

ADFC Sachsen e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden •

Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Postfach 100329
01073 Dresden

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7
Mobil: 0176 – 317 318 08
konrad.krause@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
61-4003/4/1

Unser Zeichen
14smwa039

23. Mai 2014

Änderung des Sächsischen Naturschutzgesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Unterlagen zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes und anderer Vorschriften haben wir erhalten.

Weil unsere Belange vor allem durch die Änderung des SächsNatSchG betroffen sind, behandeln wir in unserer Stellungnahme lediglich Artikel 3 des von Ihnen übersandten Gesetzes zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes und anderer Vorschriften.

Der geplanten Änderung des §9 SächsNatSchG können wir nicht zustimmen. Aus unserer Sicht werden für eine erfolgreiche Förderung des Alltagsradverkehrs und den Radtourismus durch den Bau von Bahntrassenradwegen keine veränderten Regelungen im Planungsrecht benötigt.

Der ADFC Sachsen versteht sich nicht nur als ein reiner Lobbyverein der Radfahrer, sondern hat sich in seiner Satzung auch explizit die Förderung des Umweltschutzes zum Ziel gesetzt. Wir streben keine Sonderbehandlung des Radverkehrs an, sondern seine Gleichbehandlung.

Das heißt nicht, dass wir die Planungshemmnisse, die es im Freistaat bei Bahntrassenradwegen gibt, ignorieren würden und keine Vorschläge zu deren Beseitigung hätten. Wir begrüßen vielmehr ausdrücklich, dass das SMWA das Potential von Bahntrassenradwegen erkennt. Denn Bahntrassenradwege bieten zahlreiche Vorteile: Sie verfügen nur über sanfte Anstiege (nicht mehr als 2,5%). Sie sind durch die vorhandene Trassierung vergleichsweise preiswert zu realisieren. Vor allem aber können beim Bau von Bahntrassenradwegen die bei Staats- und Bundesstraßen oft unausweichlichen Flächenkonflikte mit Hauseigentümern, landwirtschaftlichem Betrieb und Straßenkreuzungen auf ein Minimum reduziert werden. Diese Vorteile sollten im Freistaat stärker genutzt werden. Ein Programm zum Bau von Bahntrassenradwegen im Freistaat würden wir aus diesen Gründen sehr begrüßen.

Das Hemmnis für den Bau überörtlicher Radrouten sehen wir aber in der Regel nicht im Naturschutzrecht, sondern in mangelhaften Kenntnissen und Personalausstattung von Kommunen, Landkreisen und des Freistaats bei der Planung und Genehmigung von Radverkehrsanlagen. Die neuesten Erfahrungen mit Planungsverzögerungen bzw. einem Gerichtsbeschluss, der den bereits erfolgten Bau eines Radwegs an der Elster im Nachgang als illegal erklärt, zeigt uns anschaulich einen hohen Bedarf an Sensibilisierung und Fortbildung im Bereich der Radverkehrsplanung.

**Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende**
www.adfc-sachsen.de/spenden

Bankverbindung
Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
BIC GENODEF1LVB

Steuernummer
202/140/17238

Das umfangreiche Straßenbauprogramm in Sachsen in den letzten Jahrzehnten zeigt aus unserer Sicht sehr deutlich, dass sich – politischen Willen und ausreichende Kompetenzen und Personalkapazitäten vorausgesetzt – auch im gegebenen rechtlichen Rahmen Mittel und Wege finden lassen, in ökologisch sensiblen Bereichen Verkehrsanlagen zu planen und zu bauen.

Wir sehen in den zwei benannten Fällen (Elsterradweg, Striegistalradweg) keine ausreichende Rechtfertigung, die bestehende Rechtslage zu verändern, zumal die Änderung nur im Falle des Striegistalradwegs möglicherweise greifen würde. Dies hieße lediglich, dass sie an die erkennbaren Defizite im Rechtsvollzug mancher Verwaltungsstellen im Freistaat angepasst und damit aufgeweicht würde.

Unser Verständnis einer rechtsgebundenen Verwaltung ist vielmehr dergestalt, dass im Falle von Wissens- und Vollzugsdefiziten die betroffenen Verwaltungsstellen besser weitergebildet werden und der Freistaat eine stärkere Vernetzung zwischen Kommunen, Landkreise und den Ministerien organisiert.

Zudem können wir uns auch nicht der Auffassung des Kabinettsentwurfs anschließen, dass mit der geplanten Gesetzesänderung tatsächlich eine Deregulierung eintritt. Vielmehr steigt die Rechtsunsicherheit für die verfahrensführenden Verwaltungsstellen. Sie wissen umso weniger, in welchem Fall sie eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen haben und wann das nicht mehr erforderlich ist. Darüber hinaus gelten die europäischen artenschutzrechtliche Regelungen auch nach der geplanten Novellierung des SächsNatSchG weiter.

Das in der sächsischen Radverkehrskonzeption formulierte Ziel des Freistaats zum weiteren Bau überörtlicher Radwege wird mit dem Gesetzentwurf nicht entscheidend vorangebracht, durch die zu befürchtende Rechtsunsicherheit sogar eher konterkariert.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, an dieser Stelle auf Beispiel Nordrhein-Westfalen zu verweisen, wo mit ähnlichen rechtlichen Rahmenbedingungen wie den bisherigen in Sachsen in den letzten Jahren zahlreiche Bahntrassenradwege gebaut wurden. Dort übernimmt die von DB Regio NRW und Ministerium NRW gemeinsam betriebene Bahnflächenentwicklungsgesellschaft (BEG) die Vermarktung stillgelegter Eisenbahnstrecken und forciert u.a. auch deren Zwischen- bzw. Nachnutzung als Bahntrassenradwege. Es ist insbesondere diese Struktur, die in NRW zu einer Vielzahl von Bahntrassenradwegen geführt hat, allein in den letzten fünf Jahren wurden 300 km solcher Radwege gebaut.

Die „Empfehlungen zur Planung und zum Ausbau von Alleinradwegen“, 2009 herausgegeben vom ADFC NRW und der BEG NRW (online unter <http://www.beg-nrw.de/veroeffentlichungen-1.html>) stehen beispielhaft dafür, wie man durch Kommunikation und Wissensvermittlung zwischen den Verwaltungsebenen zu praktischen Ergebnissen kommen kann und auch naturschutzrechtliche Hürden beim Radwegbau (bspw. Fledermausschutz, Bodenversiegelung usw.) gemeinsam erfolgreich umschiffen kann.

Mit freundlichen Grüßen,

Olaf Matthies
Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.