

**Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
Landesverband Hessen e.V.**

Löwengasse 27a
60385 Frankfurt am Main



Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes
zur Stärkung der Nahmobilität in Hessen

23. April 2023

Der ADFC Hessen sieht im Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes in seiner jetzigen Form, trotz einzelner positiver Aspekte, keinen Beitrag zur substanziellen Beschleunigung der Stärkung des Umweltverbundes. Die Einschränkungen der sozialen Teilhabe, die gesundheitlichen Folgen und ökologischen Schäden gemeinsam mit den enormen gesellschaftlichen und individuellen Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) machen einen Infrastrukturumbau zugunsten des Umweltverbundes erforderlich. Der von der Initiative Verkehrswende Hessen vorgelegte und von 70.000 Bürger:innen unterstützte Entwurf eines Verkehrswendegesetzes enthält wichtige Regelungen, um dieses Ziel zu erreichen.

Leider werden im Entwurf des Nahmobilitätsgesetzes nur wenige Elemente dieses Entwurfs aufgegriffen. Insbesondere enthält das Nahmobilitätsgesetz keine Regelungen zum ÖPNV, wie insbesondere die Mobilitätsgarantie nach Artikel 3, Nr. 4 Verkehrswendegesetz. Nahmobilität kann jedoch nur in Verknüpfung mit einem leistungsstarken ÖPNV eine vollwertige Alternative zum MIV darstellen. Insbesondere für das Ziel der sozialen Teilhabe greifen die Regierungsfractionen mit ihrer Beschränkung auf den Fuß- und Radverkehr zu kurz.

Im Bereich der Radverkehrsförderung enthält das Gesetz einige wenige sinnvolle Elemente, wie die Regelung zu Radabstellanlagen in Landesdienststellen, die Prüfpflicht

nach Artikel 1, § 12 Nr. 8, die Orientierung an der Vision Zero (Artikel 1, § 15, Nr. 1), die Nachrüstpflicht für Abbiegeassistenten bei Landesnutzfahrzeugen (Artikel 1, § 15, Nr. 6) und die erleichterte Möglichkeit der Teileinziehung von Straßen (Artikel 2, Nr. 4).

Im Übrigen schreibt das Nahmobilitätsgesetz die bestehende Verwaltungspraxis lediglich gesetzlich fest. Ein Absichern der Verwaltungspraxis kann jedoch naturgemäß keine Beschleunigung der Verkehrswende bewirken. Als ADFC Hessen bedauern wir dies und müssen feststellen, dass der Gesetzentwurf in weiten Teilen keinen Gestaltungsanspruch des Landesgesetzgebers im Sinne einer beschleunigten Verkehrswende erkennen lässt, wie sie von den Unterstützer:innen unseres Volksbegehrens gewünscht wird. Politischen Willen vorausgesetzt, wären erheblich weitergehende gesetzliche Regelungen zur verbindlichen Stärkung des Umweltverbundes möglich und notwendig.

Im Folgenden fordert der ADFC Hessen 12 Änderungen, mit denen der Gesetzentwurf zu einem effektiven Instrument der Radverkehrsförderung in Hessen werden kann:

1. **Reform des Hessischen Straßengesetzes** (Artikel 2): Das Land Hessen kommt bei der Planung und dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen an Landes- und Bundesstraßen ebenso zu langsam voran, wie die Kommunen im Bereich der Radschnellwege. Um den Bau dieser Infrastrukturen auf die notwendige Geschwindigkeit zu beschleunigen, sollte das Land Hessen durch eine Änderung des Hessischen Straßengesetzes die **Baulastträgerschaft für die Radschnell- und Raddirektverbindungen** übernehmen¹. Die Praxis der Radschnellwegprojekte in Hessen zeigt, dass Planung und Bau in kommunaler Trägerschaft viel zu langsam vorankommen und es nach jetzigem Stand noch Jahrzehnte dauern würde, bis Hessen über ein leistungsfähiges Radschnellwegnetz verfügt. Darüber hinaus sollte das Hessische Straßengesetz auch das **„überragende öffentliche Interesse“ für den Bau von straßenbegleitenden**

¹ Wie im Entwurf für ein Verkehrswendegesetz der Initiative „Verkehrswende Hessen“ vorgesehen, s. Artikel 2 Nr. 2 zur Änderung von § 3 Abs. 1 Nr. 1 HStrG

Radwegen, Radschnell- und Raddirektverbindungen gesetzlich feststellen,

um Abwägungsverfahren zu beschleunigen. Was etwa nach dem EEG-AusbGuEnFG für Erneuerbare Energien gilt, sollte auch für den Bau von Radwegen gelten.

In diesem Zusammenhang sollte auch festgeschrieben werden, dass nicht nur grundhafte Erneuerungen und Bauunterhaltungsmaßnahmen als „unwesentliche Änderung“ angesehen werden und damit **keine Planfeststellung** erfordern, sondern diese Ausnahme auch auf die Ertüchtigung/Verbreiterung von bestehenden Radwegen mit der Zielsetzung einer qualitativen Verbesserung bzw. eines regelkonformen Ausbaus erweitert wird.

2. In Artikel 1, § 3 sollten **Zielwerten des Modal Splits** aufgenommen werden – mindestens 65 % aller Wege im Umweltverbund, davon mindestens 30 % mit dem Rad – bis zum Jahr 2030. Auf diese Weise kann die Effektivität des Gesetzes im Rahmen seiner Evaluation überprüfbar gemacht werden.
3. Die in Artikel 1, § 2 Nr. 6 und 7 festgeschriebene **durchschnittliche Reisegeschwindigkeit**, sollte durch die Einfügung des Wortes „mindestens“ flexibilisiert werden. Auf diese Weise wäre es möglich in den Qualitätsstandards und Musterlösungen einen schnelleren Ausbaustandard zu definieren, insb. durch die Reduzierung von Verlustzeiten an Knotenpunkten. Auf diese Weise könnten Radschnellwege für das Alltagspendeln über größere Distanzen (bspw. mit einem Pedelec oder Rennrad) attraktiver werden.
4. Die in Artikel 1, § 3 festgesetzte **Mindestquote von 10 % Landesstraßenbaumittel** für den Radwegebau ist bei weitem nicht ausreichend und wird nicht zur benötigten Beschleunigung des Ausbaus beitragen: Laut Hessen Mobil² kostet der Bau eines Kilometer Radweg durchschnittlich 800.000 EUR. Im Landeshaushalt 2024 wird die 10 %-Quote bereits erfüllt, womit 17 Mio. EUR für den Radwegebau an Landesstraßen bereitstehen. Hiermit ließen sich jedoch lediglich ca. 21 Kilometer Radweg errichten. Damit in Hessen in den nächsten 10

² „Mit dem Fahrrad in die Zukunft“, S. 30: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-07/hessen_mobil_infobroschuere_radverkehr_mit_dem_fahrrad_in_die_zukunft.pdf

bis 15 Jahren ein landesweites, leistungsstarkes Radwegenetz entsteht, fordert der ADFC Hessen, **jährlich 100 km Radwege an Landesstraßen** zu bauen. Wir schlagen daher vor, die Quote nach Artikel 1, § 3 auf 15 % zu erhöhen und eine jährliche Erhöhung um 5 Prozentpunkte bis auf 40 % gesetzlich festzuschreiben. Wenn ein leistungsfähiges hessenweites Netz erst einmal geschaffen ist, könnte sich das Land auf die Netzerhaltung konzentrieren, sodass die Ausgaben wieder sinken könnten. Bis dahin bedarf es jedoch eines politischen Kraftaktes inkl. des Einsatzes erheblicher Finanzmittel.

5. Zu einem landesweiten, leistungsfähigen Radwegenetz gehört selbstverständlich auch das **Rad-Hauptnetz** als „Rückgrat des hessischen Alltagsradverkehrs“³ (Hessen Mobil). Damit dieses Rückgrat trägt, sollte es binnen eines Jahrzehnts landesweit gemäß der gültigen Qualitätsstandards fertiggestellt werden. Wir empfehlen daher, dieses Ziel verbindlich in Artikel 1, § 12 Abs. 2 aufzunehmen. Das Land sollte zudem Planung, Finanzierung und Bau von den Kommunen übernehmen um die Zielerreichung zu sichern und den Kommunen die Möglichkeit zu geben, sich auf die Entwicklung der kommunalen Netze zu konzentrieren.
6. Um ein leistungsstarkes und sicheres Radnetz kosteneffizient zu erreichen, muss **bei sämtlichen Erhaltungs- und Sanierungsmaßnahmen von Straßen**, unabhängig von der Baulastträgerschaft, Radinfrastruktur gemäß der Qualitätsstandards und Musterlösungen verbindlich vorgesehen werden. Artikel 1, § 12 Nr. 6 sieht dies lediglich für den Fall von Erhaltungs- oder Sanierungsmaßnahmen der Fuß- und Radinfrastruktur vor. Dies ist völlig unzureichend und droht eine autozentrierte Verkehrsinfrastruktur für weitere Jahrzehnte zu zementieren. Hier sollte der Gesetzgeber dringend nachbessern.
7. Die nach Artikel 1, § 5 und § 12 Nr. 7 vorgesehene Unterstützung der **Landkreise und Gemeinden** beim Ausbau der Radinfrastruktur sollte deutlich konkretisiert werden. Hierfür ist insbesondere ein stetig anwachsender Haushalts-

³ Hessen Mobil: „Mit dem Fahrrad in die Zukunft“, S. 20: https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2022-07/hessen_mobil_infobroschuere_radverkehr_mit_dem_fahrrad_in_die_zukunft.pdf

ansatz für die Förderung gemäß der **Nahmobilitätsrichtlinie** gesetzlich festzuschreiben. Das aktuelle Fördervolumen und die Zahl der geförderten Maßnahmen reichen bei weitem nicht aus, außerdem mangelt es vor Ort an ausreichendem Fachpersonal.

8. Das Land Hessen fördert und bewirbt öffentlichkeitswirksam die **Ausbildung im Bereich der Radverkehrsplanung**, damit zukünftig mehr Fachpersonal zur Verfügung steht.
9. **Radwege**, die in dem 20 m umfassenden und nach § 23 Abs. 1 HStrG von Hochbauten **freizuhaltenden Raum neben Landesstraßen** errichtet werden sollen, sollten von der **Notwendigkeit einer Planfeststellung/Plangenehmigung befreit** werden, wenn eine entsprechende Machbarkeitsstudie vorgelegt werden kann. Diese Regelung kann z.B. auf 15 Jahre befristet werden.
10. Für den Ausbau des Radwegenetzes an Landes- und Bundesstraßen sollte das Land unter Orientierung am Berliner Mobilitätsgesetz gemeinsam mit den Landkreisen ein **Landesradverkehrsnetz** bis 2025 definieren und die verbindliche Umsetzung innerhalb von 10 Jahren gesetzlich festschreiben. Eine entsprechende Regelung sollte in Artikel 1, § 12 aufgenommen werden. Die nötigen Personal- und Haushaltsmittel sind bereitzustellen.
11. Auf die bisher erforderliche Durchführung der **Umweltverträglichkeitsprüfungen** beim Bau von Radwegen sollte verzichtet werden, wenn eine entsprechende Machbarkeitsstudie vorgelegt werden kann.
12. Wie im Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 8a) sollte bei dem Bau von Radwegen **schon vor der Erteilung der Planfeststellung oder der Plangenehmigung der vorzeitige Beginn (Errichtung) erlaubt** werden, wenn mit der Erteilung der Genehmigung zu rechnen ist. Der Nachweis der Genehmigungsfähigkeit ist durch eine Machbarkeitsstudie zu führen. Mit der Erlaubnis zum vorzeitigen Beginn sollte auch die **vorzeitige Besitzeinweisung** (§ 36a HStrG) möglich sein.