

Ausschussvorlage WVA 20/6 – öffentlich – Teil 1

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

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

– Drucks. [20/1080](#) –

1.	ADFC Hessen	S. 1
2.	Regionalverband FrankfurtRheinMain	S. 4
3.	Fahrradbeauftragte der Stadt Kassel	S. 6
4.	Hessischer Industrie- und Handelskammertag	S. 8
5.	Hessischer Radfahrerverband e. V.	S. 10
6.	Zweckverband Raum Kassel	S. 12
7.	Hessischer Landkreistag	S. 15

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Stellungnahme des ADFC Hessen zum Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten, Gesetz zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen – Hessisches Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG) – Drucks. [20/1080](#) –

1. Der Gesetzentwurf der FDP ist zu begrüßen und entspricht der langjährigen Forderung des ADFC Hessen nach einer diesbezüglichen Änderung des Hessischen Straßengesetzes. Durch Gesetz muss der Umfang der Baulast durch das Land erweitert werden.

Erst wenn Radschnellverbindungen in der Baulast des Landes liegen, können auch in Form von Vereinbarungen die Planung und der Bau sowie die Finanzierung von Radschnellverbindungen zum Beispiel durch Kommunen oder Verbände übernommen werden.

2. Gemäß dem geltenden Hessischen Straßengesetz fallen Radwege nur dann in die Baulast des Landes, wenn sie zum Baukörper einer Landesstraße gehören. Als Landesstraßen werden im Gesetz (§ 3) Straßen definiert, "die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend einem über das Gebiet eines Kreises hinausgehenden Durchgangsverkehr dienen (...)."

Zum Straßenkörper einer Landesstraße gehören aber nur die sogenannten unselbstständigen Radwege. Das sind "Radwege, auch wenn sie ohne unmittelbaren räumlichen Zusammenhang im Wesentlichen mit der für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmten Fahrbahn gleichlaufen".

Diese Sichtweise ist auf den Kraftfahrzeugverkehr fixiert, die Erfordernisse des Radverkehrs bleiben unbeachtet. Die eigenständige Bedeutung einer Radverkehrsinfrastruktur, die erforderlich ist, um das Potential des Radverkehrs für die Sicherung und Gewährleistung der Mobilität zu erschließen, wird dabei außer Acht gelassen.

Daher ist nach Auffassung des ADFC Hessen eine Neuregelung für regionale Radwege und eine Erweiterung der Baulast des Landes auch für selbständige Radwege, die eine regionale Bedeutung haben, erforderlich.

3. Die Baulast des Landes kann die Schaffung von Radschnellverbindungen erleichtern und beschleunigen. Die entscheidende Voraussetzung dafür ist, dass Hessen Mobil in die Lage versetzt wird, diese Aufgabe – unter angemessener Einbeziehung der Kommunen – tatsächlich übernehmen zu können.

Da dies bislang noch nicht gesichert ist, begrüßt der ADFC Hessen es sehr, dass der Regionalverband FrankfurtRheinMain die Initiative als Vorhabenträger in der Rhein-Main-Region ergriffen hat. Für die geplanten Radschnellverbindungen, wie zum Beispiel Frankfurt-Hanau oder Frankfurt-Vordertaunus, bietet der Regionalverband den Kommunen an, die Vorhabenträgerschaft zu übernehmen und damit die Planung und den Bau von Radschnellverbindungen durchzuführen.

Nach Fertigstellung würden die Radschnellverbindungen (sofern es keine gesetzlichen Änderungen geben wird) unter die Baulastträgerschaft der beteiligten Kommunen fallen, sodass deren Betrieb und Wartung in kommunaler Verantwortung lägen.

4. Das Land kann Baurecht im Rahmen der Planfeststellung schaffen. Es müssen allerdings Verfahren gefunden oder neugestaltet werden, die eine sehr zügige Umsetzung von Planungen in tatsächlich befahrbare Radschnellverbindungen ermöglichen. Dazu wäre es wünschenswert, wenn der Hessische Landtag in einem Programm die Planung und den Bau bestimmter Radschnellverbindungen beschließt. Dies würde die Rechtfertigung und das notwendige öffentliche Interesse an Radschnellverbindungen erhöhen.

Bisher müssen sich die beteiligten Kommunen untereinander einigen. Maßgebend dabei ist das schwächste Glied in der Kette. Kann eine Kommune trotz hoher Förderung ihren Eigenanteil nicht finanzieren, kann das gesamte Projekt platzen, was kontraproduktiv ist.

5. Der FDP-Entwurf ist parallel zum entsprechenden Gesetz in Baden-Württemberg formuliert. Dort heißt es, dass Radschnellverbindungen vor allem dem Alltagsverkehr dienen sollen. Dies sieht der FDP-Entwurf nur in der Begründung, nicht aber im Gesetzestext vor. Das macht die Realisierung von Radschnellverbindungen sogar einfacher möglich als in Baden-Württemberg, was wir begrüßen, insofern tatsächlich ein Nutzerpotential vorhanden ist.
6. Es sollte zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass stillgelegte Bahntrassen auf ihre Eignung als Radschnellverbindungen zu untersuchen sind. Dies sollte allerdings nicht dazu führen, dass dadurch die begrüßenswerten Bemühungen, stillgelegte Schienenstrecken als Bahnverbindungen zu reaktivieren, gestört werden.

7. Im Gesetzentwurf heißt es: „Den Kreisen und Kommunen, sowie dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, kann durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnellverbindungen übertragen werden.“

Dieser Passus ist wichtig, damit begonnene Projekte weitergeführt werden können und damit z.B. der Regionalverband das Thema vorantreiben kann, wenn das Land es nicht macht. Die explizite Nennung des Regionalverbandes sollte andere Verbände und relevante Organisationen, wie den Zweckverband Raum Kassel, Lahnpark GmbH (Gießen-Wetzlar) oder die Deutsche Bahn (Wetterau) natürlich nicht ausschließen.



Regionalverband FrankfurtRheinMain
Postfach 11 19 41, 60054 Frankfurt am Main

An Janine Wissler
Vorsitzende des Ausschusses für
Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen
des Hessischen Landtags
Postfach 3240
65022 Wiesbaden

Der Erste Beigeordnete

Ansprechpartnerin: Quitta Antje
Stabsstelle Masterplan Mobilität
Telefon: +49 69 2577-1595
quitta@region-frankfurt.de

12. November 2019

Öffentliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)

Der Regionalverband FrankfurtRheinMain nimmt wie folgt Stellung:

Zusammenfassung:

Der Gesetzentwurf ist grundsätzlich zu begrüßen. Aus Sicht des Regionalverbandes gehört die Baulastträgerschaft für Radschnellverbindungen in die Verantwortung des Landes Hessen. Damit würde auch diesem Premiumbaustein radverkehrlicher Infrastruktur seiner Bedeutung nach angemessen Rechnung getragen. Dies würde auch gleichen oder ähnlichen Entwicklungen in anderen Bundesländern und europäischen Staaten entsprechen.

Radschnellverbindungen als ergänzendes Element bestehender Verkehrsinfrastruktur in Hessen stellen einen wichtigen Baustein einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik in Hessen dar. Im Sinne der dringend notwendigen Verkehrswende in Hessen ist neben dem zügigen Bau von Radschnellverbindungen auch deren Unterhalt langfristig zu sichern. Der Regionalverband sieht es hierfür als notwendig an, dass Radschnellverbindungen mit ihrer anerkannten überregionalen Verbindungsfunktion unter die Baulast des Landes fallen, auch wenn sie streckenweise nicht begleitend an einer Landesstraße verlaufen. Nur auf diese Weise ist gewährleistet, dass, neben der Planung und dem Bau, insbesondere der Unterhalt von Radschnellverbindungen nicht von den Finanzierungsmöglichkeiten betroffener Kommunen abhängig ist.

Seite 2 zum Schreiben vom 12. November 2019



Mehr Chancen auf Realisierung

Mit der Aufnahme von Radschnellverbindungen als eigenständige Kategorie an Landesstraßen in das hessische Straßengesetz ist die Möglichkeit gegeben, dass das Land im Rahmen von Planfeststellungsverfahren Baurecht schaffen kann. Nach Auffassung des Regionalverbands stellt die Planfeststellung nicht das zwingende Baurechtsverfahren für Radschnellverbindungen dar; sie kann jedoch im Prüfungsfall das erforderliche Instrument für die Umsetzung sein.

Für den Regionalverband FrankfurtRheinMain ist der Passus im Gesetzentwurf, dass die Planung und der Bau von Radschnellverbindungen neben Kommunen und Kreisen auch auf den Regionalverband übertragen werden kann, von zentraler Bedeutung. Dies entspricht der Weiterführung von Projekten, die der Regionalverband bereits begonnen hat. Zudem ermöglicht es ihm als Vorhabenträger neue Radschnellverbindungen für seine Kommunen auf den Weg zu bringen.

Die Aktivitäten des Regionalverbands im Bereich Radschnellwege (s. Beschlüsse der Verbandskammer im Anhang) dürfen durch das Gesetz nicht ausgebremst werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rouven Kötter
Mobilitätsdezernent

Eisert, Martina (HLT)

Betreff: Öffentliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)

Von: Grimm, Anne [<mailto:Anne.Grimm@kassel.de>]

Gesendet: Montag, 18. November 2019 08:49

An: Schnier, Heike (HLT)

Cc: Eisert, Martina (HLT)

Betreff: AW: Öffentliche Anhörung im Hessischen Landtag zum Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Wissler,
sehr geehrte Frau Schnier,

gerne nehmen wir Stellung zu dem Gesetzentwurf „Gesetz zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen - Hessisches Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG)“ der Fraktion der Freien Demokraten.

Deutschlandweit gewinnen Radschnellverbindungen an Bedeutung. Der Gesetzentwurf ist grundsätzlich zu begrüßen. Gemäß dem geltenden Hessischen Straßengesetz (HStrG) befinden sich nur dann Radwege in der Baulast des Landes, wenn sie zum Baukörper einer Landesstraße als unselbständiger Radweg gehören. Der Netzcharakter der Landesstraßen zielt hierbei auf den Kfz-Verkehr ab. Der Radverkehr hat keine eigenständige regionale Verkehrsbedeutung (Netzhierarchie).

Mit dem Gesetzentwurf rückt die Netzbedeutung des Radverkehrs in den Fokus. Bereits in dem vom Land Hessen veröffentlichten „Hessischen Radnetz“ werden drei Ausbaustufen unterschieden:

- Radschnellverbindungen
- Raddirektverbindungen
- Radverbindungen (einschließlich der Radfernwege)

An diese Ausbaustufen sind unterschiedliche Anforderungen geknüpft (s. Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessens). Der Gesetzentwurf darf sich nicht nur allein auf die Radschnellverbindungen beschränken, sondern ist mindestens um die Stufe „Raddirektverbindungen“ zu erweitern. Hiermit werden auch bereits identifizierte Korridore mit Nutzerpotentiale von 1.500 bis 2.000 Radfahrenden pro Werktag berücksichtigt. Nach Auffassung der Stadt Kassel ist die Erweiterung der Radverkehrs-Netzhierarchie um Raddirektverbindungen wichtig, da ansonsten nur im Ballungsraum Frankfurt Rhein Main aufgrund der Nutzerzahlen Radschnellverbindungen auftreten werden. Eine Stärkung des Radverkehrs soll aber auch im übrigen Bundesland ermöglicht werden, wenn es sich um (über)regionale Radverkehrsverbindungen wie beispielsweise die Vernetzung „Oberzentrum-Mittelzentrum“ handelt.

Die Einteilung des Radverkehrs erhält gegenüber dem Kfz-Verkehr eine Gleichberechtigung. Die Landes- und Kreisstraßen werden somit den Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen gleichwertig gegenübergestellt. Dies ermöglicht dann auch die geforderte zügige Befahrbarkeit der Radschnell- und Raddirektverbindungen insbesondere an Knotenpunkten, um der Radschnell- bzw. Raddirektverbindung je nach Netzbedeutung Vorfahrt gegenüber der klassifizierten Straße gewähren zu können.

Mit der Klassifizierung in Radschnellverbindungen (gleichzusetzen mit Landesstraßen nach § 3 Abs. 1 Nr. 1) und Raddirektverbindungen (wäre gleichzusetzen mit Kreisstraßen § 3 Abs. 1 Nr. 2) ist bei jeder Planungsänderung ein Planfeststellungsverfahren bzw. Entfall auf Plangenehmigung nach § 33 des HStrG durchzuführen. Dies kann unter bestimmten Voraussetzungen den Bau beschleunigen, um ggf. Grundstücke zu erwerben. Generell wird es den Planungszeitraum eher verlängern, da vor dem Bau neuer oder der Änderung bestehender Radschnellverbindungen (bzw. Raddirektverbindungen) der Plan festzustellen ist, auch dann, wenn es sich um eine nicht klassifizierte Straße wie beispielsweise um eine Tempo-30-Zone handelt. Der sich dadurch ergebende Zeitbedarf für die Schaffung des Baurechts (Genehmigungsverfahren) ist im Projektablauf frühzeitig einzuplanen.

Anmerkung zu § 41 Abs. 1 (1) des Gesetzentwurfes: Neben dem Regionalverband Frankfurt Rhein Main ist auch der Zweckverband Raum Kassel zu benennen.

Mit dem Gesetzentwurf kann die Schaffung von Radschnellverbindungen erleichtert und beschleunigt werden. Entscheidend hierfür ist, dass Hessen Mobil über die dazu benötigten (personellen) Ressourcen ausgestattet wird, um diese Aufgabe übernehmen zu können. Die Einbeziehung der Kommunen ist weiterhin unerlässlich. Nach wie vor ist es wichtig, dass den Kommunen, Kreise oder Verbänden (Regionalverband Rhein Main oder Zweckverband Raum Kassel) die Planung und der Bau der Radschnellverbindungen durch eine Vereinbarung übertragen werden kann (s. § 41 Abs. 1 (1)). Es ist davon auszugehen, dass mit einer entsprechenden Vorlage leichter Fördergelder vom Bund akquiriert werden können.

Mit freundlichen Grüßen
im Auftrag
Anne Grimm



HIHK e. V. - Wilhelmstraße 24-26 - 65183 Wiesbaden

Hessischer Landtag
Frau Heike Schnier / Frau Martina Eisert
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

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

Gesetzentwurf der Freien Demokraten zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen (HRadSVG)

15. November 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf des Gesetzes zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen. Hierzu möchten wir uns wie folgt äußern:

Eine rechtliche Regelung zur Ausgestaltung von eigenständigen Landesradschnellverbindungen setzt voraus, dass die Übernahme der Baulast durch das Land Hessen für entsprechende Infrastrukturen zielführend für den Ausbau der Radverkehrswege in Hessen ist.

Im Rahmen der Entwicklung eines Radhauptnetzes sowie einer Strategie für Radschnellwege in Hessen beschäftigt sich das Land Hessen bereits mit dem strategischen Aufbau der Infrastruktur. Mit gesetzlichen Rahmenbedingungen, technischen Empfehlungen und der Vergabe von Fördermitteln nimmt das Land Hessen eine lenkende Funktion für den Radwegebau ein.

Die Planung eigenständiger Landesradschnellverbindungen in Baulast des Landes Hessen hätte den Vorteil, dass die Umsetzung dieser Projekte aus einer Hand erfolgt. Durch den Aufbau von Personal bei Hessen Mobil könnte die Planung und Umsetzung der Projekte erheblich beschleunigt werden. Dadurch können auch touristische Potentiale entlang der Fahrradstrecken schneller erschlossen werden.

Bei der Übertragung der Aufgabe auf das Land Hessen sollte sichergestellt werden, dass die laufende Bearbeitung des bestehenden Sanierungsstaus sowie bereits geplanter Infrastrukturprojekte nicht vernachlässigt werden.

Aus der Vergangenheit sind Fälle bekannt, bei denen Gemeinden von überörtlichen Verbindungen beteiligt sind, sodass zwar eine Baulast

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

Ihr Ansprechpartner:
Dr. Alexander Theiss
Tel. 069 2197-1332
a.theiss@frankfurt-main.ihk.de

Hessischer Industrie- und
Handelskammertag (HIHK) e. V.
Wilhelmstraße 24-26
65183 Wiesbaden
info@ihk.de | www.ihk.de

Präsident:
Eberhard Flammer

Geschäftsführer:
Robert Lippmann

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

Amtsgericht Wiesbaden
Register Nr.: VR 7167



besteht, aber aus unterschiedlichen Gründen kein Eigeninteresse für einen Projektfortschritt vorhanden ist.

Bei überörtlichen Verbindungen, an denen mehrere Kommunen Baulasten tragen, müssen alle Kommunen bisher eigenständig planen, Fördermittelanträge stellen, die Bauvorgabe durchführen und finanzielle Eigenmittel in den Haushalten vorhalten. Die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Eigenmotivation der Kommunen zum Ausbau bestimmter Verbindungen variieren jedoch erheblich.

Das Beispiel der fehlenden Verbindungsstücke der historischen Elisabethenstraße zwischen Wiesbaden und Hofheim zeigen dies deutlich: Während die Erschließungswirkung der Verbindung für die Städte Wiesbaden und Hofheim hoch ist, führt der geplante Radweg tangential zwischen landwirtschaftlichen Flächen an Hochheim vorbei. Es ist in diesem Fall daher nur verständlich, dass das Projekt von Seiten der Stadt Hochheim nicht mit erster Priorität verfolgt wird.

Dennoch zeigt das Beispiel des Radschnellwegs Darmstadt- Frankfurt, welcher in kurzer Zeit durch die Regionalpark RheinMain SÜDWEST GmbH geplant und bereits teilweise gebaut wurde, dass ein schneller Projektfortschritt auch ohne Übertragung von Baulasten funktioniert. Dies setzt allerdings eine finanzielle Leistungsfähigkeit sowie ein starkes Eigeninteresse der beteiligten Kommunen voraus.

Aufgrund der genannten Erwägungen begrüßen wir den vorliegenden Gesetzentwurf zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen.

Aus terminlichen Gründen werden wir an der Anhörung am 27.11.2019 nicht persönlich teilnehmen können.

Mit freundlichen Grüßen


Robert Lippmann
Geschäftsführer


Dr. Alexander Theiss
Federführer Verkehr

Hessischer Radfahrerverband e.V.



Hessischer Radfahrerverband e.V. · Otto-Fleck-Schneise 4 · 60528 Frankfurt

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

65183 Wiesbaden

Geschäftsstelle
Otto-Fleck-Schneise 4
60528 Frankfurt
Telefon: 069 -17415207
Telefax: 069-17415208
E-mail:
geschaeftsstelle@hessen-radsport.de
Internet:
www.hessen-radsport.de

Bankverbindung
Nassauische Sparkasse
BIC NASSDE55XXX
IBAN DE25 5105 0015
0100 0709 36

StNr. 45 250 06038

Anhörung
Hessisches Radschnellverbindungsgesetz

18.11.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend die gewünschte Stellungnahme:

Zum Entwurf des Radschnellverbindungsgesetzes (HRadSVG) der Fraktion der Freien Demokraten vom 23.08.2019 nehmen wir wie folgt Stellung:

- Der Hessische Radfahrerverband ist laut Satzung für die Beaufsichtigung, Pflege und Förderung aller Zweige des Radsportes und des Radfahrwesens zuständig.
- Radschnellverbindungen werden unter den Aspekten Mobilitätswende insbesondere mit Wirkung auf ökologischer und gesundheitlicher Ebene, Entlastung von Straßen- und Schienenverkehr und auf den schneller werdenden Alltags- und Pendlerverkehr projiziert.
Touristische und radsportliche Aspekte sind untergeordneter Natur.
- Wir begrüßen diese Gesetzesinitiative, die zur vorhandenen Radinfrastruktur ein qualitativ gutes und leistungsfähiges überörtliches Landesnetz in Hessen zum Ziel hat. Für den Radsport hat es insbesondere drei Wirkungen:
 - Die Motivation das Rad im Alltag vermehrt zu nutzen wird in breitere Bevölkerungsschichten getragen. Die Fertigkeiten auf und mit dem Fahrrad vertiefen sich. Damit wächst auch die Motivation, das Fahrrad als Sportgerät zu nutzen und das Angebot eines unserer angeschlossenen Radsportvereine wahrzunehmen.
 - Die Trainingsmöglichkeiten für Radsportlerinnen und Radsportler verbessern sich.
Viele Radwege waren und sind von der Anlage in Breite, Linienführung an Knoten, viele Ein- und Ausfahrten, Kreuzungen und Mischverkehr einem radsportlichen Training nicht förderlich.
 - Radtourenfahrten (RTF) die Breitensportliche Adaption des Straßenrennsportes und im weit geringeren Maße die Countrytourenfahrten (CTF) und die Wanderfahrten sind von der





Teilnehmerzahl, der weitgehend angestrebten bevorrechtigten oder kreuzungsfreien Linienführung sowie einer ausreichenden „baulichen“ Breite hier besser, ungefährdeter unterwegs, als dies heute Straßen und viele Radwege bieten können.

Countrytourenfahrer sind eher auf Wirtschafts- und Waldwegen unterwegs, Radwanderer suchen das Natur- und Kulturerleben wenn möglich nicht parallel zu Landstraßen. So werden diese beiden Gruppen hier nicht überrepräsentiert sein.

Radtouren- und Countrytourenfahrerinnen und -fahrer reisen bereits heute schon aus beachtlichen Distanzen per Rad zu den Veranstaltungen unserer Vereine an und würden zukünftig von einer guten Radinfrastruktur Vorteile haben.

- Nach dem Anspruch einer Radschnellverbindung ist sie nach Anlage 2 zu § 41 StVO mit Z 237 auszuschildern und ist damit benutzungspflichtig. Somit stellt sich die Frage nicht, ob der Radsport auf diesen Strecken präsent sein darf.
- Änderungs- und Ergänzungsbedarf sehen wir an dem Gesetzesentwurf nicht.

Vielmehr ist für uns die Umsetzung von Interesse, die teilweise auch außerhalb des Gesetzentwurfes liegt

- Wie Art des Ausbaues, Oberflächenbeschaffenheit, Kurvenradien, Mitbenutzung durch anderer Verkehrsteilnehmer
- Umfeld: Was nützt die beste Radverbindung, wenn es am Ziel keine geeignete Infrastruktur gibt. Z.B. Abstellmöglichkeiten, evtl. Duschen

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Peter Pagels
Vizepräsident Geschäftsführung & Medien

Zweckverband Raum Kassel, Ständeplatz 13, 34117 Kassel

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft
Energie, Verkehr und Wohnen

65022 Wiesbaden

Körperschaft des öffentlichen Rechts
- Der Verbandsdirektor -

Zuständig: VD Bachmann

Telefon: (0561) 10970-0
Durchwahl: (0561) 10970-
Fax: (0561) 10970-35
E-Mail: info@zrk-kassel.de
Internet: www.zrk-kassel.de

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom
1 A 2.4, 26.09.2019

Unsere Zeichen, unsere Nachricht vom

Kassel, 18.11.2019

**Gesetzentwurf, Fraktion der Freien Demokraten
Gesetz zum Ausbau von Radschnellverbindungen in Hessen –
Hessisches Radschnellverbindungsgesetz (HRadSVG) – Drucks.**

Stellungnahme Zweckverband Raum Kassel (ZRK) mit Anmerkungen des
Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV) zur Vorbereitung der öffentlichen mündlichen Anhörung
vor dem Landtag am 27.11.2019

Sehr geehrte Frau Vorsitzende Wissler,
Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrte Frau Schnier,

zum Gesetzentwurf HRadSVG der Freien Demokraten nimmt der ZRK wie folgt Stellung:

Einleitung, Vorbemerkung

Im Verbandsgebiet¹ ist der ZRK für die Verkehrsentwicklungsplanung zuständig. In enger Abstimmung mit dem Landkreis und der Stadt Kassel, sowie dem NVV verfolgt der ZRK das Ziel, den Modalsplit zu Gunsten des Umweltverbundes weiterzuentwickeln. Insbesondere die Stärkung des Alltagsradverkehrs in Verbindung mit dem Ausbau und der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV sind dabei Schlüsselaufgaben.

Nach Abschluss einer Machbarkeitsstudie im Jahr 2018 hat der ZRK die Federführung für die Realisierungsplanung von drei Raddirektverbindungen² übernommen.

Mit der Planung der ersten Verbindung (Kassel – Vellmar) ist bereits begonnen worden.

¹ Der Zweckverband Raum Kassel (ZRK) als Träger der kommunalen Entwicklungs- und Flächennutzungsplanung bildet die verbindende Brücke zwischen Stadt und Landkreis Kassel. Der Planungshoheit des Verbandes zugehörig sind die Kommunen Kassel, Ahnatal, Baunatal, Calden, Fuldabrück, Fulda, Kaufungen, Lohfelden, Niestetal, Schauenburg und Vellmar. Die weiteren 19 Kommunen des Landkreises Kassel sind über die Mitgliedschaft des Landkreises mittelbar ebenfalls im Verband über die Entsandten des Kreistages in der Verbandsversammlung vertreten.

² <https://www.zrk-kassel.de/aktuelles/artikel/2018/raddirektverbindungen-im-zweckverband-raum-kassel.html>

Für die Region Kassel wird es weiterhin darauf ankommen, die Qualität und damit auch die Attraktivität der Radstrecken auch im Anschluss der Raddirektverbindungen auf dem Gebiet der Stadt Kassel und der Landkreiskommunen weiter zu optimieren, um möglichst viele Bürger*innen für das Radfahren als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu gewinnen.

Mit der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) hat das Land Hessen eine inzwischen gut etablierte Kooperationsplattform zwischen dem Land Hessen und kommunalen Vertretern für den Ausbau und die Weiterentwicklung des Radverkehrs eingerichtet.

Stellungnahme:

Der Grundgedanke des HRadSVG als „Änderungsgesetz“ des HStrG die Radschnellverbindungen den Landesstraßen gleichzusetzen wird durch den ZRK grundsätzlich unterstützt.

Aus Sicht des ZRK muss dieser Gedanke jedoch zwingend auf die dreistufige³ Klassifizierung von überörtlichen Radwegen des Landes Hessen erweitert werden. Diese Dreistufigkeit ist in der AGNH mit der kommunalen Seite abgestimmt und etabliert.

Die Beschränkung auf Radschnellverbindungen hätte zur Folge, dass die wichtigen Korridore für Raddirektverbindungen mit Nutzerpotentialen von weniger als 2000 Radfahrern pro Werktag unberücksichtigt blieben und damit insbesondere der nordhessische Raum und somit auch der Ballungsraum Kassel - das ZRK-Gebiet - stark benachteiligt würde. Gleiches gilt sinngemäß für die Radverbindungen.

Der ZRK sieht die im Gesetzentwurf unter „E“ dargestellte Finanzierung kritisch, da für ein flächendeckendes Alltagsradnetz in Hessen, welches unter anderem das Ziel hat, die Oberzentren mit den Mittelzentren zu verbinden, deutlich mehr Finanzmittel erforderlich sind als bisher.

Insbesondere die Baulastträgerschaft überörtlicher Radverbindungen sollte nach Auffassung des ZRK durch das Land Hessen künftig ebenso übernommen werden, wie bei überörtlichen Kraftfahrzeugstraßen. Hier liegt eine große Chance, dem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur insbesondere in finanzschwachen Kommunen mehr Rückenwind zu geben.

Eine einheitliche Übernahme der Baulastträgerschaft des Landes für Radschnellverbindungen und Raddirektverbindungen sollte das Ziel einer gleichberechtigten Förderung des Radverkehrs in den Hessischen Regionen sein. Hierbei ist auch darauf zu achten, dass „Hessen-Mobil“ als zuständige Landesstelle mit ausreichend Personal ausgestattet wird, um die Vielzahl an notwendigen Radverkehrsentwicklungen und Unterhaltungsarbeiten geordnet vorantreiben und gewährleisten zu können.

In Artikel 1, 3. (Neufassung § 41 Abs. 1 HStrG) fehlt die Übertragbarkeit an den ZRK. Diese ist zu ergänzen.

Der **NVV** weist darauf hin, dass bei Planung, Bau und Unterhaltung der Radschnellwege und Raddirektverbindungen in Hessen eine Verknüpfung mit Bahnhöfen und Stationen vorgesehen werden soll. Dies muss insbesondere in der Linienführung bzw. Ausschilderung der entsprechenden Verbindungen und Wege Berücksichtigung finden.

³ Radschnellverbindungen, Raddirektverbindungen, Radverbindungen, vgl.:
<https://www.nahmobiel-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>

Fazit:

Der ZRK sieht in der Struktur der AGNH und dem somit eingeschlagenen Weg der Kooperation zwischen Land und ZRK eine gute Ausgangsbasis für eine weitere Stärkung des Alltagsradverkehrs im Modal-Split.

Es wird kurz- und mittelfristig darauf ankommen, in den Bereichen Planung, Investition und Unterhalt (Baulastträgerschaft) auskömmliche Finanzmittel seitens des Landes Hessen bereit zu stellen und durch AGNH und Hessen-Mobil an der Seite der Kommunen und kommunalen Zusammenschlüsse zur Umsetzung in Radverkehrsprojekten zu bringen.

Der vorgelegte Entwurf des HRadSVG muss aus Sicht des ZRK vor Beratung entsprechend der vorliegenden Stellungnahme angepasst werden.

Mit freundlichen Grüßen



Kai Georg Bachmann



Hessischer
Landtag

Hessischer Landtag · Frankfurter Str. 2 · 65189 Wiesbaden

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

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

Frankfurter Str. 2
65189 Wiesbaden

Telefon (0611) 17 06 - 0
Durchwahl (0611) 17 06- 70

Telefax-Zentrale (0611) 17 06- 27
PC-Fax-Zentrale (0611) 900 297-70
PC-Fax-direkt (0611) 900 297-86

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

Datum: 18.11.2019
Az. : te/653.22; 650.00

**Anhörung des Hessischen Landtages zu LT-Drs. 20/1080: Gesetzentwurf
Fraktion der Freien Demokraten für ein Gesetz zum Ausbau von
Radschnellverbindungen in Hessen (Hessisches Radschnellverbindungsgesetz
(HRadSVG)**

Ihr Schreiben vom 26.09.2019, Az. I A 2.4
Stellungnahme des Hessischen Landkreistages

Sehr geehrte Frau Ausschussvorsitzende
Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
sehr geehrte Frau Schnier

wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit dem Sie uns den Gesetzentwurf der
Fraktion der Freien Demokraten für ein Gesetz zum Ausbau von Radschnellverbindungen
in Hessen zugeleitet haben. Auf der Grundlage einer Befragung seiner Mitglieder erklärt
sich der Hessische Landtag hierzu wie folgt:

Gegen den Gesetzentwurf bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.

In der Diskussion des Themas Radschnellverbindungen unter unseren Mitgliedern zeigt sich,
dass die Übernahme von Radschnellverbindungen in die Straßenbaulast des Landes
grundsätzlich begrüßt wird. Allerdings fällt es in kleinen, finanzschwachen und ländlich
strukturierten Kommunen schwer, die für die Radschnellverbindungen angedachten
Standards, wie z. B. die in den Qualitätsstandards des Landes für Radschnellverbindungen
festgelegte Breite von Radschnellwegen, die in der Regel im Zweirichtungsverkehr vier
Meter beträgt, umzusetzen.

In der Gesetzesbegründung unter B. Zu den Regelungen im Einzelnen, Zu Art. 1, Zu
Nr. 1, 4. Absatz, Satz 2 auf Seite 4 heißt es unter anderem unter Bezugnahme auf die
geltenden Regelungen für Radschnellverbindungen:

„Zudem sollte eine Verkehrsbelastung von in der Regel 2.000 Fahrradfahrten pro Tag für die Radschnellverbindung bestehen.“

Diese Vorgabe, neben den anderen bestehenden Anforderungen beispielhaft genannt, ist in der Regel für ländliche Räume problematisch, da die geforderte Frequenz oft nicht erreicht wird. Damit sind aber oft auch nicht die geforderten Ausbaustandards zwingend. Daher sollte darüber nachgedacht werden, für ländliche Räume angepasste Anforderungen aufzustellen, die letztlich dann auch die Möglichkeit eröffnen einen Beitrag zur Verkehrsinfrastruktur gerade in diesen Regionen zu schaffen, die zur Steigerung ihrer Attraktivität auf einen Mix der verschiedenen Verkehrssysteme angewiesen sind.

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

Wir bitten um Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Matthias Drexelius
Geschäftsführender Direktor