

23.12.2020

Vorläufige Stellungnahme

zu den Referentenentwürfen eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften (9. FStrÄndG) sowie einer Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften;

Aktenzeichen
66.05.11 D/66.06.14 D

Hauptgeschäftsstelle Berlin
Hausvogteiplatz 1
10117 Berlin
Telefon 030 37711-0

Eine Stellungnahme unter Einhaltung der angegebenen Frist (30.12.2020) erfolgt nur unter Protest. Die Fristsetzung in der Ferienzeit und den empfohlenen Betriebsferien zur Kontaktreduzierung im Rahmen der Corona-Pandemie erlaubt keinerlei Beteiligung des Mitgliedsbereiches bei diesem wichtigen Thema und keine Abstimmung unter den kommunalen Spitzenverbänden. Eine nachträgliche ausführliche Stellungnahme behalten wir uns im Weiteren Verfahren daher ausdrücklich vor.

Hauptgeschäftsstelle Köln
Gereonstraße 18-32
50670 Köln
Telefon 0221 3771-0

Europabüro Brüssel
Avenue des Nerviens 9-31
1040 Bruxelles / Belgien
Telefon +32 2 74016-20

1. Generelle Anmerkungen

Das Ziel des Gesetzentwurfes ist es, insbesondere für kommunale Baulastträger, zusätzliche Anreize zu schaffen, bei Investitionen bzw. Ersatzinvestitionen in Kreuzungsbauwerke im Zuge öffentlicher Straßen und Eisenbahnstrecken verstärkt gemeinsame Maßnahmen zu planen. Das gilt insbesondere auch für die finanzielle Entlastung der kommunalen Haushalte durch die vorgesehene Anpassung der fernstraßen- und eisenbahnrechtlichen Bestimmungen und die Verbesserung der Investitionsbedingungen insbesondere für den

Ausbau kommunaler Radwege. Der Stärkung des Radverkehrs auch und gerade durch Kreuzungsbauwerke an wichtigen kommunalen Schlüsselstellen kann einen wertvollen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Auch das Ziel, Investitionen in die Infrastruktur für den Radverkehr sowie in das Schienennetz zu beschleunigen und die Verwaltungsabläufe bei der Abwicklung von Baumaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen zu vereinfachen, verdient unsere volle Unterstützung.

Die Regelung dürfte einen weiteren - wenn auch schwachen - Impuls zu setzen, Bahnübergänge mit erhöhtem Gefährdungspotenzial oder mit hoher Verkehrsbelastung auf Straße und Schiene zügiger zu beseitigen.

Die erneute Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) setzt die gerade erfolgte 8. Änderung des FStrG für den Radverkehr in Teilen fort. Die Änderung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) bessert die letztmalige Änderung des EKrG mit dem Planungsbeschleunigungsgesetz vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) nach. Wie dort ist allerdings weiterhin zu kritisieren, dass nur eine geringe Anzahl von Fällen erfasst wird, und von den hier vorgeschlagenen Beschleunigungs- und Vereinfachungsmaßnahmen überwiegend die Bundesfernstraßenverwaltung in § 12 Abs. 2 EKrG profitiert. Die vereinfachende hälftige Kostenteilung unter Verzicht auf Fiktiventwürfe bei entsprechenden Maßnahmen zwischen Bundeswasserstraßen und Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes war bereits über ein Jahrzehnt durch Erlass geregelt. Die Anwendungsfälle der Regelung sind gering.

Voraussetzung für die Anwendbarkeit der besseren Kostenregeln für den Radverkehr ist, dass die Fernstraßenverwaltung ein Eigeninteresse an der Realisierung von Radverkehrsverbindungen hat, welches sie aus verfassungsrechtlichen Gründen nur eingeschränkt bei Radwege im Verlauf von Bundesfernstraßen sowie allenfalls noch bei länderübergreifende Radschnellwegen ausüben kann.

2. Im Einzelnen

Zu Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Wir bedauern, dass es nicht gelungen ist, die erforderlichen zusätzlichen jährlichen Haushaltsausgaben des Bundes im Haushalt des BMVI (Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes) abzusichern.

Erfüllungsaufwand

Die angeführte Belastung der Kommunalebene aus der Bearbeitung der Förderanträge für die vorgesehenen Zuschüsse erscheint – vorbehaltlich detaillierter Prüfung – im Hinblick auf die grundsätzlichen Kostenersparnisse vernachlässigbar zu sein.

Gesetzesfolgen

Auswirkungen auf den Bereich Adipositasquote von Jugendlichen sind zu begrüßen, allerdings wird bezweifelt, dass die hier allein in Rede stehenden Kreuzungsmaßnahmen (mit oder ohne Fördermaßnahmen des Radverkehrs der Sofortprogramme Stadt und Land im Klimaschutzpaket der Bundesregierung) einen messbaren Einfluss darauf hat.

Auch die Einsparungseffekte für Luftschadstoffe werden nur dann realisiert, wenn die Kommunen ihre Ausgaben für den Radwegeausbau entscheidend erhöhen. Auch insofern zählt das Gesetzesvorhaben auf die Zielerfüllung ein, wird aber nur Anreize setzen und in der Gesamtheit nur dann Wirkungen erzielen können, wenn die ganz entscheidenden weiteren Ausgaben jenseits der Kreuzungsmaßnahmen und Förderprojekte des Bundes von den Kommunen geleistet werden. Die Förderung betrifft rund 15 Maßnahmen pro Jahr.

Evaluation

Eine Evaluation (s. Begründung A. VIII) bezüglich der Zielerreichung der Novelle ist zu begrüßen. Um rechtzeitig und angemessen im Sinne der Kommunen nachsteuern zu können, wird vorgeschlagen, den Zeitraum - wie in anderen Gesetzen (PBefG, CSgG, EMOG, eKfV - auf drei bis max. fünf Jahre nach Inkrafttreten festzulegen. Den entsprechenden Änderungsbefehl im Gesetz konnten wir nicht finden.

Zu Artikel 1 FStrG

Zu § 12 FStrGE

Die Ergänzung des Veranlasserprinzips als Grundsatz der Kostentragung in § 12 Abs. 3 durch einen Vorteilsausgleich für den Träger der Straßenbaulast der Bundesfernstraße (Absatz 4) wird grundsätzlich begrüßt. Sie wird helfen Kosten zu puffern und Kreuzungsverlangen stärker zu incentivieren.

Der Änderungsbefehl zu Nr. 1 b) muss wohl richtig lauten: „Die bisherigen Absätze 3a bis 6 werden die Absätze 5 bis 8.“

Zu § 13 FStrGE

Die Wirkungen der Einführung einer Grenze für die Tragung der

Unterhaltungsmehrkosten gegenüber dem Träger der Straßenbaulast der Bundesstraße in Höhe des vorgenannten Vorteils können wir in der Kürze der Zeit nicht einschätzen.

Zu Artikel 2

Zu § 12 EKrGE

Der § 12 Abs. 2 EKrGE (neu) enthält eine günstigere Kostenteilungsregel nur für den Fall der Kreuzung einer Eisenbahn des Bundes mit einer Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes. Voraussetzung ist ein beidseitiges Änderungsverlangen (bzw. entsprechende Anordnung). Ein Kostenvorteil für Kommunen (Kommunalstraßen) wird damit nicht generiert.

Zu § 13 EKrGE

Lediglich bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge nichtbundeseigener Eisenbahnen übernehmen die Länder die bisherigen Kostenanteile der Kommunen (wie Änderung des § 13 im Zuge des Planungsbeschleunigungsgesetzes, dort allerdings Aufteilung des Kommunaldrittels für Kommunalstraßen bei Kreuzung der Kommunalstraße mit der Eisenbahn).

Die Ausdehnung der bereits vollzogenen Entlastung der Kommunen bei Maßnahmen an Bahnübergängen im Zuge von Strecken einer Eisenbahn des Bundes auf die übrigen Bahnübergänge im Zuge öffentlicher Straßen und Eisenbahnstrecken, wird grundsätzlich als Schritt in die richtige Richtung begrüßt. Ein Entlastungseffekt wird aber - vorbehaltlich näherer Prüfung - nur für nicht-bundeseigene Eisenbahnen gewährt.

§ 14 EKrGE

Die Abschaffung der bisher hälftigen Kostenteilung für den Rückbau einer Kreuzungsanlage nach der Stilllegung einer Eisenbahnstrecke oder Einziehung einer Straße und die einheitliche neue Kostentragung gemäß § 14 EKrG beim erhaltungspflichtigen Baulastträger wird unzweifelhaft den Verwaltungsaufwand reduzieren, bedarf aber einer näheren Prüfung seitens der kommunalen Baulastträger.

Zu § 14a EKrGE

Die Möglichkeit, Erhaltungs- bzw. Rückbauverpflichtungen vertraglich zu übertragen, um zweckmäßige Nachnutzungen einer Stilllegung bzw. Einziehung von z. B. zur Stärkung des Radverkehrs zu vereinfachen, sehen wir grundsätzlich positiv. Auch hier müssen Detailprüfungen noch erfolgen.

Zu § 17 EKrGE

Die Einfügung einer neuen gesetzlichen Zweckbestimmung im EKrG zur Förderung des Baus und des Ausbaus kommunaler Radwege ist grundsätzlich zu begrüßen.

Wir können aber nicht nachvollziehen, warum dies durch Ersatz der bestehenden Förderung der Beseitigung von Bahnübergängen und sonstigen Maßnahmen erfolgen soll. U.E. tritt diese Förderung in ihrer Bedeutung zurück, ist aber nicht verzichtbar.

Zu Verordnung zur Änderung kreuzungsrechtlicher Vorschriften

Der Vorschlag bedarf noch einer eingehenden Prüfung.

Eine einheitliche Festlegung zur Berechnung von Ablösungsbeträgen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz, dem Bundesfernstraßengesetz und dem Bundeswasserstraßengesetz wird begrüßt.

Um Berücksichtigung dieser ersten Anregungen im weiteren Verfahren wird gebeten.