das kann ich nicht verstehen, weil ich denke, die Probleme im Umweltschutz sind nicht weniger geworden. Wir haben eine große Biodiversitätsproblematik. Das Artensterben nimmt zu. Im Bundesstraßenverkehrsrecht wurde das Thema „Umweltschutz und Gesundheit“ gerade aufgewertet und dem Thema „Leichtigkeit“ gleichgestellt.

Ich würde noch einmal darüber nachdenken, ob nicht auch Umweltschutz und Klimaschutz hineingehören. Das passt auch zur deutschen Nachhaltigkeitsstrategie und eben auch zum Bundesklimaschutzgesetz. Das mag vielleicht eher symbolisch sein, aber auch Symbolik ist durchaus wichtig, damit man sieht: Was sind eigentlich die wichtigen Dinge, die man im Straßenwesen beachten sollte?

Das überragende öffentliche Interesse wurde heute auch schon angesprochen. Das scheint mir wirklich ein Instrument zu sein, mit dem man gewisse Dinge hervorheben kann. Das hat, wenn ich es richtig im Kopf habe, bei den LNG-Terminals auf Bundesebene sehr gut geklappt. Daher ist das in der Tat ein Instrument, mit dem man etwas verändern kann. Sie haben den Radwegebau und die Ortsumgehung hervorgehoben. Bei der Ortsumgehung finde ich das kritisch. Es gibt natürlich Ortsumgehungen, die sinnvoll sind. Es gibt aber genauso Ortsumgehungen, die eben nicht sinnvoll sind. Wenn ich diesen Abwägungsprozess vereinfache, finde ich das eben nicht sachgerecht.

Die Begründung, die in der Gesetzesänderung genannt worden ist, dass damit automatisch die Verkehrssicherheit erhöht wird, ist wissenschaftlich nicht haltbar. Ich habe auch eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen hinzugepackt. Ob es wirklich zu einer höheren

Verkehrssicherheit führt oder nicht, hängt schon davon ab, wie man es genau umsetzt. Verkehrssicherheit steht inzwischen ganz oben. Es ist gut so, dass sie ganz oben steht.

Auch hier zählt Klimaschutz: Bei jedem Verkehrsweg, den ich neu baue – wir wissen das natürlich –, verursacht allein die Baumaßnahme CO_2. Häufig sind Ortsumgehungen auch länger als die Ortsdurchfahrten. Dann ist natürlich auch die Fahrleistung höher, das heißt, auch im Betrieb habe ich grundsätzlich einen höheren Energieverbrauch und bei fossil angetriebenen Fahrzeugen eine höhere CO_2-Belastung. Mir erscheint es nicht stimmig, dass man das aus wissenschaftlicher Sicht als übergeordnetes öffentliches Interesse bezeichnet. Das würde ich noch einmal überdenken. Bei Radwegen kann man anders argumentieren, weil da einfach die positiven Wirkungen überwiegen.

Der dritte Punkt ist § 33a. Da legen Sie die Vorhaben fest, für die eine UVP erforderlich ist. Auch da wurde etwas geändert und etwas weggelassen. Bisher führt man eine UVP für geplante Vorhaben durch, die mehr als 2,5 Kilometer durch geschlossene Ortschaften mit überwiegender Wohnbebauung führen und bei denen man einen gewissen DTV-Wert, also eine Verkehrsprognose von 15.000 Kfz pro Tag hat. Wenn die Werte überschritten werden, führt man eine UVP durch. Das finde ich auch sinnvoll, denn dabei geht es um die Beurteilung des Schutzgutes Mensch. Das ist jetzt weggefallen. Ich habe auch in der Begründung nichts gesehen, warum man das wegfallen lässt. Ich würde dafür plädieren, dass man diesen Punkt „Schutzgut Mensch“ beibehält.

Bei den Regelungen, die in Richtung Umweltschutz gehen, gibt es eine sprachliche Vereinfachung. Jetzt wird auf Gefährdung abgehoben. Bisher ist das sehr spezifisch geregelt: 1,5 Kilometer betroffen. Es fällt mir schwer, das einzuschätzen, weil das eher eine Frage der Rechtsauslegung ist. Mir scheint das Ganze aber kritischer zu sein. Dann haben wir vielleicht auch wieder eine Planungsverlängerung, denn 1,5 Kilometer kann ich sehr genau überprüfen. Eine Gefährdung ist immer eine weitere Geschichte. Da muss man natürlich argumentieren. Das kann vielleicht eher kritisch gesehen und beklagt werden. Das sollte man vielleicht noch einmal überprüfen. Vielleicht kann man die Gefährdung auch weglassen und sagen: „Dies ist im Zweifel der Fall, wenn“. Dann könnte man die alten Bedingungen spezifisch aufnehmen. Das wäre rechtlich klarer und weniger angreifbar. – Das sind die drei Punkte, an denen man vielleicht noch einmal nachbessern sollte.

Abgeordneter **Stephan Grüger:** Ich habe noch eine Nachfrage zum letzten Vortrag und zu der Behauptung, Ortsumgehungen würden immer mehr CO_2 und mehr Umweltbelastung bedeuten. Das ist mir völlig neu. Vielleicht gibt es aber interessante Untersuchungen, mit denen wir versorgt werden können. Wenn ich die Wahl habe, zügig mit Tempo 80 über eine Ortsumgehung zu fahren oder mitten durch einen Ort mit 20 Ampeln, wenn ich jedes Mal anfahren, bremsen, anfahren und bremsen muss, weiß ich, wie schnell bei mir der Verbrauch hochgeht. In Frohnhausen warten wir dringend auf eine Ortsumgehung; da besteht halt eben genau das Problem. Ich glaube, dass mein Auto deutlich weniger Schadstoffe ausstoßen würde, wenn es endlich eine Ortsumgehung gäbe. Ich bin mir sicher, Sie haben mehr als anekdotische Evidenz vorzulegen.

Herr Prof. **Dr.-Ing. Sommer:** Genau so ist es. Natürlich behaupte ich hier keine Sachen, die nicht nachweisbar sind. CO_2 hängt von vielen Aspekten ab, natürlich auch von der Fahrweise. Sie steht aber ganz unten. Was passiert bei einer Ortsumgehung? Grundsätzlich beschleunigen Sie damit den Kfz-Verkehr. Sie sagen, man fährt mit 80 km/h schneller da durch. Natürlich habe ich bei höheren Geschwindigkeiten durchaus einen höheren Energieverbrauch. Bei 80 oder 100 km/h im Vergleich zu 50 km/h steigt er wegen des Luftwiderstandes im Quadrat. Höhere Geschwindigkeiten verursachen also mehr CO_2.

Letztlich kommt es eben darauf an, wie sich die Route verändert; das hatte ich eben versucht anzudeuten. Häufig sind Ortsumgehungen von der Strecke her länger als die direkte Ortsdurchfahrt. Damit habe ich eben auch eine höhere Fahrleistung, also eine höhere Kilometerzahl. Damit wird letztlich wiederum mehr CO_2 erzeugt. Das sind schon zwei Aspekte.

Dann vergisst man einen Punkt: Das Mobilitätsverhalten ist durchaus komplex und hat Wechselwirkungen. Wenn ich den Kfz-Verkehr beschleunige und damit attraktiver mache, hat das auch Rückwirkungen auf die sogenannte Zielwahl, das heißt: Wohin fahre ich eigentlich? Wo kaufe ich ein? Wo führe ich etwas durch? Es wirkt sich auch auf die sogenannte Moduswahl aus: Welche Verkehrsmittel wähle ich? Der ÖPNV fährt weiterhin durch die Orte, der soll die Menschen dort letztlich auch bedienen und das Gebiet erschließen. Das kann man sowohl über die Verkehrsnachfragemodelle, die die Basis für diese Entscheidungen und zum Beispiel auch für die Bundesverkehrswegeplanung sind, aber auch über Evaluation nachprüfen. Auch da gibt es Rückkopplung, das heißt, Leute nutzen dann eher den Kfz-Verkehr und weniger öffentliche Verkehrsmittel oder andere im Umweltverbund. Das ist wieder negativ für den CO_2-Ausstoß.

Das heißt, wenn man das alles in Summe nimmt, haben wir diesen einen positiven Aspekt gegebenenfalls bei der Fahrweise, beim Verkehrsablauf, aber bei der Zielwahl, bei der Routenwahl, bei der Verkehrsmoduswahl und sogar bei der Verkehrserzeugung sieht es anderes aus; das ist dann der induzierte Verkehr. Wir wissen, dass neue Infrastruktur letztlich mehr Verkehr verursacht. Auch dort werden neue Fahrten erzeugt. Es gibt auch das Gegenteil: Verkehr kann verdunsten; das wurde gerade auf einer wissenschaftlichen Tagung nachgewiesen. In Dresden, wo die Brücke zusammengebrochen ist, ist plötzlich Verkehr weggefallen, weil die Leute jetzt einfach viele Dinge mit anderen Zielen und anderen Verkehrsmitteln erfüllen. Kurzum: Wenn Sie die Summe nehmen, kann man davon ausgehen, dass bei einer Ortsumgehung letztlich eben mehr CO_2 erzeugt wird.

Abgeordneter **Stephan Grüger:** Ich bin Naturwissenschaftler und halte es daher sehr mit Daten und Fakten. Ich hatte eigentlich gehofft, dass Sie mir sagen: Hier gibt es eine interessante Studie von Herrn oder Frau Professor Sowieso, die ist da veröffentlicht. Da können Sie mal nachschauen, da ist das empirisch belegt. – Sie haben jetzt gemacht, was ich befürchtet hatte: Sie haben viele Gründe aufgezählt, die man vielleicht interessanterweise mal untersuchen sollte, aber die entsprechenden Studien liegen mir nicht vor, nach denen Ortsumgehungen zu einem deutlich höheren CO_2-Ausstoß führen. Diese Studien kenne ich nicht, und ich vermute, die gibt

es auch nicht. Ich lasse mich gerne eines Besseren belehren, aber dann eben doch mit Studien, bitte.

Abgeordnete **Katy Walther:** Ich habe noch eine Frage an Herrn Jäger. Wenn Sie das Gesetz als Ganzes anschauen, würden Sie sagen, dass die Gewichtung der Beschleunigungswirkung des Straßenbaus und des Radwegebaus gleich gut gelungen ist?

Zur zweiten Frage. Sie haben in Ihren Verbesserungsvorschlägen auf Projektmanager abgehoben, die es wohl in NRW gibt und die dort auch im Gesetz verankert sind. Vielleicht können Sie noch einmal kurz sagen, was diese Projektmanager genau machen und ob das Land die bezahlt. Ich weiß nicht, ob Sie das beantworten können.

Meine dritte Frage bezieht sich auf die Auswirkung auf die finanzielle Ausstattung der Kommunen bei Radschnellwegen. Dazu fanden sich auch ein paar Ausführungen in Ihren Unterlagen.

Abgeordneter **Klaus Gagel:** Herr Jäger, Sie schlagen eine Evaluation des Gesetzes vor. Nach fünf Jahren soll geschaut werden, wie die Effekte sind. Man kann vielleicht zwischen den Zeilen ein bisschen erkennen, dass Sie skeptisch sind oder eine gewisse Skepsis haben, dass dieses Gesetz tatsächlich die Wirkung im Sinne seiner Zielrichtung entfaltet. Insofern würde mich Ihre persönliche Meinung dazu interessieren, ob Sie davon ausgehen, dass der Gesetzentwurf leistungsfähig genug ist, um die erhebliche Beschleunigung der Projekte auch tatsächlich zu bewirken.

Herr **Dr. Jäger:** Ich habe mir nur einzelne Stichwörter gemacht und versuche, sie abzuarbeiten. Dass ein Ausgleich zwischen Radwegebeschleunigung und allgemeinem Straßenbau bzw. für Kfz geschaffen wurde, sehe ich nicht. Die Vorschläge für die Privilegierung tatsächlich von Radwegen in Bau und Planung wurden bereits nochmals dargelegt; sie lagen dem Landtag schon im vergangenen Jahr zur Entscheidung vor und wurden abgelehnt. Ich glaube, dass diese Privilegierung in der Abwägungsentscheidung auch nicht unbedingt das allerschärfste Schwert ist; der Herr Staatsminister hat darauf hingewiesen. Es ist gut, dass es da steht, aber es hat, um auch dem Herrn Professor das Wort zu reden, ein bisschen symbolische Bedeutung, wenngleich es etwas über Staatszielbestimmungen hinausgeht.

Natürlich ist es ein Abwägungskriterium und privilegiert. Jedoch glaube ich, dass die praktischen Auswirkungen nicht die allergrößten sein werden, gerade weil wir Folgefragen haben, die in dem Gesetz unbeantwortet bleiben, insbesondere Finanzierungsfragen. Es ist klar, die gehören – abgesehen von der Baulastträgerschaft – nicht unbedingt in das Straßengesetz, sondern ins Mobilitätsgesetz, in die entsprechenden Richtlinien und dergleichen. Ich glaube aber, das muss man mit anpacken, um die Radwege in Hessen auf Beschleunigungskurs zu bringen.

Kurze Antwort: Mit dem vorliegenden Entwurf bleiben wir dahinter leider noch etwas zurück. Ich plädiere deswegen wie in meiner Stellungnahme für entsprechende Privilegierungen analog zum Bundesrecht und den Straßengesetzen anderer Länder, wie sie Ihnen hier im Landtag im vergangenen Jahr mit mehreren Entwürfen schon vorgelegen haben, ich glaube auch von Ihrer Fraktion und von der FDP.

Zur zweiten Frage: Wie steht es um den Projektmanager? Was macht dieser Projektmanager? Der Projektmanager ist keine hessische Erfindung. Er findet sich im Moment auch in dem ebenfalls in der parlamentarischen Beratung befindlichen Bürokratieabbaugesetz als Erweiterung des hessischen Verwaltungsverfahrensgesetzes. Ebenda ist er auch im Bund geregelt, also im Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes in § 73d. Ich glaube, es wird eine ähnliche Vorschrift hier in Hessen sein. Dieser Projektmanager wird eben von der Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem jeweiligen Vorhabenträger bestellt.

Es handelt sich dabei um eine sachkundige Person, die bei der Erstellung von Plänen, beim Qualitätsmanagement von Anträgen helfen soll, damit Widerspruchsfreiheit vorliegt, dass die Unterlagen alle aktuell sind. Wir haben eben schon verschiedentlich von der UVP gesprochen, was Stichtagsregelungen angeht. Sind die gesetzlichen Anforderungen bereits erfüllt, und kann dieser Antrag so eingereicht werden? Er wacht über Fristen, er koordiniert Sachverständige der unterschiedlichen Fachrichtungen, die es im Rahmen eines Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahrens braucht. Er führt eben auch Erörterungsanhörungstermine durch, die im Rahmen der UVP nach Bundesrecht zumindest weiterhin obligatorisch bleiben.

Deswegen ist dieser Projektmanager kein zahnloser Tiger. Auch hier stellt sich analog natürlich wiederum die Finanzierungsfrage: Wer bezahlt ihn? Ich bin dafür, das zu machen. Ich komme selbst aus der Rechtsanwaltswelt der Planungs- und Beschaffungskanzleien. Ich bekomme durchaus mit, dass sehr versierte Projektmanager – die es auch ungeachtet dieser gesetzlichen Vorschriften natürlich gibt, weil man sich oft eben der Projektsteuerungsbüros bedient – durchaus in der Lage sind, tatkräftig anzupacken und dafür zu sorgen, dass ein Planfeststellungsverfahren möglichst geräuschlos über die Bühne geht.

Die dritte Frage betraf die Evaluation. Es gibt zuweilen in Gesetzen in Hessen, aber auch in anderen Ländern und im Bund im Gesetzestext normierte Überprüfungsfristen, also nicht nur bloßes Außerkrafttreten nach einer gewissen Zeit, sondern durchaus Evaluationen. Ich plädiere dafür, weil ich als Jurist, der sich im Spannungsfeld zwischen Lawmaking oder Law-in-Books und Law-in-Action bewegt, einfach immer die Befürchtung habe, dass alles, was niedergeschrieben ist, sich gut anhört und wir das sicherlich auch noch um die eine oder andere Zielbestimmung erweitern könnten, aber dass eben die Anwendung auf der Ebene der Kommunen über die Planfeststellungsbehörde und das Regierungspräsidium bis zum Ministerium letztlich davon abhängig ist, wie die personell aufgestellt, willens und in der Lage sind, die konkreten Vorhaben voranzubringen. Das kann ich nicht antizipieren. Daher braucht es eben diesen retrospektiven Blick nach fünf Jahren. Deswegen meine Empfehlung, das zu machen.

Vorsitzender: Gibt es noch darüber hinausgehende Wortmeldungen? – Wenn das nicht der Fall ist, bedanke ich mich ganz herzlich für Ihr Kommen und für Ihre Beiträge. Ich schließe diese Sitzung.

Wiesbaden, 9. November 2026

Für die Protokollführung:	Vorsitz:
Heike Schnier	André Stolz