

Stenografischer Bericht

– ohne Beschlussprotokoll –

öffentliche Anhörung

10. Sitzung – Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

27. November 2019, 14:02 bis 15:15 Uhr

Anwesend:

Vorsitz: Janine Wissler (DIE LINKE)

CDU

Jürgen Banzer
Birgit Heitland
Markus Meysner
J. Michael Müller (Lahn-Dill)
Petra Müller-Klepper
Manfred Pentz

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hildegard Förster-Heldmann
Markus Hofmann (Fulda)
Kaya Kinkel
Karin Müller (Kassel)
Katy Walther

SPD

Elke Barth
Tobias Eckert
Stephan Grüger
Knut John
Marius Weiß

AfD

Erich Heidkamp
Andreas Lichert

Freie Demokraten

Dr. Stefan Naas
Oliver Stirböck

DIE LINKE

Janine Wissler (Vorsitz)

Fraktionsassistentinnen und -assistenten:

CDU: Markus Schäfer
 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: Jan Alexander Fröhlich
 SPD: Milena Stuhlmann
 AfD: Thomas Biemer
 Freie Demokraten: Mario Klotzsche / Tobias Kress
 DIE LINKE: Sebastian Scholl

Landesregierung, Rechnungshof, etc.

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbezeichnung	Ministerium, Behörde
Tarek Al-Wazir	Minister	HMWEVW
Josice Kaman	RD'in	HMWEVW
Useng Übelhör	Referentin	HMWEVW
Mania Nies	TOARin	HMWEVW
CLAUS DAPP	BD	HMWEVW
Jutta GEIGER	MRin	HMWEVW
Franziska Richter	Pressesprecherin	HMWEVW
Oliver Kewes	RR	"
Dorothee Beilendorf	Praktikant	"
Scheerer, Brit	Referentin	LHW Dez. V
WEIGANDT, HANS	MR	HMWEVW
SANDER, Mirco	Referent MR	HMWD
Martin Weber	HMWEVW	MDgt.
A.-P. Stedler	RD	HMWEVW
POLSTEC, Erin	Referentin HMWEVW	HMWEVW
Staiger, Ulrich	MR	"
Zpf, Sophia	SB	HMWEVW
Berger, Monika	RD'in	SK
Dr. Heidi Schürke	MR	HMWEVW

Name (bitte in Druckbuchstaben)	Amtsbe- zeichnung	Ministerium, Behörde
Lars Hartwig	BOR	HM WEUW
Felix Weidner	BOR	Hessen Mobil
Stefan Goer	TD	HA SEVU
Dr. Ulfert Beumann	MR	4

Teilnehmerliste zum Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG) – Drucks. 20/1080 –

Institution	Name	Teilnehmer
ADFC Hessen, Frankfurt am Main	Geschäftsführer Norbert Sanden	teilgenommen
AGFK-BW e. V. Geschäftsstelle, Stuttgart	Anna Hussinger vertreten durch: Marcel Haas (Landratsamt Böblingen)	Absage Absage
Bündnis Verkehrswende Wiesbaden	Josef Liebhart	
Bürgerinitiative Radentscheid Darmstadt	David Grünewald	
Bürgerinitiative Radentscheid Frankfurt	Dr. Norbert Szep	
Bürgerinitiative Radentscheid Kassel	Maik Bock	
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH Fahrradakademie, Berlin		Absage
Fahrradbeauftragte der Stadt Kassel	Anne Grimm	teilgenommen
Fahrradbeauftragter Landkreis Kassel Außenstelle Hofgeismar	Stefan Arend	Absage
Goethe-Universität Frankfurt am Main, FB 11 – Geowissenschaften/Geographie Stiftungs- professor für Mobilitätsforschung	Prof. Dr. Martin Lanzendorf	
Hessischer Industrie- u. Handelskammertag e. V. Wiesbaden	Geschäftsführer Robert Lippmann	Absage
Hessischer Landkreistag, Wiesbaden		Absage
Hessischer Radfahrer-Verband e. V., Frankfurt	Dr. Peter Pagels	teilgenommen
Hessischer Städte- und Gemeindebund Mühlheim am Main	Martin Grobba	teilgenommen
Hessischer Städtetag, Wiesbaden	GF Direktor Dr. Jürgen Dieter	teilgenommen
Hochschule RheinMain – Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung, Wiesbaden	Prof. Dr. André Bruns	Absage
Industrie- und Handelskammer Frankfurt	Matthias Gräßle	
Magistrat der Stadt Frankfurt am Main Leiter des Radfahrbüros	Joachim Hochstein	

Institution	Name	Teilnehmer
Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg, Stuttgart	Staatsminister Winfried Hermann	
Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf	Staatsminister Hendrik Wüst	
Nordhessischer Verkehrsverbund NVV, Kassel	Geschäftsführer Steffen Müller	
Regionale Radverkehrsbeauftragte Stabsstelle Masterplan Mobilität, Frankfurt	Antje Quitta	
Regionalverband FrankfurtRheinMain Frankfurt	Verbandsdirektor Thomas Horn 1. Beigeordneter Rouven Kötter	teilgenommen
Regionalverband Ruhr Bereichsleiter Planung, Essen	Martin Tönnies	
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH Hofheim am Taunus	Geschäftsführer Prof. Knut Ringat	
Stadt Kelsterbach	Bürgermeister Manfred Ockel	
Stadt Mainz – Dezernat V Umwelt, Grün, Energie und Verkehr, Mainz	Dezernentin Katrin Eder	
Stadt Wiesbaden – Dezernat V Dezernat f. Umwelt, Grünflächen u. Verkehr	Stadtrat Andreas Kowol	teilgenommen
Universität Kassel – Verkehrsplanung Verkehrssysteme, Kassel	Prof. Carsten Sommer	Absage
VhU – Landesgeschäftsstelle Wirtschafts- u. Umweltpolitik, Frankfurt	Geschäftsführer Dr. Clemens Christmann	
Verkehrsclub Deutschland – LV Baden- Württemberg – Projekt Radschnellwege, Stuttgart		
Verkehrsclub Deutschland (VCD) Hessen e. V. Kassel	Pol. Geschäftsführer Heiko Nickel	
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Mannheim	Geschäftsführer Volkhard Malik	
Zweckverband Raum Kassel	Verbandsdirektor Kai-Georg Bachmann	teilgenommen
Zweirad-Industrie-Verband e. V., Bad Soden am Taunus		

Protokollführung: Stefan Kampfer
Heike Schnier

Vorsitzende: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die 10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen. Ich begrüße ganz herzlich die Abgeordneten und die Anzuhörenden und darf mich für Ihre umfangreichen schriftlichen Stellungnahmen bedanken. Außerdem begrüße ich von der Landesregierung Herrn Staatsminister Al-Wazir.

Wir steigen in die Tagesordnung ein:

Öffentliche Anhörung zu dem

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

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

– Drucks. [20/1080](#) –

hierzu:

Stellungnahmen der Anzuhörenden
– Ausschussvorlage WVA 20/6 –

(verteilt: Teil 1 am 20.11.2019; Teil 2 am 25.11.2019)

Ihnen liegt eine Liste mit den Zu- und Absagen vor. Ich schlage vor, dass wir das wie üblich machen, nämlich dass die Anzuhörenden in Blöcken für jeweils etwa drei bis vier Minuten ihr Statement abgeben und dass wir dann in die Befragung einsteigen, wenn die Abgeordneten Fragen haben. – Wenn es dagegen keine Einwände gibt, dann machen wir das so.

Wir beginnen mit dem Hessischen Städte- und Gemeindebund, von dem Herr Grobba da ist.

Herr **Grobba:** Schönen guten Tag, sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrter Herr Staatsminister Tarek Al-Wazir, sehr geehrte Abgeordnete! Vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem Gesetzentwurf. Der Städte- und Gemeindebund begrüßt die Aufnahme der Radschnellwege in das Straßengesetz sehr. Die Ausbauanforderungen, die an Radschnellwege gestellt werden, führen dazu, dass beim Bauunterhalt in Zukunft erhebliche Kosten auf die Baulastträger zukommen werden. Bei Landesstraßen ist gesetzlich gewährleistet, dass das Land in der Verantwortung bleibt. Wir haben die Sorge, dass Kommunen insbesondere im Randbereich von Großstädten, wo die Definition für einen Radschnellweg greifen würde, dann überfordert werden, wenn es um den Unterhalt in zehn Jahren geht, wenn eine Erneuerung der jeweiligen Strecke erforderlich ist. Wegen der Verkehrsbedeutung der Radschnellwege und wenn sie als öffentliche Straßen zu klassifizieren sind, sind gesteigerte Bauanforderungen an sie zu stellen, eventuell auch ein Winterdienst und Ähnliches. Die Kosten sollten vom Land getragen werden. Insofern ist diese Forderung aus unserer Sicht gerechtfertigt.

Vorsitzende: Dann hat als Nächster Herr Dr. Dieter für den Hessischen Städtetag das Wort. Bitte schön.

Herr **Dr. Dieter**: Frau Vorsitzende, meine Damen und Herren! Die ordnungspolitische Philosophie des Gesetzentwurfs können wir gut nachvollziehen. Wenn man eine Verkehrswende vorhat – das ist etwas, was beim Hessischen Städtetag auf offene Ohren stößt –, dann macht es Sinn, dass man die Radwege nicht schlechterstellt als die Straßen für die Autos. Daher ist der Ansatz der Gleichstellung zwischen Radschnellweg und Landesstraße durchaus sinnvoll, vor allem in dem Punkt, dass auch überörtliche Verkehrswege gleichbehandelt werden sollten. Auch das, was über die Kreisgrenzen hinausreicht, wäre dann gleichgestellt, egal ob Fahrrad oder Auto.

Wir sind aber aus pragmatischen Gründen nicht vollends von diesem Gesetzentwurf begeistert, weil wir den Radschnellwegausbau schon bisher ganz erfolgreich in kommunaler Hand betrieben haben und dies nicht durch diese möglicherweise ordnungspolitisch richtige Zuordnung infrage stellen wollen. Insofern sagen wir: Ja, das Land soll sich zu seiner Verantwortung bekennen, insbesondere zu seiner finanziellen Verantwortung. Dies soll aber nicht die gute Praxis der Kommunen infrage stellen, die sich bisher durchaus erfolgreich um den Radschnellwegausbau bemüht und damit auch ein Zeichen für kommunale Kompetenz gesetzt haben.

Unsere Praktiker haben ein gewisses Misstrauen gegenüber Hessen Mobil. Diese Skepsis beruht darauf, dass wir nicht sicher sagen können, ob Hessen Mobil die Ressourcen und Möglichkeiten hat, diesen Ausbau genauso gut voranzutreiben, wie die Städte dies tun und leisten können.

Wenn wir uns dem Gesetzentwurf der FDP-Fraktion überhaupt nähern – das haben wir auch in unserer schriftlichen Stellungnahme deutlich gemacht –, dann dürfte es nicht die Möglichkeit geben, sich mit dem Land zu vereinbaren – eine solche Vereinbarung setzt ja immer eine Zweiseitigkeit voraus; damit wären wir immer von einer Entscheidung des Landes abhängig –, sondern wir müssten schon eine Option haben. Das heißt, wir müssten diese Aufgabe durch eine einseitige Erklärung an uns ziehen können, wobei wir in der Folge vielfältige Fragen zu klären haben, wie die Finanzierung einer solchen optierten Aufgabenstellung aussehen würde.

Fazit: Wir halten den ordnungspolitischen Gedankenansatz durchaus für erwägenswert, haben aber aus der Praxis heraus einige Einwendungen.

Vorsitzende: Das war die erste Runde. Vielen Dank an die Vertreter der Kommunalen Spitzenverbände. – Ich möchte jetzt gern in die erste Fragerunde einsteigen.

Abg. **Karin Müller (Kassel)**: Ich habe eine Frage an den Städte- und Gemeindebund. Sie haben gesagt, dass die hohen Kosten für den Unterhalt, Winterdienst usw. bei den Radschnellwegen von den Kommunen wahrscheinlich nicht zu stemmen sind. Wie wird das denn jetzt bei den Radfernwegen gemacht? Denn davon gibt es ja schon viel mehr, und da läuft es ja auch irgendwie. Insofern möchte ich wissen, wo Sie den Unterschied sehen.

Dann habe ich noch eine Frage an Herrn Dr. Dieter, ob ich Sie richtig verstanden habe, dass Sie durchaus aufgeschlossen wären, wenn das Land 100 % der Kosten finanziert, aber die Organisationsstruktur so bleibt, wie sie ist.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich würde gern den Vertreter des Städtetags fragen, wie er die Situation nach dem Bau eines Radschnellwegs einschätzt; denn die Frage der Bauunterhaltung, die schon vom Städte- und Gemeindebund aufgegriffen worden ist, stellt sich ja unabhängig von der Frage, wer am Ende die Federführung für die Planung und Umsetzung hat. Ich möchte darauf verweisen, dass es dazu eine Regelung in dem Gesetzentwurf gibt, das bei den Kommunen zu belassen, und zwar in der Tat durch eine Entscheidung des Landes, nicht durch zweiseitige Entscheidungen. Mich würde interessieren, wie der Städtetag es einschätzt, dass es nach der Planung und dem Bau sozusagen immer eine Lebensdauer gibt. Das ist, wenn wir viele neue Radwege bauen, natürlich eine entscheidende Frage für uns.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe eine Frage an den Vertreter des HSGB, weil er die Sichtweise der Städte und Gemeinden gegenüber dem Gesetzentwurf positiver darstellt, als es der Städtetag hier ausgedrückt hat. Herr Dr. Dieter ist auf die gelebte Praxis in den großen Städten eingegangen. Könnten Sie aus Ihrer Sicht die Praxis in den Städten und Gemeinden in der Fläche darstellen, wo Sie Probleme sehen, aufgrund derer Sie diesen Gesetzentwurf begrüßen?

Vorsitzende: Ich schaue einmal in die Runde: Gibt es weitere Fragen an die Vertreter der Kommunalen Spitzenverbände? – Das ist nicht der Fall. Dann möchte ich Herrn Grobba zuerst das Wort zur Beantwortung geben, anschließend Herrn Dr. Dieter.

Herr **Grobba:** Zu der ersten Frage: Bezüglich des Unterhalts kommt es allein darauf an, ob die Radschnellwege nach ihrer Bedeutung und nach ihrer Einstufung als öffentliche Straßen, als gewidmete Straßen im Sinne des Straßengesetzes betrachtet werden. Im Moment ist eigentlich noch unentschieden, was es wird: Ist es ein Wirtschaftsweg, der eine besondere Nutzungsart hat und bei dem man sich vertraglich gegenüber dem Zuschussgeber verpflichtet, den Unterhalt sicherzustellen, oder ist es, damit man auch auf das Straßengesetz abstellen kann, eine gewidmete Straße? Dann wäre man bei der gesetzlichen Baulast des Baulastträgers, der die Richtlinien, die vom Land und vom Bund für den Straßenunterhalt vorgegeben sind, zu beachten hat, insbesondere auch in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Das kann relativ teuer werden.

Fernradwege sind im Moment touristische Radwege, die in der Regel über Flächen geführt werden, die sinnhaft für die Radwegenutzung sind. Ich denke, das sind zu 90 bis 95 % Wirtschaftswege, bei denen die gesetzliche Unterhaltungsverpflichtung den landwirtschaftlichen Verkehr im Fokus hat. Das führt dazu, dass die Bauanforderungen relativ gering sind. Wenn eine Kommune Geld und ein touristisches Interesse hat, kann sie diesen Weg sehr gut unterhalten. Wenn dies aber nicht möglich ist – es gibt keine gesetzliche Verpflichtung dafür –, dann wird der Radweg leider in einem schlechteren Zustand sein und eventuell aus dem Fernradwegenetz herausgelöst werden, weil er seine Funktion nicht mehr erfüllt. Wie gesagt: Da gibt es keine gesetzliche Verpflichtung.

Bei einer gewidmeten Straße hingegen – ich glaube, das ist bisher noch nicht vorgekommen – wäre sogar eine Verfügung der mittleren Straßenbaubehörde möglich, dass die Kommune das im Sinne einer Ersatzvornahme zu machen hat. Das heißt, die Kosten wären auf jeden Fall zu tragen. Auch Dritte könnten die Unterhaltung des Weges gegebenenfalls gerichtlich durchsetzen.

Zu dem Problem in der Fläche, wie es vom Städtetag gesehen wird: Ja, mit Hessen Mobil zu planen ist manchmal schwierig. Aber das Straßengesetz eröffnet z. B. in § 33 die Möglichkeit, dass Straßen auch über Bebauungspläne gebaut werden. Etliche Ortsumgehungen und Landesstraßen wurden durch die Kommunen vorfinanziert. Zum Teil haben sie auch selbst Planungsbüros beauftragt. Wer ein hohes Interesse daran hat, ein Landesstraßenprojekt voranzutreiben – das wurde häufig von uns bekämpft, weil es zu Lasten der Kommunen ging –, hat auch die Möglichkeit dazu. Auch nach der jetzigen Rechtslage sehen wir nicht, dass das die Interessen der Kommunen an einem Ausbau des Radwegenetzes ausbremsen würde.

Herr **Dr. Dieter:** Die Antwort des Kollegen Grobba macht deutlich, dass wir uns hier auf einem sehr schmalen Grat klassischer Interessenwahrnehmung bewegen. Die grundsätzliche Position ist immer, dass wir Lasten und Kosten von uns abwenden wollen. In diesem Fall sagen wir: Ja. Aber die Ausbauleistung selbst wird in unseren Händen am besten gestaltet.

Man muss einmal darüber nachdenken, welche Rolle Radschnellwege im gesamten Verkehrsnetz künftig haben sollen. Nach meiner Vorstellung, die vielleicht noch einmal zu prüfen wäre, sind Radschnellwege in der Tat überörtliche Straßenverbindungen, die eben nicht den Auftrag haben, dem Autoverkehr zu dienen, sondern dem Radverkehr. Sie sollen vom Prinzip her dem Radfahrer eine ähnliche Bewegungsmöglichkeit schaffen, wie sie auf Landesstraßen für Autofahrer gegeben ist. Daher ist der Ansatz, wie ihn die FDP prägt, durchaus sinnvoll.

Auch was die Frage künftiger Lasten betrifft, muss sich das nicht unterscheiden. Wir reißen uns nicht darum, für einen Radschnellweg, der für die Räder eine vergleichbare Funktion hat wie eine Landesstraße für den Pkw, die Lasten zu übernehmen, sondern das sollte tatsächlich analog geregelt werden und nicht bei uns landen. So haben wir es auch in unserer schriftlichen Stellungnahme beschrieben. Das heißt, die Lasten, die sich nach dem Bau künftig ergeben, sollten nicht unbedingt bei den Kommunen landen. Das entspricht nicht der Bereitschaft, für den Bau flexibel zu agieren.

Ich weiß nicht, ob ich jetzt die beiden Fragen, die gestellt worden sind, erschöpfend beantwortet habe. Wenn nicht, dann bitte ich, noch einmal nachzufragen.

Vorsitzende: Ich schaue einmal in die Runde und sehe keine Nachfragen mehr. Dann herzlichen Dank.

Ich gehe in meiner Liste weiter und frage, weil wir da keine Zusagen haben, einfach einmal in die Runde: Ist Prof. Dr. Martin Lanzendorf anwesend? – Nein. Staatsminister Winfried Hermann ist offensichtlich nicht anwesend. Ich nehme an, es ist auch niemand vom baden-württembergischen Verkehrsministerium anwesend. – Staatsminister Wüst aus Nordrhein-Westfalen ist auch nicht anwesend, auch niemand vom Verkehrsministerium NRW? – Gut. Dann der Regionalverband Ruhr, Bereichsleiter Planung, Essen, Martin Tönnies? – Er ist nicht anwesend. Der Verkehrsclub Deutschland, Landesverband Baden-Württemberg? – Er ist auch nicht anwesend. Ist die Dezernentin Katrin Eder anwesend? – Auch nicht.

Aber wir haben eine Zusage vom ADFC Hessen, nämlich vom Geschäftsführer Norbert Sanden – ihn habe ich auch schon gesehen –, dem ich jetzt als Nächstem gerne das Wort gebe.

Herr **Sanden**: Sehr geehrte Frau Wissler, sehr geehrte Damen und Herren! Das Thema Radschnellverbindungen ist in Hessen sicherlich schon mindestens eine Dekade in der öffentlichen Diskussion und steht seit dieser Zeit zumindest potenziell auf der verkehrspolitischen Agenda.

Wir als ADFC sind durchaus stolz auf uns selbst. Es war der ADFC, der zunächst im Rahmen des Radforums des Regionalverbands den Begriff „Radschnellwege“ in Hessen einführte und bei vielen Gelegenheiten in die Öffentlichkeit brachte. Der ADFC war auch in verschiedenen Gremien und Arbeitskreisen aktiv, um die Vorbereitung des Baues von Radschnellverbindungen voranzutreiben.

Korridorstudien und Potenzialanalysen zu den Radschnellverbindungen besagen, dass landesweit ungefähr 350 km gebaut werden sollten. Tatsächlich wurden bislang aber nur 4 km fertiggestellt. Mit diesem Ergebnis kann eigentlich niemand richtig zufrieden sein.

Der ADFC vertrat schon immer die Ansicht, dass Radschnellverbindungen grundsätzlich in die Baulast des Landes gehören, wozu eine Änderung des Straßengesetzes notwendig ist.

Unabhängig vom unmittelbaren und konkreten Ausgang dieses Verfahrens hier sind wir der FDP-Fraktion sehr dankbar dafür, dass sie dieses wichtige Thema in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit befördert hat.

Die Baulast des Landes kann die Schaffung von Radschnellverbindungen grundsätzlich erleichtern und beschleunigen. Das sehen andere, die Stellungnahmen abgegeben haben, ähnlich. Die entscheidende Voraussetzung dafür ist aber – so heißt es; dieser Meinung sind auch wir –, dass Hessen Mobil in die Lage versetzt wird, diese Aufgabe unter angemessener Einbeziehung der Kommunen tatsächlich zu übernehmen. Dass auch andere Stellungnahmen diese Fähigkeit bezweifeln, ist einerseits eine Tatsachenbeschreibung, andererseits aber auch eine implizit formulierte Kritik daran, dass der Radverkehr bei Hessen Mobil weiterhin eine als nicht besonders wichtig erachtete Aufgabe ist. Wenigstens ist diese Ansicht das verbreitete Image dieser Behörde.

Wir erkennen allerdings an, dass dort mit einem Prozess begonnen wurde, der die Praxis und das Image ändern will. Zu erwähnen ist hier insbesondere die Einrichtung der Steuerungsgruppe Radverkehr Anfang des Jahres, die bereits eine hervorragende Arbeit leistet.

Da Hessen Mobil – jedenfalls bislang – noch nicht darauf vorbereitet ist, Radschnellverbindungen zu bearbeiten, begrüßt der ADFC, dass der Regionalverband Frankfurt-RheinMain die Initiative als Vorhabenträger in der Rhein-Main-Region ergriffen hat. Für die dort geplanten neuen Radschnellverbindungen bietet der Regionalverband den Kommunen an, die Vorhabenträgerschaft zu übernehmen und damit die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen durchzuführen. Nach der Fertigstellung würden die Radschnellverbindungen, sofern es keine gesetzlichen Änderungen geben wird, in die Baulastträgerschaft der beteiligten Kommunen fallen, sodass deren Betrieb und Wartung in kommunaler Verantwortung lägen. Wahrscheinlich werden die Kommunen mit dieser Verantwortung unterschiedlich umgehen, was für die Qualität nicht immer gut sein muss.

Bisher müssen sich die Kommunen untereinander einigen. Maßgebend dabei ist das schwächste Glied in der Kette. Kann eine Kommune trotz hoher Förderung ihren Eigen-

anteil nicht finanzieren, so kann das gesamte Projekt gestört werden. Diese Problematik muss mit oder ohne eine Gesetzesänderung gelöst werden.

Vorsitzende: Dann hat als Nächster Herr Dr. Peter Pagels vom Hessischen Radfahrer-Verband das Wort.

Herr **Dr. Pagels:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Danke für die Einladung. Wir als Hessischer Radfahrer-Verband begrüßen die Initiative, dass Radschnellwege geschaffen werden, obwohl dies nicht ganz unsere Klientel ist. Als Sportverband sehen wir eher den Sport im Vordergrund. Aber wenn Leute das Rad nutzen, können wir vielleicht noch einen weiteren Sportler gewinnen.

Was uns noch mehr interessiert als die Anregung zum Bau von Radschnellwegen, ist deren Umsetzung; denn nur gut ausgebaute und für Radfahrer vernünftig befahrbare Radwege sind interessant. Dazu gehört natürlich auch das ganze Umfeld. Aber das ist wahrscheinlich an anderer Stelle zu entscheiden.

Vorsitzende: Dann frage ich: Ist das Bündnis Verkehrswende Wiesbaden anwesend? – Das ist nicht der Fall. Die Bürgerinitiative Radentscheid Darmstadt? – Die Bürgerinitiative Radentscheid Frankfurt? – Die Bürgerinitiative Radentscheid Kassel? – Okay. Dann schlage ich vor, dass wir in die Befragung des ADFC und des Hessischen Radfahrer-Verbands einsteigen. Gibt es Wortmeldungen? – Frau Abg. Müller.

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Ich habe eine Frage an den ADFC und an den Radfahrer-Verband. Wenn man den Gesetzentwurf der FDP-Fraktion bezüglich der Baulastträgerschaft der Radschnellwege für das Land verabschieden würde, wäre es dann aus Ihrer Sicht nicht vielleicht sinnvoller, dass man die Radwege insgesamt in das Straßengesetz aufnimmt und dann nicht die Baulast, sondern die Planungshoheit beim Land hätte, um das Ganze zu beschleunigen?

Dann habe ich noch eine Frage nur an den ADFC: Woher nehmen Sie den Optimismus, nachdem ja große Kritik an Hessen Mobil geäußert wurde – auch hier jetzt –, dass, wenn der Gesetzentwurf verabschiedet würde, der Bau von Radschnellwegen schneller vorantinginge als bei den Radwegen an Landesstraßen?

Vorsitzende: Vielen Dank. – Ich habe eben vergessen zu fragen, ob der VCD anwesend ist. – Er ist auch nicht anwesend. – Herr Sanden, ich schlage vor, wir nehmen noch die Frage von Herrn Abg. Eckert dazu. Dann können Sie die Fragen zusammen beantworten.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe an den ADFC zwei Fragen. Die erste Frage ist: In den Stellungnahmen von einigen Anzuhörenden wurde deutlich infrage gestellt, warum man explizit den Regionalverband FrankfurtRheinMain anspricht und beispielsweise den Zweckverband Raum Kassel nicht aufgreift. Wäre das nicht eine kluge Idee? Dazu hätte ich gerne eine Einschätzung von Ihnen.

Das Zweite ist: Sie haben eben die betrüblichen Zahlen genannt, wie es in Hessen beim Radwegebau in der Realität vorangeht. Könnten Sie aus Ihrer Sicht darlegen, wie viele der Radwege, die in Korridorstudien und Ähnlichem erwähnt werden, nach einem solchen Gesetz auch wirklich in die Baulast des Landes kommen würden? Die Intention des Gesetzentwurfs ist ja, beim Bau von Radwegen schneller zu werden und nicht mehr nur über 4 km vollendete und zig Radschnellverbindungen in der Planung zu reden, sondern sie auch wirklich umzusetzen.

Vorsitzende: Gibt es weitere Wortmeldungen? – Dann möchte ich als Abgeordnete noch eine Frage anschließen. Mich würde interessieren, inwieweit eine Förderung seitens des Landes vielleicht auch dazu führen könnte, dass wir eine höhere Qualität von Radwegen hätten und eine bessere Finanzierung und bessere Standards hibekämen.

Herr **Sanden:** Ich beginne mit der vorletzten Frage, die von Ihnen gestellt worden ist. Im Gesetzentwurf der FDP-Fraktion heißt es: „Den Kreisen und Kommunen sowie dem Regionalverband FrankfurtRheinMain können durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnellverbindungen übertragen werden.“ Diesen Passus in dem Entwurf halten wir für sehr wichtig, damit begonnene Projekte weitergeführt werden können und damit der Regionalverband dieses Thema weiter vorantreiben kann, wenn das Land dies nicht machen wird.

Für uns ist aber selbstverständlich, dass die Nennung des Regionalverbands nicht dazu führen kann – das wäre auch ganz sachungerecht –, andere Verbände und Organisationen wie z. B. den Zweckverband Raum Kassel da ganz herauszuhalten. Der Regionalverband ist für uns ein Beispiel; er steht ja auch in dem Gesetzentwurf. Aber wir würden uns wünschen, dass auch andere Verbände und Organisationen mittels einer Vereinbarung in die Lage versetzt werden, das zu machen. Ich glaube, eine solche Vereinbarung dürfte überhaupt nur dann möglich sein, wenn die Baulast beim Land liegt.

Radschnellverbindungen werden künftig – bislang gibt es ja noch keine – ein wichtiges Infrastrukturelement sein, um insbesondere im Alltagsverkehr, im Pendlerverkehr mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen. Wir dürfen aber nicht vergessen, dass die allermeisten Radwege, wie auch immer man sie nennt, keine Radschnellverbindungen werden. Das heißt, das Land ist da, wo es möglich ist, über eine Förderung, die an bestimmte Qualitäten geknüpft ist – Ein Hauptqualitätsselement sind die sogenannten Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Das Land hat in diesem Jahr dankenswerterweise viele Musterlösungen veröffentlicht, wodurch eine hohe Qualität von Radverkehrsanlagen gewährleistet werden soll. Die Qualitätsmerkmale für die Radschnellverbindungen wurden vom Land in verschiedenen Arbeitsgruppen ausführlich diskutiert. Die Festlegungen dort sind auf alle Fälle sehr gut, muss man sagen.

Wenn der Gesetzentwurf morgen verabschiedet würde und das Gesetz sofort in Kraft träte, hätten wir möglicherweise keinen wirklichen Erfolg, weil nämlich die Grundlage fehlt. Viele, auch wir, haben gesagt: Hessen Mobil müsste grundsätzlich in die Lage versetzt werden, das machen zu können. – So, wie es jetzt ist, wie sich das Ganze in den letzten Jahren bei Hessen Mobil entwickelt hat, ist Hessen Mobil bislang einfach nicht darauf ausgerichtet. Aber wir alle wissen ja, dass ab Januar 2021 große Änderungen dort stattfinden werden. Man könnte dieses Gesetz zumindest zum Anlass nehmen, das Thema Radverkehr im Rahmen dieser Änderungen viel besser zu verankern, als es in den letzten Jahren der Fall gewesen ist. Man kann sich – das habe ich schon erwähnt – sehr gut an der Steuerungsgruppe Radverkehr orientieren. Das muss natürlich ausge-

baut werden, auch in der Fläche, nicht nur hier in Wiesbaden. Soweit ich weiß, geht man auch in diese Richtung.

Hessen Mobil ist jetzt sicherlich nicht in der Lage, das zu tun. Insofern ist es sehr gut, dass Bürgermeister Ockel das erste Radschnellwegeprojekt Frankfurt–Darmstadt im Rahmen der Regionalpark Rhein-Main Süd-West GmbH federführend übernommen hat. Seine Leistung ist großartig. Aber wir denken, dass man dies nicht wird verallgemeinern können. Das waren glückliche Zufälle, und er hat das sehr gut gemacht. Wir sind sehr froh darüber, dass der Regionalverband diese Aufgabe übernommen hat und dass er jetzt dabei ist, insgesamt neun Radschnellverbindungen in seiner Verantwortung voranzutreiben, indem man Machbarkeitsstudien erstellt, den Bau koordiniert usw. Die Entwicklung ist sehr gut. Perspektivisch sollte aber Hessen Mobil, also das Land, diese Aufgabe übernehmen können. Wenn Hessen Mobil sie nicht direkt übernehmen kann, sollte es möglich sein, wenn es im Straßengesetz so verankert ist, diese Aufgabe auch per Vereinbarung an Kommunen oder Verbände weiterzugeben.

Herr **Dr. Pagels**: Zu der Planungsträgerschaft kann ich wenig sagen, weil wir als Radsportverband da wenig einbezogen sind.

Zur Qualität: Je besser die Qualität ist, desto eher wird man auf die Radwege zugreifen. Wenn ich dadurch einen Vorteil habe, nutze ich einen Radweg natürlich.

Vorsitzende: Wir steigen in eine weitere Fragerunde ein. Das Wort hat der Herr Abg. Dr. Naas, danach die Frau Abg. Müller.

Abg. **Dr. Stefan Naas**: Ich habe noch eine Frage an Herrn Sanden vom ADFC, und zwar würde mich seine Einschätzung zur Zusammenarbeit mit Hessen Mobil interessieren. Die AG Nahmobilität ist ja beim Ministerium angesiedelt, während es bei Hessen Mobil im Moment im Rahmen der bestehenden Zuständigkeit vor allem um den Ausbau von Radwegen entlang von Landstraßen geht.

Abg. **Karin Müller (Kassel)**: Ich muss noch einmal beim ADFC nachfragen. Sie haben gerade erklärt, dass die Steuerungsgruppe bei Hessen Mobil angefangen hat, gute Arbeit zu machen, und dass das ausgebaut werden muss. Wenn sich alles jetzt aber auf die Radschnellwege konzentriert, wie es nach dem Gesetzentwurf vorgesehen ist, besteht dann nicht die Gefahr, dass Raddirektverbindungen, wie sie der Zweckverband plant, Radfernwege oder auch das Kümern um das ganze Fahrradstraßennetz hinten runterfallen, weil sich alles nur noch auf die Radschnellwege konzentriert?

Vorsitzende: Ich sehe keine weiteren Nachfragen. – Dann Herr Sanden, bitte.

Herr **Sanden**: Erst einmal zu der letzten Frage: Die hessischen Radfernwege haben mit Radschnellverbindungen und anderen Radwegen nichts zu tun. Das sind ganz unterschiedliche Angelegenheiten.

Im Grunde genommen müssten sämtliche Radwege, die eine regionale oder gar überregionale Bedeutung haben, in die Baulast des Landes kommen, also nicht nur die Radschnellverbindungen im engeren Sinne.

Hessen Mobil gibt es ja nicht erst seit einem Jahr oder seit fünf Jahren, sondern schon seit langer Zeit. Bei Hessen Mobil wurde in der Vergangenheit sehr viel Personal abgebaut. Hessen Mobil war traditionell eine Straßenbaubehörde oder so etwas dieser Art. Erst in den letzten Jahren gab es da Veränderungen. Insgesamt glauben wir, dass Hessen Mobil personell noch nicht so ausgestattet ist, um alle diese Aufgaben für den Radverkehr im außerörtlichen Bereich leisten zu können. Es gibt zwar Ansätze, aber das ist bei Weitem nicht genug. Man sollte die Situation nach 2021 auch dazu nutzen, das Thema Radverkehr stärker als bislang zu verankern.

Zu der Frage von Herrn Dr. Naas: Die AGNH ist nicht bei Hessen Mobil angesiedelt, sondern beim hessischen Verkehrsministerium. Der ADFC war von Anfang an an der Entwicklung der AGNH beteiligt. Wir sind im Lenkungskreis der AGNH tätig. Im Zuge der Arbeit der AGNH und der ganzen Diskussion darum kann man auf Landesebene bemerken, dass sich die Landespolitik jetzt viel besser und stärker auch im Bereich Nahmobilität, zu dem auch das Fahrrad gehört, engagiert, als es vor der Gründung der AGNH der Fall gewesen ist. Diesen Prozess begrüßen wir auf alle Fälle.

Unsere Erfahrungen mit Hessen Mobil sind sehr vielfältig. Es gibt sehr viel Kritik von unseren lokalen und regionalen ADFC-Gliederungen, die in der alltäglichen Arbeit mit Hessen Mobil zusammenwirken. Manchmal ist das haarsträubend, manchmal ist das mal so, mal so. Richtig zufrieden ist eigentlich niemand. Wir haben ja auch Kontakte zu Kommunen usw. Zumindest der ADFC ist nicht immer begeistert von der Arbeit von Hessen Mobil.

Aber es würde ganz falsch herüberkommen, wenn das jetzt unser Fazit wäre, sondern wir sagen: Wir bemerken in den letzten Jahren tatsächlich eine Entwicklung bei Hessen Mobil, und zwar von der Mentalität und von den Personen her, die dort das Sagen haben und aktiv sind. Insofern sind wir optimistisch, dass es für den Radverkehr nach 2021 auch mit Hessen Mobil vorangehen wird.

Vorsitzende: Ich sehe keine weiteren Fragen. Dann fahren wir in der Liste der Anzuhörenden fort, und zwar mit der Fahrradbeauftragten der Stadt Kassel, Frau Grimm.

Frau **Grimm:** Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrte Damen und Herren! Vielen Dank für Ihre Einladung. Einiges wurde schon gesagt. Es ist ganz klar: Wir sprechen über eine Mobilitätswende. Dabei spielt der Radverkehr natürlich eine große Rolle. Radschnellverbindungen sind ein Baustein, mit dem man den Radverkehr fördern und den Umstieg vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr steigern kann. Was bedeutet das?

In dem Gesetzentwurf ist nur von Radschnellverbindungen die Rede. Es ist natürlich toll, dass sie eine Gleichberechtigung zum klassifizierten Straßennetz bekommen. Aber wir sprechen ja nicht nur über Radschnellverbindungen. Im ländlichen Raum oder auch bei uns in Nordhessen gibt es keine Radschnellverbindungen, sondern wir haben Raddirektverbindungen. Die Korridorstudie der AGNH hat gezeigt, dass natürlich auch in Kassel und im Umland ein Radverkehrsanteil vorhanden ist, dass aber die Nutzerzahlen niedriger sind als bei einer Radschnellverbindung im Raum Frankfurt, Darmstadt bzw. Südhessen.

Was ich damit sagen möchte, ist: Im Grundsatz begrüßen wir diesen Gesetzentwurf, aber er muss noch mehrere Schritte weitergehen. Das heißt, die Ausbaustufen, die schon in der Korridorstudie der AGNH und auch in den Musterlösungen dargestellt worden sind, müssen in einem Gesetzentwurf über ein Straßengesetz beinhaltet sein. Wenn wir jetzt nur die Radschnellverbindungen aufnehmen, fallen alle anderen Radverbindungen, die auch einen regionalen Charakter haben, aber nicht die Nutzerzahlen aufweisen, hinten runter. Das ist für mich ein wichtiger Punkt, der überarbeitet werden müsste.

Vorhin wurde schon gesagt, ein Vorteil sei, dass man Radschnellverbindungen über Planfeststellungsverfahren schneller umsetzen kann. Ich weiß nicht, ob das immer der Fall ist; denn wenn wir über gewidmete Straßen sprechen und Planungsänderungen auftreten, muss der Plan festgestellt werden. Das wiederum würde bedeuten, dass man Verzögerungen in der Baurechtschaffung hat. Das kann ein Vorteil sein, muss es aber nicht.

Ich möchte gerne noch einen bereits vorhin angesprochenen Punkt aufgreifen. Nicht nur der Regionalverband FrankfurtRheinMain darf in einem solchen Entwurf genannt werden, sondern natürlich müssen auch die anderen Verbände genannt werden, wie in Nordhessen der Zweckverband Raum Kassel.

Vorsitzende: Als Nächstes habe ich auf der Liste den Magistrat der Stadt Frankfurt, Herrn Hochstein. – Er ist nicht anwesend. Die Regionale Radverkehrsbeauftragte, Stabsstelle Masterplan Mobilität Frankfurt, Frau Quitta?

(Herr Kötter: Das mache ich mit!)

– Das machen Sie mit.

(Herr Kötter: Das ist meine Mitarbeiterin!)

– Okay. – Dann gehe ich weiter in der Liste: der Bürgermeister der Stadt Kelsterbach, Herr Ockel? – Die Stadt Wiesbaden, das Dezernat V, Herr Kowol? – Er ist da. Sie haben das Wort.

Herr **Kowol:** Sehr geehrte Frau Wissler, meine sehr geehrten Damen und Herren! Bezüglich der Aussagen, was Lasten und Kosten von Radschnellwegen anbelangt, kann ich mich meinem Spitzenverbandsvertreter vom Städtetag, Herrn Dr. Dieter, uneingeschränkt anschließen.

Im Hinblick auf die Radschnellwege und deren Realisierung kann ich für größere Städte, zu denen ich auch Wiesbaden zähle, mit Blick auf deren Vorhaben in diesem Bereich nur darauf verweisen, dass wir sehr ergebnisorientiert über solche Lösungen der Mobilität nachdenken und auch handeln wollen.

Wenn man sich anschaut, über welche Flächen wir hier ganz konkret reden, muss ich für Wiesbaden feststellen – ich glaube, das gilt für viele Städte und Gemeinden gleichermaßen –, dass wir uns mit ganz unterschiedlichsten Grundstückseigentümern und -verhältnissen vor Ort und auch über die Gemarkungsgrenzen hinweg beschäftigen müssen, um Radschnellwege zu realisieren. Es sind nicht nur Wirtschafts-, Feld- und Gemarkungswege zu betrachten, sondern wir sind in vielen Bereichen auch in Siedlungsflä-

chen unterwegs und haben die unterschiedlichsten Interessenslagen zu berücksichtigen.

Ich möchte Ihnen an einem Beispiel deutlich machen, das die Stadt Wiesbaden zusammen mit der Stadt Mainz seit einiger Zeit verfolgt, nämlich eine Radschnellverbindung zwischen Wiesbaden und Mainz, wie – ich will nicht sagen: komplex – solch ein Planungs- und Realisierungsprozess mit vielen Akteuren durchaus sehr anspruchsvoll zu organisieren sein wird. Wir wollen von der Wiesbadener in die Mainzer Innenstadt einen Radschnellweg realisieren. Das Projekt soll im Salzbachtal, beginnend ab dem Hauptbahnhof in Wiesbaden, realisiert werden. Hier sind wir neben privaten Grundstückseigentümern und der Bahn für den Bahnhof – sprich: Station & Service – auch mit der DB Netz und Aurelis im Gespräch, um überhaupt Flächen zu erwerben und einen Radschnellweg zu realisieren. Hier geht es um Bahnrecht, um Bahnnutzung und um gewidmete Verkehrsflächen.

Nachdem wir diese Probleme im Umfeld des Hauptbahnhofs gelöst haben, wollen wir den Radschnellweg durch einen zweiten Ring, und zwar mit einem Tunnelbauwerk fortsetzen, bei dem, wenn das gesamte Vorhaben bei Hessen Mobil angesiedelt wäre, auch die Stadt Wiesbaden ins Gespräch kommt. Der zweite Ring gehört der Stadt Wiesbaden. Hier müsste ein Tunnelbauwerk realisiert werden, das für sich genommen schon bezüglich der Abstimmung innerhalb der Stadtverwaltung nicht ganz einfach wäre.

Anschließend wollen wir ein Klärwerk in der Salzbachau komplett mit einem Brückenbauwerk überspannen. Hierzu wären sowohl die Stadt Wiesbaden als auch Eigenbetriebe und übergeordnete Interessen in der Abwasserentsorgung zu kontaktieren.

Danach geht es entlang eines Kleingartengebiets – Kleingärten sind für alle Planungsschritte in einer Kommune eine besondere Herausforderung – über kommunale Wege und entsprechende Wegezuführungen dann erneut über mehrere Straßen. Im Bereich von InfraServ wird ein großes Industriegebiet tangiert. In der Weiterführung sind wir dann wiederum mit der Bahn, sowohl mit der DB Netz als auch mit der DB Immobilien, über Flächen im Gespräch, um diesen Weg fortzusetzen. Am Ende soll parallel zur Kaiserbrücke, einer Bahnbrücke, mit entsprechenden Zugangsmöglichkeiten nach oben – sprich: Barrierefreiheit – eine Querungsmöglichkeit Richtung Mainz erreicht werden.

Allein an diesem Beispiel sehen Sie, dass der Abstimmungsbedarf mit unterschiedlichsten Grundstückseigentümern und Nutzergruppen nicht ganz trivial ist. Das trauen wir uns als Stadt insofern zu, als wir schon heute aus vielen Sachzusammenhängen heraus einen direkten Kontakt mit diesen Menschen und Akteuren haben. Wir gehen auch davon aus, dass wir durch die unmittelbare Nähe der Kommune zu den Mitwirkenden oder den davon zu Überzeugenden in der Lage sein werden, einen solchen Planungsprozess am Ende auch zu einem erfolgreichen Ergebnis – sprich: der Realisierung eines Radschnellwegs – führen können.

Ich will jetzt nicht über die Situation in Mainz reden. Die Kollegin Eder hätte das mit entsprechenden Hinweisen auf die Führung eines Radschnellwegs mitten durch die Mainzer Innenstadt sicherlich noch schön ergänzen können.

Ich möchte noch den zweiten Radweg ansprechen, den wir in der Überlegung und Planung haben – wir sind sehr dankbar, dass sich auch der Regionalverband dieses Themas angenommen hat –, nämlich eine Radschnellverbindung von Wiesbaden nach Frankfurt. Da haben wir ganz andere Akteure mit an Bord, nämlich insbesondere im Be-

reich der Landwirtschaft. Es ist schon angeklungen, dass wir bei Radschnellwegen später in der Nutzung sicherlich diverse Konflikte haben werden.

Ich stelle mir gerade landwirtschaftliche Fahrzeuge vor, die solche Wege mit geringer Geschwindigkeit nutzen. Da muss man Überlegungen hinsichtlich der Konflikte anstellen, die daraus rühren. Diese Konflikte werden wir natürlich vor dem Planungs-, Genehmigungs- und anschließenden Realisierungsvorhaben lösen müssen und nicht erst dann, wenn die Wege schon in Betrieb sind. Es kann nicht angehen, dass erst der Pedelecnutzer oder der touristisch im Verband fahrende Radler einen Konflikt mit einem landwirtschaftlichen Fahrzeug auf diesen Wegen lösen muss. Diese Konflikte müssen wir vorher lösen. Dazu ist eine intensive Abstimmung mit der Landwirtschaft und vielen Grundstückseigentümern, die die Wege heute als Erschließungswege nutzen, erforderlich. Gerade bei diesem Schnellweg wird es auch darum gehen, die jeweiligen kommunalen Befindlichkeiten zusammen mit Hochheim, Hofheim, dem Main-Taunus-Kreis und in der Folge auch mit Hattersheim und Frankfurt unter einen Hut zu bringen. Ich glaube, dass diese planerische Herausforderung – vielleicht auch koordiniert vom Regionalverband, dem ich an der Stelle sehr dankbar wäre, wenn er diese Aufgabe für seinen Bereich auch übernimmt – mit den Hauptakteuren dann zu bewerkstelligen sein wird.

Jetzt stelle ich mir das alles als Aufgabe bei Hessen Mobil vor. Ich weiß, dass Hessen Mobil an vielen Stellen sehr leistungsfähig ist. Aber ich denke, dass gerade die örtliche Kenntnis aus den Gegebenheiten, aus den Nutzungsgruppen und aus den Konflikten heraus letztendlich bei der Kommune einen Vorteil verorten lässt, sodass das Vorhaben, eine Radschnellwegeverbindung zu realisieren, zumindest bei den größeren Städten gut aufgehoben ist.

Ein letzter Aspekt: Sowohl im Planungsverfahren als auch später bei der Nutzung der Radschnellwege muss eine umfassende Kommunikation mit den von mir genannten Gruppen, aber auch mit denjenigen, die mittelbar davon betroffen sind, z. B. Anwohner von Wohnstraßen, die für die Zuwegung zu solchen Radschnellwegen genutzt werden, sichergestellt sein. Auch da sehe ich die Kommunen durchaus in der Lage, solch eine vermittelnde Tätigkeit zu verschiedenen Gruppen innerhalb einer Gemarkung, einer Stadt und einer Region sicherzustellen. Das ist sicherlich eine besondere Herausforderung, um anschließend für eine Akzeptanz der Radschnellwegeverbindungen zu sorgen.

Vorsitzende: Als Nächster hat Herr Kötter vom Regionalverband FrankfurtRheinMain das Wort.

Herr **Kötter:** Frau Vorsitzende, meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst möchte ich die Gelegenheit nutzen und meine Freude zum Ausdruck bringen, dass wir uns heute hier überhaupt mit dem Thema Radschnellwege beschäftigen. Ich glaube, das ist ein sehr gutes Zeichen, auch gesellschaftlich. Wir sollten uns nicht nur damit beschäftigen, ob wir die brauchen oder nicht. Vielmehr muss es auch darum gehen, wer die Trägerschaft dafür haben und wer das Ganze später betreuen soll. Ich denke, das ist ein sehr gutes Zeichen. Das möchte ich an dieser Stelle auch zum Ausdruck bringen.

Als ich den Gesetzentwurf der FDP-Fraktion gelesen habe, hatte ich zunächst große Sorgen, weil ich dachte: Um Gottes willen, jetzt haben wir ein Thema, um das wir uns kümmern und bei dem wir etwas anpacken und bewegen wollen, und dann möchte die FDP uns das gleich wegnehmen, weil sie uns das nicht zutraut. – Aber als ich dann den Text weitergelesen habe, war ich beruhigter, weil drinsteht, dass der Regionalver-

band seine Bemühungen weiter fortführen dürfen soll. Es ist auch unser ausdrücklicher Wunsch und unser ausdrücklicher Wille, das weiter zu machen.

Wir haben den Auftrag unserer 75 Mitgliedskommunen, Radschnellwege in der Region zu planen und zu bauen. Ich möchte an dieser Stelle betonen, dass die diesbezügliche notwendige Zusammenarbeit mit Hessen Mobil und der AGNH absolut gut funktioniert. Wir erfahren da eine sehr gute Unterstützung und können uns wirklich nicht beschweren. Die Zusammenarbeit ist sehr gut.

Wir haben bereits bei drei Radschnellwegen die Machbarkeitsstudien entweder schon fertig, oder sie sind unmittelbar vor der Fertigstellung. Sechs weitere wollen wir in den nächsten Monaten beauftragen. Hierzu werden bis Ende des Jahres Gespräche mit allen beteiligten Kommunen und Kreisen geführt. Dabei zeigt sich – das hat sich schon bei den ersten Gesprächen gezeigt, insbesondere bei Kommunen, die bislang keine Berührung mit diesem Thema hatten –: Es gibt eine gewisse Sorge, was da auf die Kommunen zukommt. Das betrifft insbesondere die kleineren Kommunen, die nicht über große Planungsdezernate oder Ämter verfügen, sondern die nur eine kleine Bauabteilung haben, aber jetzt von einem Radschnellweg tangiert sind. Die sehen durchaus auch die Vorteile, haben aber die Sorge: Wir müssen jetzt mehrere Tausend Euro für eine Machbarkeitsstudie bereitstellen. Wir wollen, wenn die Machbarkeitsstudie positiv ist, dass der Radschnellweg gebaut wird. Auch da kommen erhebliche Kosten auf uns zu, anschließend auch in der Unterhaltung. – Das ist eine Herausforderung für viele Kommunen.

Die bisherigen Bemühungen des Regionalverbands werden solidarisch von allen 75 Kommunen über die Verbandsumlage finanziert. Aber natürlich stoßen auch wir da an Grenzen. Der Regionalverband hat kein eigenes Geld, das er den Kommunen unterstützend zur Verfügung stellen könnte, um die anschließenden Arbeiten zur Unterhaltung der Radwege zu finanzieren.

Wir sind der Meinung, dass es einen Koordinator braucht, der das Ganze voranbringt, insbesondere wenn viele Kommunen beteiligt sind. Sie hatten das Beispiel mit zwei beteiligten Kommunen angesprochen. Ich glaube, dann braucht man nicht zwingend eine überregionale Struktur, die das Ganze betreut. Aber gerade wenn mehrere Kommunen betroffen sind – bei den meisten Radschnellwegen sind drei, vier, fünf, sechs Kommunen betroffen –, ist es absolut sinnvoll, dass das von einer übergeordneten, neutralen Stelle bearbeitet wird. Das möchte der Regionalverband gerne weiterhin machen. Wir wollen an der Planung und an der Umsetzung arbeiten und freuen uns, dass der Gesetzentwurf diesbezüglich eine entsprechende Öffnung vorsieht.

Wir sehen insbesondere anschließend bei der Unterhaltung eine große Herausforderung, auf die noch keine Antwort gefunden worden ist; denn die Radschnellwege sind wirklich nur dann zielführend und sinnvoll, wenn sie vernünftig unterhalten werden und es beispielsweise auch einen Winterdienst gibt. Nur dann können sie ganzjährig als eine Alternative zum Straßenverkehr und zum ÖPNV gesehen werden. Da sehen wir durchaus noch Potenzial und Luft nach oben. Deswegen begrüßen wir den Vorstoß der FDP, sich damit zu beschäftigen, ob das Land hier verstärkt in die Verantwortung gehen kann.

Vorsitzende: Das Wort hat Herr Bachmann vom Zweckverband Raum Kassel.

Herr **Bachmann**: Sehr geehrte Frau Vorsitzende, sehr geehrter Herr Minister, meine Damen und Herren Abgeordnete! Ich freue mich, dass wir aus Nordhessen angehört werden. Wir haben gerade schon aus verschiedenen Richtungen gehört, dass der Zweckverband Raum Kassel – das meine ich überhaupt nicht als Vorwurf – für die Südhessen nicht ganz so auf dem Schirm ist wie der Regionalverband FrankfurtRheinMain.

Deswegen ist der erste Punkt: Natürlich muss der Zweckverband Raum Kassel in dem Gesetzentwurf genauso auftreten wie der Regionalverband FrankfurtRheinMain. Es gibt ja ohnehin nur diese zwei Verbände. Daher brauchen wir nicht von weiteren Verbänden in Hessen zu sprechen, die Planungsrecht wahrnehmen.

Das, was wir tun, ist gesetzlich verankert. Das Kassel-Gesetz hat bis in die 1970er-Jahre hinein dafür gesorgt, dass die Stadt Kassel keine Eingemeindungen vorgenommen hat, sondern dass wir jetzt eine Planungsregion mit dem Zweckverband Raum Kassel haben, die die zehn Speckgürtelkommunen und die Stadt Kassel zusammenbindet und der letzten Endes sowohl die Verkehrsentwicklungsplanung als auch alle anderen Bereiche der Entwicklungsplanung nach Baugesetz zugeordnet sind. Das geht weiter bis zu den Flächennutzungsplanungen. Das bedeutet, es gibt nur den einen Flächennutzungsplan und die eine Entwicklungsplanung in der Region Kassel.

Eine Besonderheit bei uns ist, dass auch der Landkreis immer mit im Boot ist. Dann sprechen wir im Zweckverbandsgebiet schon über 330.000 bzw. gut 400.000 Menschen, wenn man den gesamten Landkreis betrachtet. Das ist – zugegebenermaßen – für Südhessen nicht viel, für Nordhessen aber doch eine ganze Menge.

Auch wir stehen jetzt vor der Herausforderung, die Mobilitätswende zu gestalten. Deswegen sind für uns Raddirektverbindungen und Radschnellwege ein ganz wichtiges Element.

Ich möchte gern an Herrn Kötter anknüpfen und zunächst einmal feststellen, dass die Zusammenarbeit mit der AG Nahmobilität Hessen ausgezeichnet ist, dass wir uns da in sehr guten Händen befinden und dass – dies hat der Kollege aus Wiesbaden angesprochen – die Verankerung der Planung in der Region und dann wiederum die Partnerschaft mit dem Land Hessen aus unserer Sicht ein sehr gutes Modell ist, an das man weiterhin anknüpfen sollte.

Zu den Bezugspunkten zu Hessen Mobil eine ganz praktische Erfahrung: Wer in Nordhessen einmal an der Fulda in Richtung Hann. Münden unterwegs war, der wird festgestellt haben, dass im letzten Jahr dort die B 80 saniert wurde. Das war eine Hessen-Mobil-Baustelle. Da ist etwas passiert, was vor ein paar Jahren noch völlig undenkbar gewesen wäre: Man hat die B 80 einspurig gesperrt, damit der R 1 durchgängig befahrbar bleibt. Man hat tatsächlich den Radverkehr bevorzugt, ihn über die Bundesstraße geleitet und somit dem Radverkehr vonseiten Hessen Mobil hier Vorrang gegeben. Dazu muss ich sagen: Das sind genau die Zeichen, die Herr Sanden angesprochen hat. Hessen Mobil geht schon den Weg in Richtung Verkehrswende. Wir sehen, dass die richtigen Schritte auch von der Landesseite, vom Verkehrsministerium eingeschlagen worden sind.

Zu dem Gesetzentwurf ganz konkret: Wir haben in der AGNH den Weg der Dreistufigkeit bei der Radverkehrsentwicklung eingeschlagen. Die Raddirektverbindung ist die zweite Stufe, die Radschnellverbindung ist die erste Stufe, und dann haben wir noch überörtliche Radverbindungen. Ich habe den Gesetzentwurf der FDP-Fraktion vom Sinn her so verstanden, dass man vielleicht gar nicht so stark differenzieren wollte, sondern dass

man vor allen Dingen die schnellen Radverbindungen fördern will, egal wie das Ganze dann ausformuliert wird. Man muss nur von der Begrifflichkeit her aufpassen, dass man den nordhessischen Raum gerade dann, wenn es um die Grenze, das Potenzial von 2.000 Radfahrern geht, nicht abhängt. Denn wir sehen ja nicht nur das, was wir heute handhaben können, sondern wir haben bei uns in der Verkehrsentwicklungsplanung auch das Ziel, den Modal Split im Umweltverbund, also den Fußgänger, den Radfahrer und den ÖPNV-Nutzer, gemeinsam nach vorne zu bringen.

Weiterhin sehen wir, dass die Finanzierung im Teil E des Gesetzentwurfs relativ grob abgehandelt wurde, was ich nachvollziehen kann. Ich will nur deutlich machen, dass, wenn jetzt der große Schwung in die Radverkehrsentwicklung kommt und die Baulastträgerschaft, die auch wir für entscheidend betrachten, dann anders aufgestellt werden soll, natürlich auch über die Finanzierung eine klare Aussage getroffen werden muss. Dem Land Hessen muss klar sein, dass hier deutlich mehr Geld notwendig ist als bisher.

Wir kennen die Baulastträgerschaft des Landes im Zusammenhang mit dem Radverkehr derzeit nur entlang von Landesstraßen. Wenn wir jetzt überörtliche Radschnellverbindungen schaffen, werden die nicht nur an Landesstraßen sein, sondern insbesondere auch auf ehemaligen Feldwegen usw. Daher stimmen wir dem Ansatz, das auf die gleiche Ebene zu heben und das damit auch in der Baulastträgerschaft bei Hessen Mobil zu halten – da stimme ich mit den Vertretern des Hessischen Städte- und Gemeindebundes und des Hessischen Städtetags überein; wir als Verband sind in beiden Organisationen Mitglied –, eindeutig zu. Die Straßenbaulastträgerschaft darf nicht zum Showstopper der Mobilitätswende werden; denn gerade die kleineren Kommunen werden eine gewisse Scheu haben, die ohnehin schon knappen Unterhaltungsmittel – schauen Sie sich einmal einige Gemeindestraßen in Hessen an! – dann auch noch für Radwege aufzubringen.

Ich darf heute auch für den Nordhessischen Verkehrsverbund sprechen. Wir sind in der glücklichen Situation, dass der NVV und der Zweckverband sehr eng zusammenarbeiten. Vom Nordhessischen Verkehrsverbund möchte ich gerne noch mitgeben, dass es wichtig ist, bei der künftigen Radverkehrsentwicklung und -gestaltung auch die Verknüpfung zu den öffentlichen Nahverkehren eindeutig vorzusehen, und zwar durch gemeinsame Mobilitätsprojekte, Beschilderungen usw. Denn nur gemeinsam kann der Verbund hier seine Schlagkraft entfalten.

Ich fasse zusammen: Grundsätzlich begrüßen wir das Vorgehen, dass man bestimmte Punkte gegebenenfalls noch gesetzlich fassen möchte. Wir sehen aber auch, dass das, was das Land Hessen im Zusammenwirken mit Hessen Mobil und den Kommunen bisher etabliert hat, ein tragfähiger Ansatz ist, auf dem man weiterarbeiten sollte. Gerade die Planungsregion oder interkommunale Zusammenschlüsse können hier beschleunigend wirken und sind da Vorbilder, sowohl der Regionalverband FrankfurtRheinMain als auch wir, die jetzt federführend drei Raddirektrouten bis zur Bauphase planen, bis diese an die Kommunen übergeben werden. Das wird in den mittelhessischen Bereichen realisiert, wo wir bislang noch nicht allzu viel sehen.

In diesem Sinne hoffen wir, dass es weiter vorangeht, und freuen uns auf die Zusammenarbeit.

Vorsitzende: Herr Bachmann, Sie haben auch für den NVV gesprochen, haben Sie gerade gesagt. – Ich schließe die Frage an, ob jemand vom RMV anwesend ist. – Das ist nicht der Fall. Ist jemand vom VRN hier? – Auch nicht.

Ich habe jetzt eine längere Liste von Absagen. Deswegen frage ich, ob sich noch jemand im Raum befindet, der als Anzuhörender eingeladen wurde und noch nicht zu Wort gekommen ist. – Das ist nicht der Fall.

Dann sind wir mit den Stellungnahmen der Anzuhörenden fertig und können in die Fra-gerunde einsteigen. Das Wort hat die Frau Abg. Müller.

Abg. **Karin Müller (Kassel):** Ich habe eine Frage an den Zweckverband Raum Kassel und an den Regionalverband FrankfurtRheinMain. Sie sind ja jetzt schon bei der Planung der Raddirektverbindungen und der Radschnellwege. Das wird von allen auch hoch anerkannt. Wenn in Zukunft die Arbeit vom Land auf Sie übertragen würde, haben Sie dann nicht die Befürchtung, dass es Schnittstellen- und Kompetenzprobleme geben wird, wenn das nicht direkt gemacht wird?

Dann habe ich noch eine Frage an Herrn Kowol. Sie haben sehr detailliert aus der Praxis geschildert, welche Probleme es da gibt, und für mich eindeutig das jetzige Modell favorisiert. Haben Sie denn Ideen aus der Praxis, wie man die Planung und den Bau von Radwegen noch beschleunigen könnte, unabhängig davon, ob es Radschnellwege, Raddirektverbindungen oder was auch immer sind?

Meine letzte Frage richtet sich an Frau Grimm. Sie haben gesagt, dass es bei der Bau-rechtsbeschaffung Vor- und Nachteile gibt. Könnten Sie noch näher ausführen, welche Vorteile es auf der einen Seite und welche Nachteile es auf der anderen Seite gibt?

Vorsitzende: Dann nehmen wir noch die Fragen von Herrn Abg. Dr. Naas und danach von Herrn Abg. Eckert dazu.

Abg. **Dr. Stefan Naas:** Ich habe zunächst eine Frage an den Stadtrat Kowol. Mich würde interessieren, was Sie für Überlegungen in Ihrem Dezernat haben, was Sie später, wenn die Radwege, die Sie geplant haben, gebaut worden sind, für die Bauunterhaltung tun wollen. In diesem Zusammenhang reden wir auch über die Beleuchtung und die Müllentsorgung, aber natürlich auch über die Räumung im Winter.

Darüber hinaus würde mich interessieren – diese Frage geht an Sie, Herr Kowol, aber auch an den Regionalverband –, wie Sie im Moment planungsrechtlich vorgehen. Wenn Kommunen Radwege und Radschnellverbindungen bauen, geht das ja nicht ohne Planungsrecht. Das heißt, auch in diesem Fall kann nicht direkt gebaut werden. Manchmal hat man den Eindruck, dass das alles auf kommunaler Ebene relativ einfach ist. Aber soweit ich weiß, ist trotzdem ein Bebauungsplanverfahren notwendig. Dazu ist meine Frage, wie lange das dauert und welche Erfahrungen Sie in diesem Zusammen-hang haben.

Abg. **Tobias Eckert:** Ich habe eine Frage an den Vertreter der Stadt Wiesbaden, weil Sie sehr ausführlich geschildert haben, dass alles gut sei. Da verwundert mich, dass zumin-dest der Hessische Industrie- und Handelskammertag explizit einen Teilbereich bei den

Radverkehrswegen anspricht und deutlich macht, dass Wiesbaden und Hofheim Beispiele dafür sind, dass man etwas verändern muss, weil dort nichts vorankommt. Vielleicht könnten Sie mir das noch näher schildern; denn das würde ja Ihren Ausführungen, dass alles gut sei, eklatant widersprechen. Das betrifft ein Verbindungsstück des Radwegs mit dem Namen historische Elisabethenstraße.

Sie haben Skepsis hinsichtlich der Leistungsfähigkeit von Hessen Mobil. Die Kritik an Hessen Mobil und das Kaputtorganisieren in den letzten 20 Jahren teile ich. Wäre es nicht notwendig, bei Hessen Mobil z. B. Fachingenieurinnen und Fachingenieure im Bereich Radverkehrswegebau zusätzlich einzustellen? Das haben wir schon im letzten Jahr im Haushalt beantragt, aber die Mehrheit hat das abgelehnt. Wäre das nicht ein Weg, um diese Organisation überhaupt erst einmal fit zu machen, damit wir uns wirklich mit diesem Thema beschäftigen können?

Abg. **Marius Weiß:** Ich habe eine Frage an Herrn Kowol, wenn er jetzt schon hier ist. In der Auflistung Ihrer Radschnellwege von Wiesbaden aus habe ich den von Wiesbaden nach Taunusstein vermisst. Ich habe am Montag in der Zeitung gelesen, dass dieser vonseiten der Stadt Wiesbaden nicht weiterverfolgt wird. Das hat jetzt nicht unmittelbar etwas mit dem Gesetzentwurf zu tun. Aber ich bitte Sie, mir zu sagen, warum der in Ihrer Auflistung nicht enthalten war und was Sie von diesem Radschnellweg halten.

Vorsitzende: Wir steigen jetzt in die Beantwortung der Fragen ein und beginnen mit Frau Grimm.

Frau **Grimm:** Ich möchte, bevor ich auf die Baurechtschaffung zu sprechen komme, gerne einen Schritt zurückgehen. Wir als Stadt Kassel möchten die Raddirektverbindungen nicht an der Stadtgrenze enden lassen, sondern wir wollen damit bis in das Zentrum hineingehen. Das heißt, wir enden an der Universität Kassel, am Holländischen Platz. Das bedeutet natürlich viele Nutzungskonflikte. Wir haben den ÖV, den Kfz-Verkehr, die Fußgänger und die Radler. Je weiter man in die Innenstadt kommt, umso höher sind die Nutzungsansprüche.

Wenn wir über eine Förderung des Radverkehrs sprechen, dann heißt das, den Radverkehr an Knotenpunkten zu beschleunigen oder auch einmal zu bevorzugen. Außerorts ist das gar kein Thema. Da kann man über Über- und Unterführungen sprechen. Kommen wir aber in den innenstädtischen Bereich, so gibt es Knotenpunkte. Wir kommen an klassifizierte Straßennetze, Landesstraßen und Kreisstraßen. Dann können wir den Radverkehr nicht mehr bevorzugen. Das heißt, mit einem solchen Gesetzentwurf ist der Kfz-Verkehr dem Radverkehr in der Netzhierarchie gleichgestellt. Damit bekommt man vielleicht eher die Chance, eine Radschnellverbindung oder eine Raddirektverbindung an Knotenpunkten zu bevorzugen, um die Wartezeit zu reduzieren.

Ich komme jetzt zu dem Baurechtsverfahren. Wenn wir außerorts sind oder wenn es um Grundstücke geht, hat man natürlich den Vorteil, über ein Planfeststellungsverfahren vielleicht schneller an Grundstücke zu kommen. Wenn wir den Radverkehr aber innerorts über eine Tempo-30-Zone oder über eine Fahrradstraße führen und wir dort eine Planänderung machen, dann bedeutet das, dass der Plan festgestellt werden muss und ein Planfeststellungsbeschluss notwendig wird, wenn man in der Netzhierarchie über gewidmete, klassifizierte Straßen nachdenkt. Das würde zu einer Verlängerung der

Baurechtschaffung führen, im Gegensatz zum heutigen Zustand. Das Ganze hat Vor- und Nachteile.

Herr **Kowol**: Frau Vorsitzende, meine sehr geehrten Damen und Herren! Zu den Fragen kann ich Folgendes sagen: Bei der Beschleunigung von Radschnellwegeplanungen in Kommunen ist sicherlich maßgebend, dass wir gute Förderkulissen dazu haben. Das ist zum Teil gegeben. Hier könnten wir uns allerdings noch die eine oder andere Verbesserung vorstellen. Auch brauchen wir einen direkten Zugang zu den Koordinationsmöglichkeiten, die auf Landesebene, aber auf der Ebene der Mittelbehörden vorhanden sind, sodass man über diese Projekte mit den staatlichen Stellen, die über die Kommune hinausgehend einzubeziehen sind, sehr eng ins Gespräch kommt.

Ich hatte vorhin die Bahn mit ihren diversen Zuständigkeiten angesprochen. Den Koordinierungsbedarf könnte man auch von anderer Seite noch unterstützen, wobei wir da bislang eigentlich ganz gute Gespräche geführt haben. Es ist nur etwas schwierig, wenn man mit unterschiedlichsten Akteuren, die für eine Fläche zuständig sind, reden muss.

Zu den Fragen zur Bauunterhaltung: Das sind in der Tat spannende Fragen, die wir im kommunalen Bereich mit einer Vielzahl von Radwegen schon heute zu stemmen haben. Wir gehen davon aus, dass wir bei innerstädtischen Radschnellwegeverbindungen und auch bei Radwegen, die nicht nur landwirtschaftlich genutzt werden, das Thema Beleuchtung angehen müssen. Das ist fast zwingend, weil wir davon ausgehen, dass diese Wege auch von anderen Verkehrsteilnehmern genutzt werden, und weil sich mit der Zahl der Nutzer die Frage der Beleuchtung natürlich automatisch stellt.

In Wiesbaden haben wir einen Winterdienst für Radwege, aber vielleicht noch nicht überall so etabliert. Wir gehen davon aus, dass diese Wege dann auch unterhalten werden müssen. Die Bauunterhaltung ist selbstverständlich. Ich sehe allerdings auch eine finanzielle Beteiligung des Landes – Herr Dr. Dieter hat es ja angesprochen – für solche Radschnellverbindungen.

Zu der Frage nach den Problemen, die wir Richtung Hofheim und Hochheim mit der Elisabethenstraße haben: Gerade das ist ein schönes Beispiel dafür, warum es nicht so schnell vorangeht. Diese Radwegeverbindung könnte durchaus eine Schnellverbindungsqualität haben. Hier geht es um eine Radwegeverbindung vom Rhein im Bereich Biebrich bis nach Hofheim, Hochheim. Das ist eine Größenordnung von 10 bis 15 km. Bislang scheiterten aber alle Überlegungen dazu, weil die Querverbindung von Hessen Mobil entlang der L 3017 derzeit nicht vorangetrieben wird; das ist die Verbindung zwischen Eddersheim und Wallau. Wir sind jetzt, nachdem wir uns zweieinhalb Jahre lang mit den benachbarten Kommunen dazu kurzgeschlossen haben, mit Hofheim und Hochheim dabei, das auf den Weg zu bringen. Hessen Mobil ist leider nicht in der Lage gewesen, das Ganze planerisch in Angriff zu nehmen. Wir machen das jetzt in einer Dreierkonstellation mit Hofheim und Hochheim, unterstützt vom Main-Taunus-Kreis.

Bei diesem Radweg haben vor allen Dingen das Problem des Grundstückserwerbs. Wir sind in der Abstimmung mit vielen Landwirten, die wir jetzt wegen kleiner Parzellen in irgendeiner Weise belästigen müssen, damit wir einen entsprechenden Grunderwerb tätigen können. Das müssen wir gemeinsam abstimmen, auch die Planung entlang der Landesstraße. Hessen Mobil ist dazu bereit, weil sie das selbst nicht leisten können. Das ist eines der Hemmnisse, warum wir an dieser Stelle noch nicht weitergekommen sind. Der Hinweis kam auch zu Recht. Die Elisabethenstraße als historische Römerstraße ist nicht nur für die Römer wichtig gewesen, die damals noch nicht Rad gefahren sind. Es

drängt sich als direkte Verbindung, als schnelle Radwegeverbindung geradezu auf, dieses Projekt auch interkommunal umzusetzen.

Herr Weiß, zu Ihrer Frage mit dem Taunuskamm: Das ist nicht korrekt. Soweit ich weiß, hat Herr Zehner mich nicht angeschrieben. Wir sind in beiden Rathäusern auf der Suche nach diesem Schreiben. Das mag aber vielleicht auch ein Versehen aufseiten von Taunusstein sein. Ich habe das deswegen nicht erwähnt, weil wir da noch nicht so weit sind wie mit den anderen Radschnellwegeverbindungen Richtung Mainz und Frankfurt.

Wir sind derzeit zusammen mit Hessen-Forst dabei, durch den Wald – nicht entlang von Bundesstraßen, weil es maximal schwierig ist, sie noch mit Radverkehrsanlagen auszustatten –, auf Wald- und Wirtschaftswegen eine Radwegeverbindung über den Taunuskamm zu identifizieren. Seit es Pedelecs gibt, ist es kein Problem mehr, die 500 m Höhe aus der Wiesbadener Innenstadt über den Taunuskamm Richtung Taunusstein zu überwinden. Hierzu gibt es Gespräche mit Taunusstein. Wir führen in unserem Stadtgebiet Gespräche mit unseren Förstern. Wir sind auf der Suche nach geeigneten Wegebeziehungen, die auch topografisch akzeptabel sind. Auch mit dem Rheingau-Taunus-Kreis haben wir dazu Gespräche geführt. Wir sind sehr eng mit Niedernhausen im Gespräch. Da gab es auch erste Ansätze zu Radwegeverbindungen. Das Gleiche gilt für Bad Schwalbach. Der neu gewählte Bürgermeister von Bad Schwalbach war schon bei mir, und wir haben uns darüber ausgetauscht.

Insofern kann ich Ihnen schon Vollzug berichten bezüglich der planerischen Absichten der Landeshauptstadt Wiesbaden, mit benachbarten Gebietskörperschaften, Städten und Gemeinden Radwegeverbindungen zu realisieren.

Wo wir schon seit Jahren auch dank Hessen Mobil sehr erfolgreich sind, ist entlang des Rheins. Sie können von Wiesbaden-Schierstein – wir schaffen gerade die Anschlussmöglichkeiten in die Innenstadt über die Saarstraße – wunderbar bis Rüdesheim fahren. Dann gibt es noch eine kleine Lücke von 250 m. Die ist dort dankenswerterweise auf Tempo 30 reduziert. Ich befahre diese Strecke regelmäßig. Dann kommt der grandiose touristische Radweg im Mittelrheintal bis an die Landesgrenze, der uns am Ende des Tages auch nur läppische 110 Millionen € kostet. Ich kann Ihnen nur empfehlen, den einmal auszuprobieren.

(Minister Tarek Al-Wazir: Nicht der Radweg allein! Auch die Bundesstraße!)

– Das war eine kleine Provokation in Richtung Ministerium. Sie haben es wahrgenommen.

Tatsache ist, dass sich dieser Radweg schon in der Realisierung befindet und dass man dann im überörtlichen Netz am Ende bis nach Bonn unterwegs sein kann.

Vorsitzende: Damit kann der Abg. Weiß seine Fahrradtouren planen, auch wir, beispielsweise Radtouren am Rhein. Ich kann bestätigen, dass das ein sehr schöner Radweg ist.

Herr **Kötter:** Herr Dr. Naas hat nach dem planungsrechtlichen Vorgehen gefragt. Wir haben immer gesagt: Wir wollen das Modell Ockel in die Region transportieren, also so, wie Herr Ockel das gemacht hat, nämlich Schritt für Schritt und Stück für Stück in Kärnerarbeit mit Bebauungsplänen arbeiten und dort etwas umsetzen, wo es funktioniert. Das ist unser momentaner Plan. Wir wissen, dass wir damit wahrscheinlich an der einen

oder anderen Stelle auch an Grenzen stoßen werden. Wenn wir dann an diesen Grenzen angekommen sind, werden wir uns Gedanken darüber machen, wie wir diese überwinden können. Aktuell haben wir außer den Bebauungsplanverfahren nichts, mit dem wir arbeiten können.

Hinsichtlich der Dauer, lieber Kollege Naas, traue ich mir keine Prognose abzugeben. Alles, was ich jetzt sagen würde, wäre falsch. Je größer die gesellschaftliche Akzeptanz des Projekts und je größer die Unterstützung aus den Rathäusern und auf allen Ebenen ist, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass wir zügig zu guten Ergebnissen kommen werden. Das ist sicherlich ein ganz großer Erfolgsfaktor dabei.

Frau Müller, Sie haben nach möglichen Schnittstellen- oder Kompetenzproblemen gefragt, die wir sehen. Die sehe ich an der Stelle nicht. Wenn das Land das klar an uns übertragen würde, glaube ich nicht, dass es dann Reibungen geben wird. Im Gegenteil: Wir erhoffen uns davon natürlich auch eine finanzielle Unterstützung. Wie gesagt: Momentan leisten das die Kommunen des Regionalverbands über ihre Verbandsumlage komplett. Das wäre eher ein positiver Punkt, den wir sehen. Aber ich glaube nicht, dass es da zu Reibungsverlusten kommen würde.

Herr **Bachmann**: Noch etwas zu der Zusammenarbeit bzw. zu den möglichen Reibungsverlusten: Das Gut der kommunalen Selbstverwaltung wird ja immer sehr hochgehalten. Die Kommunen haben sich in den Verbänden entweder freiwillig oder gegebenenfalls auch mit einem gesetzlichen Hintergrund zusammengeschlossen und üben dort schon die Praxis der kommunalen Zusammenarbeit. Die beiden Verbände sind jetzt explizit genannt, auch die Übertragbarkeit auf die Kommunen. Die Frage ist, ob man das zwingend gesetzlich regeln muss; denn an sich ist die Kommunikation mit dem Land über die AGNH schon jetzt so gut, dass sich bereits etablierte Formen der Koordination ergeben haben.

Ich möchte noch einen Punkt in den Blick nehmen, bei dem es noch viel wichtiger ist, die Schnittstellen anzugehen. Das ist dann der Fall, wenn wir die Phase der Planung überwinden und uns darum kümmern, wer die ganze Chose im Bau und später im Unterhalt bezahlt. Wir sehen im Moment, dass über das Straßenbaufinanzierungsgesetz, über das Klimapaket und über Bundesmittel eine Vielfalt von Förderinstrumenten auf uns zukommt, bei denen sich jeder die Frage stellt: Wie kann ich jetzt meinen besten Fördermix zusammenstellen?

Hier ist es wiederum gut, dass wir mit der AGNH jemanden haben, der das schon jetzt gemeinsam mit den Kommunen koordiniert, und dass auch die Kommunen ein Teil davon sind. In der AGNH ist ja nicht nur eine Prägung des Ministeriums sichtbar, sondern auch die Kreise, die Kommunen, die Mitglieder wirken dort mit. Das heißt, es gibt eine konzeptionelle Arbeit, die von der Landesseite in die Kommunen abstrahlt. Umgekehrt gibt es eine Spiegelung von den Kommunen zum Land.

Meine Damen und Herren, ich persönlich sehe es so: Wenn wir die komplexen Herausforderungen, vor denen wir stehen – Klimawandel, Verkehrswende, Energiewende –, gestalten wollen, dann brauchen wir eine durchgängige Gemeinschaft vom Land bis in die einzelne Kommune. Ich glaube, es ist auch der direkte Draht wichtig, dass sich die Mandatsträger in den Kommunen vom Land mitgenommen fühlen. Da kann es durchaus sein, dass eine Zusatzebene, die über Hessen Mobil als zentralistische Steuerungsorganisation eingeschoben würde – ich übertreibe das jetzt einmal ein bisschen –, nicht unbedingt hilfreich ist.

Daher: Lassen Sie uns partnerschaftlich mit Land und Kommunen zusammenarbeiten und die Förderung der Raddirektrouten und Radschnellverbindungen weiter nach vorn treiben.

Uns freut auf jeden Fall, dass dieses Thema gerade von der FDP-Fraktion – ich muss zugeben, ich hätte nicht unbedingt von dieser Seite mit so einem Gesetzentwurf gerechnet – erkannt wurde und dass man jetzt gemeinsam daran arbeiten will.

(Abg. Oliver Stirböck: Wir werden halt immer unterschätzt!)

Vorsitzende: Ich schaue einmal in die Runde der Abgeordneten, ob es noch Fragen gibt. – Das ist nicht der Fall.

Dann darf ich mich bei den Anzuhörenden für die schriftlichen Stellungnahmen und auch dafür, dass Sie hier gewesen sind, ganz herzlich bedanken. Herzlichen Dank insbesondere an diejenigen, die einen weiteren Weg hierher hatten. Ich bedanke mich auch herzlich bei den Stenografen, die das alles für uns protokolliert haben.

Ich schlage vor, dass wir jetzt drei Minuten unterbrechen und dann mit der Ausschusssitzung fortfahren. Um 15:17 Uhr machen wir weiter; denn wir haben ja noch eine lange Tagesordnung. – Herzlichen Dank.