

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Leiterin Sekretariat PA 15
Platz der Republik 1
11011 Berlin

per E-Mail

● **Stellungnahme des ADFC-Bundesverbandes zum Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drucksache 18/11236)**

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de
Tel.: 030-2091498-472

24. März 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme als Sachverständige des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC).

In meiner Stellungnahme beziehe ich mich ausschließlich auf die Erweiterung des Bundesfernstraßengesetzes um Radschnellwege.

Da der ADFC-Bundesverband am 10.01.2017 bereits ausführlich den Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) kommentiert hat, beziehe ich mich im Folgenden nur auf einige der erfolgten Änderungen im vorliegenden Gesetzentwurf der Bundesregierung. Ansonsten verweise ich auf die ausführliche Stellungnahme des ADFC vom 10.01.2017, die diesem Schreiben als Anlage beigelegt ist.

Ergänzend nehme ich wie folgt Stellung:

Der ADFC begrüßt ausdrücklich, dass mit dem Gesetzentwurf der Bundesregierung eine solide Grundlage für die Förderung von Radschnellwegen in Baulast von Ländern, Gemeinden und Gemeindeverbänden geschaffen wird.

Zur Begründung, Abschnitt I, Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Begrenzung der Fördermöglichkeiten für Radschnellwege durch den Bund hinsichtlich der Nutzung (2.000 Fahrradfahrten pro Tag), der Qualitätskriterien („Fahrbahnquerschnitt von in der Regel vier Metern Breite“), der Netz- und Entlastungsfunktion durch die Verlagerung von Pendlerverkehren auf das Fahrrad sowie des Ausschlusses von Radverkehrsverbindungen mit überwiegend touristischer Funktion erscheint sinnvoll.

Wir empfehlen aber, wie schon in der Stellungnahme vom 10.01.17 ausgeführt, sich bei der Definition der Mindestlänge von Radschnellwegen an den Empfehlungen der Forschungsgemeinschaft Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zu orientieren. Diese gehen von einer Mindestlänge von fünf Kilometern für Radschnellwege aus.

Ferner ist anzumerken, dass die empfohlene Regelbreite für Radschnellwege sich ausschließlich auf die für den Radverkehr gewidmete Fläche beziehen sollte. Darüber hinaus sind ca. zwei Meter breite baulich vom Radschnellweg getrennte Flächen für den Fußverkehr vorzusehen, um Konflikte zwischen den beiden Verkehrsarten zu vermeiden. Dies sollte in der Verwaltungsvereinbarung ausdrücklich Berücksichtigung finden.

Zur Begründung, B. Besonderer Teil, zu Artikel 1, zu Nummer 1

Zu kritisieren ist, dass der im Begründungsteil ausgewiesene volkswirtschaftliche Nutzen von Radschnellwegen auf sehr vorsichtigen Annahmen basiert und die starken Pull-Effekte von Radschnellwegen sowie die wachsende Nachfrage nach hochwertiger sicherer Radverkehrsinfrastruktur im urbanen und suburbanen Raum nicht ausreichend berücksichtigt.

- Die vom BMVI geförderte Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) aus dem Jahr 2014 weist aus, dass selbst bei einer eher konservativen Nutzen-Kosten-Analyse (Anstieg des Modal-Split-Anteils von 10% auf 14%) bereits ein „sehr robustes positives Ergebnis“ von 1,85 erwartet wird. Im zweiten untersuchten Planfall (Anstieg des Modals-Split auf 20%), der auch in den Kernergebnissen der Machbarkeitsstudie ausgewiesen wird, wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,8 ermittelt, u.a. durch die Einsparung von 400.000 Pkw-Kilometern täglich, Fahrzeitreduktionen im Metropolraum Ruhr um ein Drittel sowie eingesparte Krankheits- und Gesundheitskosten.

Zur Begründung, Abschnitt IV, Gesetzgebungskompetenz:

Die Erweiterung der Gesetzesbegründung um die umfangreichen volkswirtschaftlichen Vorteile, die mit der Errichtung von Radschnellwegen verbunden sind, vervollständigt den Gesetzentwurf. Sie verdeutlicht das Förderinteresse, Radschnellwege bundesweit als neues Instrument der Verkehrsentlastung und Verkehrsverlagerung zu etablieren.

Mit freundlichen Grüßen



Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat StB 15 – Straßenrecht, Straßenverwaltung
Robert-Schuman-Platz 1
53715 Bonn

per E-Mail

Stellungnahme des ADFC-Bundesverbandes zum Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de
Tel.: 030-2091498-472

10. Januar 2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

Zu dem Gesetzentwurf des BMVI nimmt der ADFC wie folgt Stellung:

0. Zusammenfassende Bewertung:

Der ADFC begrüßt grundsätzlich die Erweiterung des Bundesfernstraßengesetzes um das Infrastrukturelement der Radschnellwege.

Die neu geschaffene Möglichkeit der Teil-Finanzierung von Radschnellwegen durch den Bund im Gesetzentwurf bewerten wir positiv. Auch in der Begründung und Zielsetzung stimmen wir mit der Bundesregierung überein. Insbesondere begrüßt der ADFC die Feststellung, dass die Etablierung von Radschnellwege im Interesse des Bundes steht, da sie zur Entlastung von Bundesfernstraßen beitragen können.

Der ADFC kritisiert jedoch, dass die vom Bund in Aussicht gestellten Finanzhilfen für Radschnellwege offenbar weniger als 25 Prozent des bisher bekannten Bedarfs ausmachen. Ferner stellt sich die Frage, warum sich der Bund beim zu Grunde gelegten Finanzierungszeitraum nicht auf den Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) bezieht.

1. Würdigung

Mit dem Gesetz will die Bundesregierung die Länder und Gemeinden bei der Errichtung von Radschnellwegen einer bestimmten Größenordnung unterstützen, wenn diese nicht vollständig aus eigenen Mitteln realisiert können. Die Regelungen sollen dazu beitragen, dass die zahlreichen geplante Radschnellwegeprojekte in Baulast von Ländern und Kommunen schneller umgesetzt werden können.

Ziel des Gesetzes ist es, insbesondere in urbanen Gebieten und Metropolregionen eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität zu fördern und die negativen Verkehrsfolgen von Bundesfernstraßen zu reduzieren. Der Bund betont im vorliegenden Gesetzentwurf ausdrücklich welche wichtige Bedeutung der Förderung von Radschnellwegen diesbezüglich zukommt: *„Radschnellwege sind Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland, denn sie dienen dazu, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre statt mit dem Pkw verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Daher können Radschnellwege negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung, aber insbesondere auch Schadstoffemissionen deutlich reduzieren und damit zur*

Luftreinhaltung einen wichtigen Beitrag leisten. Der Bau von Radschnellwegen ist eine besonders bedeutsame Investition. Mit einem geeigneten infrastrukturellen Angebot an vom Bund geförderten Radschnellwegen kann ein wesentlicher Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz geleistet werden.“ Ferner wird auf den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen von Radschnellwegen hingewiesen.

2. Anmerkungen

2.1 Finanzierungsumfang und Förderzeitraum von Radschnellwegeprojekten der Länder und Gemeinden

Die im Gesetzentwurf in Aussicht gestellten Zuweisungen an die Bundesländer in Höhe von rd. 270 Mio. für einen Zeitraum von elf Jahren (2017-2027) sind aus Sicht des ADFC deutlich zu gering bemessen. Die Investitionsaufwendungen für Radschnellwege liegen je nach Planungskonzept, Voraussetzungen und Anzahl von Brücken und Tunneln zwischen 0,5 und 2,0 Millionen Euro pro Kilometer (Spapé, Fuchs, Gerlach 2015). Eine erste Abfrage durch das BMVI zeigt, dass die Bundesländer bereits zum jetzigen Zeitpunkt (12/2016) einen Bedarf für „rund 80 Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 1.400 km“ angemeldet haben. Selbst wenn sich die Baukosten für die geplanten Radschnellwege lediglich im unteren Drittel (ca. 0,75 bis 1 Mio. Euro pro Kilometer) der veranschlagten Aufwendungen bewegen würden, ist mindestens mit einem Investitionsbedarf von etwa 1 bis 1,4 Mrd. Euro zu rechnen. Davon sollte der Bund aus Sicht des ADFC mindestens die Hälfte übernehmen. Sinnvoller wäre es aber aus Sicht des ADFC, ab 2018 einen angemessenen Etat im Bundeshaushalt einzurichten. Radschnellwege werden sowohl verkehrs- und umweltpolitisch als auch stadtplanerisch noch deutlich an Bedeutung gewinnen, so dass mit einem steigenden Bedarf zu rechnen ist. Daher empfehlen wir dem Bund, im Rahmen einer vorausschauenden qualitätsbewussten Planung den Haushaltstitel für Radschnellwege auf jährlich rd. 200 Mio. Euro aufzustocken. Der Start mit 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2017 erscheint uns als sinnvoll, da davon auszugehen ist, dass die wenigsten Bundesländer für dieses Jahr schon über einen entsprechenden Planungsvorlauf für Radschnellwege verfügen.

2.2 Einschränkung der Förderung auf Radschnellwege mit einer Mindestlänge von 15 km

Der vorliegende Gesetzentwurf beschränkt die Förderung von Radschnellwegen auf Projekte, die „mit einer Mindestfahrlänge von in der Regel 15 km.“ (S.3)

Sollte dieser Passus zu einem harten Förderkriterium werden, würde in urbanen Ballungsgebieten die Förderung von kürzeren Radschnellwegen mit großer verkehrlicher Entlastungsfunktion und hoher Netzwerke Wirkung ausgeschlossen, dies betrifft insbesondere Stadtstaaten wie Berlin und Hamburg.

Der ADFC empfiehlt daher, die bisherige Begriffsdefinition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu Grunde zu legen, die eine Mindestlänge von 5 km für Radschnellwege benennt. Um zu gewährleisten, dass nur Radschnellwege durch den Bund gefördert werden können, die eine ausreichende Entlastungsfunktion und/oder Netzwerke Wirkung und nachweisen können, ist die Förderrichtlinie entsprechend auszugestalten.

2.2 Befristung und Degression der Förderung von Radschnellwegen

Im Einzelnen fallen im Gesetzentwurf die Befristung und die degressive Gestaltung der Förderung von Radschnellwegen auf. Beide sind vom Grundgesetz vorgeschrieben. Art. 104b GG bestimmt in Abs. 2: „Das Nähere, insbesondere die Arten der zu fördernden Investitionen, wird durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, oder auf Grund des Bundeshaushaltsgesetzes durch Verwaltungsvereinbarung geregelt. Die Mittel sind befristet zu gewähren und hinsichtlich ihrer Verwendung in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen. Die Finanzhilfen sind im Zeitablauf mit fallenden Jahresbeträgen zu gestalten.“

Die Befristung der Finanzhilfen bis 2027 hat den Nachteil, dass sie nicht mit der Geltungsdauer des erst 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) übereinstimmt. Dort heißt es im Kapitel 9.3

„Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität“ auf Seite 52: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“ Zu diesen Grundlagen gehört auch das Bundesfernstraßengesetz. Wenn es bei der vorgesehenen Befristung bis zum Haushaltsjahr 2027 bleibt, tritt eine zeitliche Lücke von drei Jahren ein, in der Radschnellwege entgegen den erklärten Zielen der Bundesverkehrswegeplanung nicht gefördert werden könnten. Das wäre durch eine verlängerte Befristung bis zum Haushaltsjahr 2030 zu vermeiden.

Die Höhe des Minderungssatzes von drei Prozent pro Jahr erscheint nicht nachvollziehbar begründet. Der ADFC begrüßt aber, dass die Absenkung nicht bereits nach dem ersten Jahr einsetzt, sondern erst 2022, also zur zweiten Hälfte des bis 2027 befristeten Zeitraums. Die ersten fünf Jahre weisen noch keine „fallenden Jahresbeträge“ auf, wie sie das Grundgesetz verlangt. Entsprechend der oben angeregten Verlängerung des Förderzeitraums bis 2030 sollte auch die Degression angepasst werden und im Jahr 2024 beginnen.

2.3 Förderrichtlinie

Der ADFC empfiehlt, die angekündigte Förderrichtlinie möglichst bald fertigzustellen, weil der Bund erst dann seine Finanzhilfen bewilligen kann. Es wird den Ländern möglicherweise schwerfallen, bereits im ersten Jahr die bereitgestellten Mittel für Radschnellwege zu verplanen und zu verbauen, weil sie erst in letzter Minute in den Bundeshaushalt 2017 eingestellt worden sind. Eine späte Bekanntgabe der Förderkriterien würde den Planungs- und Ausführungszeitraum noch weiter verkürzen.

Mit freundlichen Grüßen



Angela Kohls
Abteilungsleiterin
Verkehr/Interessenvertretung

angela.kohls@adfc.de