

Ausschussvorlage WVA 20/6 – öffentlich – Teil 2

Stellungnahmen der Anzuhörenden

zu dem

Gesetzentwurf

Fraktion der Freien Demokraten

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

– Drucks. [20/1080](#) –

- | | |
|---|-------|
| 8. Radverkehrsbeauftragter des Landkreises Kassel | S. 17 |
| 9. Magistrat der Landeshauptstadt Wiesbaden | S. 20 |
| 10. Hessischer Städtetag | S. 22 |
| 11. Landratsamt Böblingen | S. 24 |



LANDKREIS KASSEL

- DER KREISAUSSCHUSS -

Landkreis Kassel • Postfach 13 50 • 34363 Hofgeismar

Hessischer Landtag
Ausschuss für Wirtschaft
Energie, Verkehr und Wohnen

65022 Wiesbaden

220 Verkehr und Sport

Stefan Arend
Radverkehrsbeauftragter

Außenstelle Hofgeismar
Kasinoweg 22
34369 Hofgeismar
Raum 1.20

Telefon: 05671 8001-2269
Telefax: 05671 8001-2180
stefan-arend@landkreiskassel.de

Ihr Schreiben/Zeichen

Unser Schreiben/Zeichen

Datum

20. November 2019

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

– Drucks. 20/1080 –

Schriftliche Stellungnahme des Landkreises Kassel zum Gesetzesentwurf der Fraktion der Freien Demokraten

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

gerne nimmt der Landkreis Kassel Stellung zu dem o.g. Gesetzesentwurf und begrüßt grundsätzlich alle Aktivitäten, die zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Dies gilt insbesondere dann, wenn gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Finanzierung des Radwegebaus sicherzustellen oder die Unterhaltung von Radwegeverbindungen.

Der hiesige Gesetzesentwurf sieht vor, dass zukünftig der Bau von eigenständigen Radwegen sowie Radschnellverbindungen durch das Land Hessen erfolgen soll. Das Land würde somit die rechtliche Grundvoraussetzung erhalten, landesweite hessische Radschnellverbindungen zu schaffen.

Aus unserer Sicht ist es zunächst ein positives Signal, wenn das Land Hessen beabsichtigt, sich noch stärker als bisher an der Finanzierung des Radwegebaus zu beteiligen und zudem, dem Radverkehr durch eine Gleichsetzung der Radschnellverbindungen zu den Landesstraßen eine höhere Wertigkeit für die Bedeutung des Radverkehrs beimisst. Jedoch beinhaltet der vorliegende Gesetzesentwurf verschiedene Aspekte, die kritisch zu betrachten sind und im Folgenden näher erläutert werden.

Bankverbindungen:
Kasseler Sparkasse (BLZ 520 503 53) Nr. 200 000 460
IBAN: DE 43 52050353 0200000460 BIC: HELADEF 1 KAS

Postbank Frankfurt/M. (BLZ 500 100 60) Nr. 126 67 – 601

Telefon: 05671 8001-0
Telefax: 05671 8001-0
Internet: www.landkreiskassel.de

Gemäß Artikel 1 HRadSVG ist vorgesehen, dass das für Straßenwesen zuständige Ministerium die Radschnellverbindungen bestimmt. Hierbei besteht die Gefahr, dass aufgrund der im südlichen Ballungsraum höheren Verkehrszahlen, die übrigen Bereiche von Hessen – insbesondere die Region Kassel im nördlichsten Teil – möglicherweise nachrangig berücksichtigt werden könnten. Gestützt werden diese Bedenken allein schon dadurch, dass laut Ziff. 3 Abs. 1 im Artikel 1 HRadSVG den Kreisen und Kommunen, sowie des Weiteren allein dem Regionalverband FrankfurtRheinMain, durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau der Radschnellverbindungen übertragen werden können. Unseres Erachtens wäre es zu begrüßen, diese Legitimation auf weitere Verbände in Mittel-, Ost- und Nordhessen zu erweitern, sowie insbesondere den Zweckverband Raum Kassel (ZRK) einzubeziehen, zumal der ZRK die bisherigen Planungen von Raddirektverbindungen in der Region Kassel federführend wahrnimmt. Grundsätzlich stellt sich darüber hinaus die Frage, ob die bisherigen Planungen zu den sogenannten Raddirektverbindungen auch Teil des hier vorgesehenen Gesetzesentwurfs werden, oder ob es hier noch eine gesetzlich näher zu definierende Unterscheidung der Begrifflichkeiten gibt.

Fraglich ist zudem, ob die aus dem Gesetz resultierenden zusätzlichen Aufgabenbereiche von Hessen Mobil ausreichend umgesetzt werden können, da die bisherige Auslastung als Straßenbaulastträger unseres Erachtens bereits sehr hoch ist. Obgleich Hessen Mobil der Bedeutung der Radverkehrsförderung, insbesondere durch die Gründung der Steuerungsgruppe Radverkehr und der wachsenden Vernetzung des Kompetenzzentrums Verkehrsinfrastrukturförderung mit dem Landkreis Kassel sowie den Kommunen, bereits einen höheren Stellenwert gegeben hat.

Nichtsdestotrotz ist es wichtig, dass eine gesetzliche Grundlage für Radschnellverbindungen, die Interessen und Bedürfnisse der Kommunen vor Ort nicht untergräbt. Insbesondere die Arbeit und finanzielle Förderung der im Jahre 2016 gegründeten Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen (AGNH) hat maßgeblich dazu beigetragen, dass zahlreiche Kommunen ihre Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur und zur Erhöhung des Radverkehrsanteils erweitert haben. Aus dem Landkreis Kassel sind beispielsweise alle 29 Kommunen beigetreten und nehmen verstärkt Angebote zur Radverkehrsförderung mit Unterstützung der AGNH wahr. Wenn das Land Hessen hier zukünftig übergeordnet für Radschnellverbindungen zuständig sein möchte, sollte die Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität Hessen daher weiterhin ein wesentlicher, zentraler Bestandteil der Nahmobilitätsförderung bleiben und den Kommunen, als Herzstück für die Bürgerinnen und Bürger, die Möglichkeit der Beteiligung und Entscheidungskompetenz gegeben werden.

Aus dem Gesetzesentwurf geht bislang noch nicht hervor, welche zeitlichen Zielvorgaben es für die Erstellung eines hessenweiten Netzes von Radschnellverbindungen gibt und welches Budget das Land Hessen dabei gedenkt, hierfür im Gesamtvolumen bereitzustellen. Darüber hinaus ist das Aufstellen eines sog. Landesradschnellverbindungsbedarfsplan noch sehr vage beschrieben, um dessen Zweckmäßigkeit und inhaltliche Ausrichtung beurteilen zu können. Auch hier gilt, dass alle Regionen des Landes gleichberechtigt behandelt werden sollten.

Des Weiteren ist bei einem durch die Landesregierung forcierten Bau von Radschnellverbindungen darauf zu achten, wie die Regelungen für die Unterhaltungs- und Verkehrssicherungspflichten sind und ob deren Einhaltung, insbesondere von kleineren Kommunen mangels Personal und finanzieller Ausstattung, überhaupt möglich ist oder ob diese Kosten vom Land Hessen getragen werden.

Ergänzend der Hinweis, dass ggf. vor einem etwaigen Erlass dieses Gesetzes, Erfahrungsberichte hinsichtlich der Anwendung und Umsetzung bei anderen Bundesländern eingeholt werden können, welche bereits über ein vergleichbares Radschnellverbindungsgesetz verfügen.

Zusammengefasst würde der Landkreis Kassel es begrüßen, wenn das Land Hessen die Finanzierung für den flächendeckenden Ausbau von Radschnellverbindungen übernimmt, bei deren Planung und Umsetzung jedoch die Belange der Kreise und Kommunen berücksichtigt und keine Bevorzugung bestimmter Regionen vornimmt. Der Hinweis gilt insbesondere auf die besonderen Bedürfnisse und Anforderungen zur Mobilitätsverbesserung im ländlichen Raum, der beim Vorhaben zum Ausbau von Radschnellverbindungen mit besonderem Augenmerk zu berücksichtigen ist. Als negatives Beispiel noch der Hinweis auf die bestehende Situation des Hessischen Radfernwegs R 4 im Wolfhager Land. Dieser wird über viele Kilometer auf einer stark befahrenen und zum Teil schlecht einsehbaren Landesstraße geführt. Weder die Sicherheit noch der Fahrspaß des Radfahrens wird auf solch einer Strecke gewährleistet, nichtdestotrotz wird die Situation seitens des Land Hessen oder von Hessen Mobil seit langer Zeit geduldet, ohne dass sich an der Beschaffenheit des Hessischen Radfernweges etwas verbessert.

Mit freundlichen Grüßen



Stefan Arend



Hessischer Landtag
Bereich Ausschussgeschäftsführung
Plenardokumentation

Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

Der Magistrat

Dezernat für Umwelt,
Grünflächen und Verkehr

Stadtrat Andreas Kowol

18. November 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

vorab möchte ich Ihnen meine Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zum Gesetzentwurf Radschnellverbindungs-gesetz (HRadSVG) zukommen lassen.

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung im Hessischen Landtag zur -Drucks. 20/1080- HRadSVG

Der Antrag der FDP zielt darauf ab, dass Radschnellverbindungen eine den Landesstraßen vergleichbare überregionale Kategorie im Hessischen Straßengesetz aufgenommen wird, die eine Schaffung und Übernahme von Radschnellverbindungen in Straßenbaulast des Landes erfordert.

Planung-, Bau und Unterhalt von Radschnellwegen sollen künftig- wie Landesstraßen- auch eine eigene rechtliche Kategorie erhalten und zukünftig entsprechend vom Land betrieben werden.

Die Landeshauptstadt Wiesbaden arbeitet gegenwärtig mit dem Land Hessen bei der Planung von Radschnellwegen zusammen. Mit der Förderung des Landes werden aktuell die Machbarkeitsuntersuchungen für die Radschnellverbindung Wiesbaden- Mainz vorangetrieben.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen hat hierfür die notwendigen Grundlagen initiiert und die Basis für die systematische Planung geschaffen.

Das Land Hessen unterstützt die Landeshauptstadt Wiesbaden in Form von Planungsgrundlagen (Identifizierung von Korridoren für Radschnellverbindungen), einheitlichen Qualitäts-

standards und Musterlösungen und stellt Städten, Gemeinden, Gemeinde- und Zweckverbänden sowie Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturunternehmen mit dem „Nahmobilität“ vielfältige Förderungen zur Verfügung.

Jedoch bin ich davon überzeugt, dass wir als Kommune die Planung mit den vielfältigen Anforderungen an die kommunale Infrastruktur schnell, selbst und direkt umsetzen sollten. Gerade beim Radverkehrsmittel Rad ist die Kenntnis der Örtlichkeiten und die Kenntnis von Flächenverfügbarkeiten ein entscheidender Faktor für die zügige Umsetzung von Radschnellwegen.

Beim notwendigen Flächenerwerb haben die Kommunen vorrausschauend die Möglichkeiten der optimalen Gestaltung, etwa durch die Möglichkeit zur Bereitstellung eigener Flächen oder durch strategische Bodenbevorratung. Besonders verfügen Kommunen häufig über eine direktere Ansprechmöglichkeit gegenüber privaten Grundstückseigentümern.

Die Führung, Dimensionierung, Ausgestaltung, avisierte Bevorrechtigung und insbesondere die städtebaulich verträgliche „Implementation“ von Radschnellwegen in bestehende Straßenräume ist ein wichtiger Bestandteil der kommunalen Verkehrsplanung.

Dabei gilt es nicht nur, die spezifischen Planungsparameter und Qualitätskriterien für Radschnellwege zu erfüllen, sondern gleichzeitig einen städtebaulich und verkehrlich verträglichen Ausgleich mit den Raum- und Nutzungsansprüchen anderer Verkehrsträger zu finden. Viele Anforderungen stellen sich ebenfalls an die Ausgestaltung von Knotenpunkten und an die Verkehrsregelung für bevorrechtigte Radverkehre.

Die Kooperation zwischen dem Land Hessen und der Kommune ein maßgebender Baustein um die Umsetzung voranzutreiben. Meiner Auffassung nach ist das derzeit sehr gut gelöst. Insofern begrüße ich die Initiative zum Ausbau der Radschnellwege und Unterstützung durch das Land Hessen, plädiere jedoch mit Nachdruck dafür, die zentrale Rolle der Kommunen in dieser Frage auch weiterhin aufrecht zu erhalten.

Ich spreche mich dafür aus, dass der Radschnellwegeausbau in Hessen in kommunaler Hand bleiben soll.

Mit freundlichen Grüßen



Andreas Kowol



Hessischer Städtetag · Frankfurter Straße 2 · 65189 Wiesbaden

An die
Vorsitzende des Ausschusses für Wirtschaft,
Energie, Verkehr und Wohnen
im Hessischen Landtag
Schlossplatz 1-3
65183 Wiesbaden

**Gesetzentwurf der Fraktion der Freien Demokraten für ein
Hessisches Radschnellverbindungs-gesetz –Drucks.
20/1080**

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

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme, die
wir Ihnen leider etwas verspätet vorlegen, um die Beratung
unseres Präsidiums vom 21.11.2019 zu diesem Thema in der
Stellungnahme berücksichtigen zu können.

Ziel der FDP-Fraktion ist es, durch Änderung des Hessischen
Straßengesetzes Radschnellverbindungen des Landes den
Landesstraßen gleichzustellen. Das Land soll damit die recht-
liche Grundvoraussetzung für die Schaffung landesweiter
hessischer Radschnellverbindungen erhalten, die dann auch
in der Straßenbaulast des Landes stehen. Dadurch will die
FDP-Fraktion die Kommunen entlasten.

So positiv dieser Ansatz auch gedacht ist, den Radwege-
ausbau aus einer Hand zu gewährleisten und die Kommunen
zu entlasten, so ist er dennoch nicht zielführend, wenn nicht
gleichzeitig gewährleistet ist, dass Hessen Mobil in die Lage

Ihre Nachricht vom:
26.09.2019

Ihr Zeichen:

Unser Zeichen:
TA 110.0 Sw/Zi

Durchwahl:
0611/1702-24

E-Mail:
schweitzer@hess-staedtetag.de

Datum:
22.11.2019

Stellungnahme-Nr.:
104-2019

Verband der kreisfreien und
kreisangehörigen Städte im
Land Hessen

Frankfurter Straße 2
65189 Wiesbaden
Telefon: 0611/1702-0
Telefax: 0611/1702-17

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

Nassauische Sparkasse Wiesbaden
BIC: NASSE55
IBAN: DE79 5105 0015 0100 0727 77

versetzt wird, den zügigen Ausbau der Radschnellverbindungen unter angemessener Einbeziehung der Kommunen auch tatsächlich zu garantieren.

Daher können wir dem Gesetzentwurf nur dann zustimmen, soweit den Kommunen eine Option zusteht, Bau und Planung der Radschnellwege selbst zu übernehmen.

Die in dem Gesetzentwurf vorgesehene Regelung in § 41 Abs. 1 HStrG-E, wonach den Kreisen und Kommunen sowie dem Regionalverband FrankfurtRheinMain durch Vereinbarung mit dem Land die Planung und der Bau übertragen werden kann, halten wir für nicht ausreichend. Das Gesetz muss deutlich eine Option für die Kommunen bzw. den Regionalverband vorsehen. Es genügt aus unserer Sicht nicht, dass die Kommunen auf eine Vereinbarung mit dem Land angewiesen sind.

Unabhängig von dem konkreten Gesetzentwurf bittet das Präsidium das Land, den Kommunen Mittel für den Bau und die Unterhaltung der Radschnellwege – auch solche des Bundes – zur Verfügung zu stellen. Wichtig ist, dass das Land finanzielle Mittel an die Städte weitergibt. Dies gilt auch für die Mittel des Bundes, z.B. jene, die im Klimaprogramm zum Ausbau von Radschnellwegen avisiert sind.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Dieter
Direktor

Auf Anregung von Frau Hussinger von agfk-bw, die aus Kapazitätsgründen absagen mussten, wurde Herr Haas vom Landratsamt Böblingen als weiterer Anzuhörender angeschrieben.

Von: Haas, Marcel [mailto:Ma.Haas@lrabb.de]

Gesendet: Freitag, 22. November 2019 09:51

An: Schnier, Heike (HLT)

Betreff: AW: Anhörung im Hessischen Landtag am 27.11.2019

Sehr geehrte Frau Schnier,

besten Dank für Ihre Anfrage.

Wie gestern telefonisch besprochen, lasse ich Ihnen nachfolgend gerne eine kurze Rückmeldung zukommen. Eine persönliche Teilnahme am 27. November ist mir aus terminlichen Gründen jedoch nicht möglich.

Zum Gesetz an sich kann ich Ihnen mitteilen, dass es inhaltlich große Übereinstimmungen mit dem aktuell novellierten Straßengesetz des Landes Baden-Württemberg gibt. Ein konkreter Verbesserungsvorschlag betrifft lediglich die „10 km-Streckenlängenangabe“ für Radschnellverbindungen, welche in der Begründung zu Art. 1 Nr. 1 aufgeführt wird. Gerade im Verdichtungsraum kann auch eine kürzere Radschnellverbindung ihr Potential bzw. ihre Wirkung zur Entlastung des Kfz- und ÖPN-Verkehrs entfalten sowie zur positiven öffentlichen Wahrnehmung beitragen. Nach den Erfahrungen im Landkreis Böblingen mit der ersten Radschnellverbindung in Baden Württemberg kann die Grenze auch bei 5 km angesetzt werden. Die gegabelte Radschnellverbindung im Landkreis Böblingen verbindet die Landeshauptstadt Stuttgart über einen knapp 4 km langen Abschnitt mit dem Mittelzentrum Sindelfingen und über eine rund 5,5 km langen Abschnitt mit dem Mittelzentrum Böblingen. Ziel ist es zwar mittelfristig, die Radschnellverbindung weiter in die jeweiligen Städte hinein zu führen, seit Eröffnung im Mai diesen Jahres sehen wir aber auch mit diesen (Teil-)Stücken bereits eine sehr positive Nutzerzahlentwicklung und Wahrnehmung in der Bürgerschaft.

Für weitere Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Marcel Haas

Landratsamt Böblingen

Regionalentwicklung

Parkstraße 16

71034 Böblingen

www.landkreis-boeblingen.de