



# HESSISCHER LANDTAG

23. 08. 2019

Plenum

## Gesetzentwurf

### Fraktion der Freien Demokraten

#### **Gesetz zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen – Hessisches Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)**

##### **A. Problem**

Das Land Hessen verfügt zurzeit über keine rechtlichen Regelungen zur Ausgestaltung von eigenständigen Landesradschnellverbindungen. Bisher unterstützt das Land Hessen nur die Planung und den Bau der Radinfrastruktur durch Städte und Gemeinden finanziell und schafft selber Radwege im Einzelfall entlang von Bundes- und Landesstraßen. Der Bau von eigenständigen Radwegen sowie Radschnellverbindungen durch das Land Hessen erfolgt nicht.

Im Rahmen der Nahmobilitätsstrategie wurde ein Potenzial von Radschnellverbindungen von 42 Korridoren hessenweit ermittelt. Als maximale Streckenentfernung wurden dabei 30 km zugrunde gelegt. Radschnellverbindungen sollen dabei den veränderten Funktions- und Leistungsansprüchen eines stetig wachsenden und zum Teil beschleunigten Fahrradverkehrs gerecht werden. Dabei sollen sie in ihrer Gestaltung, ihrem Ausbauzustand und in der Art ihrer Verkehrsführung attraktive Verbindungen für einen kommunenübergreifenden Alltags- und Pendlerverkehr werden. Radschnellverbindungen könnten die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel im Bereich des öffentlichen Straßenverkehrs weiter voranbringen. Ihnen kommt daher eine den Landesstraßen vergleichbare überregionale Verkehrsbedeutung zu, die eine Schaffung und Übernahme solcher Radschnellverbindungen in die Straßenbaulast des Landes erfordert.

##### **B. Lösung**

Im hessischen Straßengesetz werden Radschnellverbindungen des Landes als eine eigenständige Kategorie der öffentlichen Straßen definiert, die den Landesstraßen gleichgestellt ist. Das Land erhält damit die rechtliche Grundvoraussetzung für die Schaffung landesweiter hessischer Radschnellverbindungen.

##### **C. Befristung**

Keine.

##### **D. Alternativen**

Keine.

##### **E. Finanzielle Auswirkungen**

Durch die Definition der Radschnellverbindungen und damit verbunden der Festlegung der Baulastträgerschaft des Landes und der Kreise für Radschnellverbindungen jeweils nach einer bestimmten Verbindungs- und Verkehrsfunktion entstehen den öffentlichen Haushalten zunächst keine neuen Kosten. Denn derzeit gibt es im Land keine Radwege, die nach Verabschiedung des Gesetzes kraft Gesetzes in die Baulastträgerschaft des Landes übergehen werden. Da das Gesetz selbst auch keine Verpflichtung zur Planung und zum Bau von Radschnellverbindungen enthält, entstehen auch künftig aus der Änderung des Gesetzes keine Kosten.

Durch die Übernahme der Zuständigkeit für den Bau von Radschnellverbindungen durch das Land entstehen bei der Planung und dem Bau neuer Radschnellverbindungen zukünftig jedoch Kosten in nicht bezifferbarer Höhe. Diese können erst nach Erstellen eines Landesradschnellverbindungsbedarfsplanes beziffert werden. Da das Land bereits jetzt durch Förderprogramme das Bauen von Radschnellverbindungen finanziert, dürfte es hier gleichzeitig zu Einsparungsmöglichkeiten kommen.

Die Pflege und Instandhaltung der Radschnellverbindungen des Landes können das Land zukünftig belasten, die hessischen Kommunen jedoch entlasten.

Der Landtag wolle das folgende Gesetz beschließen:

**Gesetz  
zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen –  
Hessisches Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)**

Vom

**Artikel 1  
Änderung des Hessischen Straßengesetzes (HStrG)**

Das hessische Straßengesetz in der Fassung vom 8. Juni 2003 (GVBl. I S. 166), zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. Mai 2018 (GVBl. S. 198), wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:
  - a) Abs. 1 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:
    - "1. Landesstraßen; das sind
      - a) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind, sowie
      - b) Radschnellverbindungen, die eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion für den Fahrradverkehr erfüllen und für die eine Verkehrsbedeutung entsprechend Verkehrsnachfrage gegeben oder zur erwarten ist. Die Bestimmung der Radschnellverbindungen des Landes nimmt das für Straßenwesen zuständige Ministerium vor."
2. § 23 wird wie folgt geändert:
  - a) Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten dürfen

    1. Hochbauten jeder Art
      - a) längs der Landesstraßen und Kreisstraßen in einer Entfernung bis zu 20 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn,
      - b) längs der Radschnellverbindungen in einer Entfernung bis zu 5 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten Fahrbahn,
    2. bauliche Anlagen jeglicher Art, die über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar angeschlossen werden sollen nicht errichtet werden. Dies gilt für Aufschüttungen und Abgrabungen größeren Umfangs entsprechend."
  - b) Abs. 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Im Übrigen bedürfen Baugenehmigungen oder nach deren Vorschriften notwendige Genehmigungen der Zustimmung der Straßenbaubehörde, wenn

    1. bauliche Anlagen
      - a) längs der Landesstraßen oder Kreisstraßen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 40 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,
      - b) längs der Radschnellverbindungen außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten in einer Entfernung bis zu 10 m, gemessen vom äußeren Rand der befestigten für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn, errichtet, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen,

2. bauliche Anlagen auf Grundstücken, die außerhalb der zur Erschließung der anliegenden Grundstücke bestimmten Teile der Ortsdurchfahrten über Zufahrten an Landesstraßen oder Kreisstraßen unmittelbar oder mittelbar abgeschlossen sind, erheblich geändert oder anders genutzt werden sollen.

Die Zustimmungsbedürftigkeit nach Satz 1 gilt entsprechend für bauliche Anlagen, die anzeigebedürftig sind. Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt."

3. § 41 Abs. 1 wird wie folgt gefasst:

"(1) Das Land ist Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen. Den Kreisen und Kommunen, sowie dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, können durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnellverbindungen übertragen werden. Die Rechte und Pflichten des Landes als Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt."

## **Artikel 2 Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt mit der Verkündung in Kraft.

### **Begründung**

#### **A. Allgemein**

Alltagsverkehre zwischen Wohn- und Arbeitsstätten sollen künftig sicher, direkt und komfortabel auf sogenannten Radschnellverbindungen mit dem Fahrrad abgewickelt werden können. Mit dieser neuen Generation von Radwegen kann in städtischen Agglomerationen mit hohen Verkehrsdichten ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitätswende geleistet werden.

Um Hessen dabei zu einem Land einer modernen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft zu entwickeln, müssen zukünftig auch Radschnellverbindungen durch das Land geplant, gebaut und unterhalten werden. Sie besitzen ein großes Potenzial, die Hauptverkehrsachsen auf Straßen und Schiene zu entlasten. Radschnellverbindungen des Landes sollen den Radverkehr auf kommunal und interkommunal bedeutsamen Pendlerachsen auch für längere Distanzen attraktiv machen und somit einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung, Stauvermeidung, Klimaschutz und Gesundheitsförderung leisten.

Nach der Novellierung des Bundesfernstraßengesetzes, das nun die finanzielle Förderung von Radschnellverbindungen in der Baulastträgerschaft des Landes ermöglicht, soll das Landesrecht entsprechend angepasst werden, um eine direkte Teilhabe des Landes am Förderprogramm des Bundes zu gewährleisten. Der Begriff der Radschnellverbindungen wird deshalb in des Hessische Straßengesetz aufgenommen.

#### **B. Zu den Regelungen im Einzelnen**

##### **Zu Art. 1**

###### Zu Nr. 1

Radschnellverbindungen sind Radschnellwege und weitere geeignete Führungsformen des Radverkehrs, die aufgrund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Radverkehr (möglichst bevorrechtigt oder kreuzungsfreie Führungen) bestimmt sind und eine für große Radverkehrsmengen ausgelegte Breite aufweisen. Entsprechend den Qualitätsstandards des Landes für Radschnellverbindungen beträgt die Breite von Radschnellwegen in der Regel im Zweirichtungsverkehr vier Meter (Quelle: Radnetz Hessen: Qualitätsstandards und Musterlösungen, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Stand: März 2019).

Mit Radschnellverbindungen wird in erster Linie die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs erhöht, das bedeutet, der Zeitverlust beispielsweise an Kreuzungen wird verringert und es wird eine möglichst große Verkehrsverlagerung zugunsten des Radverkehrs erzielt. Um eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 20 km/h zu erreichen, sollen Radschnellverbindungen direkt geführt werden und mit hoher Flächenqualität sowie mit ausreichenden Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen ermöglichen, ausgestattet sein.

Radschnellverbindungen sollen in der Regel eine Gesamtstrecke von mindestens zehn Kilometern umfassen, eine interkommunale Verbindung schaffen und nicht überwiegend touristischen Verkehren dienen, sondern eine eigene Verkehrsbedeutung – insbesondere für Berufs- und Pendlerverkehre – haben. Sie sollen ein zusammenhängendes Netz mit vorhandenen Radwegen oder mit neu zu schaffenden Radwegen oder Radschnellverbindungen bilden.

Für die Einstufung als Radschnellverbindung des Landes muss diese eine regionale oder überregionale Verbindungsfunktion im Netz innehaben. Zudem soll eine Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag für die Radschnellverbindung bestehen.

Bei Planungsverfahren ist die Prognosebelastung für die geplante Radschnellverbindung zugrunde zu legen.

Das Land beabsichtigt zudem, einen Landesradschnellverbindungsbedarfsplan zu erstellen.

#### Zu Nr. 2

Auch für Radschnellverbindungen gelten künftig Anbaubeschränkungen, insbesondere um den schnellen und störungsfreien Verkehr sicherzustellen. Die Abstandsvorgaben sind gegenüber denen für Straßen für Kraftfahrzeuge deutlich geringer.

#### Zu Nr. 3

Das Land kann im Einzelfall, insbesondere im Ballungsraum, die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen auf kommunale Träger übertragen. Dies ist besonders dort sinnvoll, wo bereits Radschnellverbindungen geplant wurden oder sich bereits im Bau befinden. Die Verpflichtung des Landes zur späteren Übernahme und Unterhaltung als Straßenbaulastträger bleibt davon unberührt.

#### **Zu Art. 2**

Art. 2 regelt das Inkrafttreten.

Wiesbaden, 23. August 2019

Der Fraktionsvorsitzende:  
**René Rock**