

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

11. Januar 2017

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur
Frau Referatsleiterin
Tatjana Tegtbauer
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

Bearbeitet von
Carsten Hansen
Thomas Kiel
Dr. Markus Brohm

Telefon: 030-77307-243
Telefax: 030-77307-222
Telefon: 030-37711-520
Telefax: 030-37711-509
Telefon: 030-590097-331
Telefax: 030-590097-430

per E-Mail: ref-stb15@bmvi.bund.de

E-Mail:

carsten.hansen@dstgb.de
thomas.kiel@staedtetag.de
markus.brohm@landkreistag.de

Aktenzeichen
732-59
66.05.11 D
III-670-25

Stellungnahme zum Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes / Ihr Aktenzeichen: StB 15/7162.2/2/2747530

Sehr geehrte Frau Tegtbauer,

mit E-Mail vom 29. Dezember 2016 haben Sie uns die Gelegenheit eingeräumt, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Diese Möglichkeit nehmen wir gerne wahr.

I. Zur Einfügung eines § 5b FStrG „Finanzhilfen für Radschnellwege in Straßenbaulast der Länder und Gemeinden“

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände begrüßt die in Artikel 1 Nr. 1 vorgesehene Regelung, auf deren Grundlage Finanzhilfen zum Bau von Radschnellwegen in der Straßenbaulast der Gemeinden gewährt werden können, regt aber nachdrücklich an, in § 5b FStrG allgemein von Radschnellwegen in der Straßenbaulast „der Kommunen“ zu sprechen, um klarzustellen, dass auch mögliche Radschnellwege in der Baulast von Gemeindeverbänden/Landkreisen -etwa im Zuge von Kreisstraßen im überörtlichen Straßennetz- einbezogen sind.

Aus der Begründung des Entwurfs geht hervor, dass Gegenstand der Förderung nur „spezifische Radschnellwege sein sollen, die auf Grund baulicher Anforderungen für den schnellen, möglichst störungsfreien Verkehr bestimmt sind mit einer Mindestfahrlänge von in der Regel 15 km“. Eine Beschränkung auf die Förderung von Radschnellwegen mit bestimmten baulichen Anforderungen begrüßen wir ebenfalls. Sie trägt der Diskussion um solche Anforderungen in bundesweiten Arbeitskreis „Radschnellwege“ Rechnung. Damit wird ferner deutlich, dass es sich bei den geförderten Radschnellwegen um eine besondere Kategorie von Wegen handelt, an deren Nutzung der Bund ein besonderes eigenes Interesse hat, wie unter IV. der Begründung des Gesetzentwurfes näher ausgeführt wird.

Wir können allerdings nicht nachvollziehen, warum die potenziell förderfähigen Radschnellwege in der Regel eine Mindestfahrlänge von 15 km aufweisen sollen. Die Eignung von Radschnellwegen, als Alternative zur Nutzung des Pkw insbesondere für Pendler und ihre herausragende Bedeutung im jeweiligen Siedlungsverbund hängt gerade nicht allein von der Streckenlänge ab. Zwar ist richtig, dass nach Erkenntnissen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung die durchschnittliche Pendlerdistanz 2013 auf 16,6 km angestiegen ist; allerdings ist gerade in Großstädten und Ballungsräumen festzustellen, dass der Anteil der Wege, die mit dem Auto durchgeführt werden und die weniger als 5 km Länge haben, erheblich ist. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes spricht von 40 – 50 % Autofahrten in diesem Entfernungsbereich. Es würde daher gerade zur Entlastung des Straßenverkehrs in Großstädten, Ballungsgebieten und darüber hinaus auch in allen anderen Verflechtungsbereichen von Zentren zu einer Entlastung des Verkehrs beitragen, wenn Radschnellwege auch auf kürzeren Strecken zur Verfügung stünden. Dies legen zumindest die Analysen des Statistischen Bundesamtes nahe, nach denen die Pendeldistanzen für einen erheblichen Anteil der Erwerbstätigen in den letzten Jahren gerade nicht gestiegen sind. Für fast die Hälfte aller Erwerbstätigen liegen die Arbeitsstellen in einem Umkreis von 10 km zu ihrer Wohnung, weshalb für sie das Fahrradfahren eine grundsätzliche Alternative darstellt. Weitere 27 % haben eine Entfernung zwischen 10 und 25 km zu bewältigen, weshalb für sie teilweise das Fahrradfahren eine Alternative darstellen kann. Nur 21 % der Pendler haben einen Arbeitsweg der 25 km übersteigt und kaum mit dem Fahrrad zurückgelegt wird.

Nach unserer Auffassung muss eine effektive Radverkehrsförderung des Bundes notwendigerweise ein Interesse daran haben, den Gemeinden und Gemeindeverbänden gerade für die besonders relevanten Radschnellwege ab 5 km Finanzhilfen gewähren zu können. Nach den o.g. Zahlen ergibt sich daraus ein Potenzial für fast 50 % der Arbeitnehmer, durch neue Radschnellwege eine attraktive alternative Verkehrsinfrastruktur bereitzustellen. Dies findet seine Entsprechung auch in der Definition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, die für Radschnellverbindungen eine Mindestlänge von 5 km empfiehlt.

Wir fordern daher, die empfohlene Mindestfahrlänge förderfähiger Radschnellwege in der Begründung zum Gesetzentwurf mit 5 km anzugeben. Dies wird dem tatsächlichen Einsatzbereich von Radschnellwegen im Stadt-Umland-Verkehr und im Binnenverkehr von Ballungsräumen, wo die Entfernungen zwischen Ober- und Mittelzentren und großen Arbeitsstätten oft nur wenige Kilometer betragen, gerecht. Zudem würde die Entlastungswirkung für Bundesfernstraßen auch durch diese Radschnellwege ab 5 km eintreten, wie einschlägige Beispiele aus den Niederlanden demonstrieren. Im Übrigen sehen wir Realisierungshindernisse durch die Vorgabe

einer Mindestfahrlänge gerade in den räumlich begrenzten Stadtstaaten bzw. in räumlich naheliegenden Verbundräumen. Hilfsweise müsste die vorgesehene regelhafte Mindestfahrlänge auch durch mehrere und ggf. gesonderte Fahrabschnitte nachgewiesen werden können.

Die vorgesehene Befristung wie auch die Verringerung der Mittel halten wir für verfrüht. Laut Begründung folgen beide Einschränkungen der unter den Ländern vorgenommenen Bedarfsabfrage. In eine solche Abfrage sind die kommunalen Spitzenverbände nicht einbezogen worden. Tatsächlich besteht aus unserer Sicht ein hoher Bedarf an der Verwirklichung von zusätzlichen und wirksamen Radschnellwegprojekten, der auch über die nächsten zehn Jahre hinaus anhalten wird. Mit dem veranschlagten Mittelvolumen wird ferner auch nur ein kleiner Teil repräsentativer Einzelprojekte gefördert und ein bedeutend höherer soll induziert werden. Aus den verfassungsrechtlichen Anforderungen an zukünftige Finanzhilfen aus Art. 104b GG folgt keine Befristung auf einen Zeitraum von zehn Jahren, möglicherweise aber ein Anspruch auf degressive Ausgestaltung. Nach unserer Auffassung ist auch eine gleichbleibende Höhe als real degressiv zu betrachten. Eine Befristung sollte aber zwingend dem Zeithorizont des Bundesverkehrsplans (BVWP) folgen, in dessen Sachzusammenhang die Förderung erfolgt, also frühestens ein Auslaufen im Jahr 2030, besser 2035, vorsehen. Eine degressive Ausgestaltung könnte ferner im Zusammenhang mit dem BVWP erfolgen.

II. Zur Änderung der Anlage zu § 17e Abs. 1 FStrG

Die Anwendung der Verfahrensbeschleunigung durch Rechtswegverkürzung nach § 17e FStrG war ursprünglich für die zeitnahe Realisierung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sowie zusätzlich für EU-Verkehrsprojekte, Seehafenhinterlandanbindungen, internationale Verkehre und für die Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe vorgesehen. Mit der 6. Änderung des FStrG sollte ursprünglich nur der Standort der Leverkusener Brücke ergänzt werden; es wurden dann im parlamentarischen Verfahren weitere, jeweils gleichwertige Einzelprojekte ergänzt.

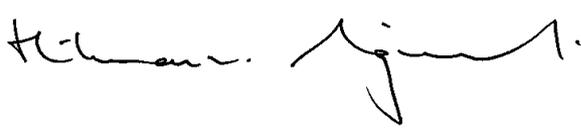
Die Rechtswegverkürzung ist ein intensiver Eingriff, der jeweils einer genauen Betrachtung des Einzelfalls bedarf. Sie ist kritisch zu hinterfragen und nur auf hochrangige und dringliche Projekte zu beschränken.

Insoweit begrüßen wir die vorgeschlagenen Änderungen in den Fällen, wo die bestehende Vorschrift nach Realisierung der Projekte nur auf verbleibende Streckenabschnitte von Straßenbaumaßnahmen des vordringlichen Bedarfs beschränkt wird bzw. heute nicht mehr im vordringlichen Bedarf befindliche Verkehrsprojekte aus der Anlage gestrichen werden.

Im Hinblick auf die Neuaufnahme von 15 Vorhaben des aktuell geänderten Bundesfernstraßenausbaugesetzes können wir in der Kürze der Zeit nicht beurteilen, ob insbesondere das Kriterium der Funktion zur Beseitigung schwerwiegender Verkehrsengpässe in allen Fällen richtig angenommen wurde und im Hinblick auf die unterschiedliche Eilbedürftigkeit von Sanierungsmaßnahmen die Rechtswegverkürzung in unterschiedlichen Bauabschnitten gerechtfertigt ist. Die Verkürzung des Rechtsweges sollte weiterhin grundsätzlich die Ausnahme für besonders eilbedürftige Fälle bleiben, da sie dem heutigen Verständnis von Bürgerbeteiligung im Planverfahren zuwiderläuft und von Bürgerinnen und Bürgern als Beschneidung von

Beteiligungs- und Klagerechten empfunden werden könnte. Insbesondere sollte der Eindruck vermieden werden, dass konfliktträchtige Einzelprojekte in die Liste aufgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Hilmar von Lojewski
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Mathias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und Gemeindebundes