



Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Sachsen e.V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 7
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

ADFC Sachsen e. V. - Bautzner Straße 25 - 01099 Dresden

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Arbeit und Verkehr
Abteilung 5

Postfach 10 03 29
01073 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
23 smwa 003

13.04.2023

Stellungnahme zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der vorliegenden Änderung des Sächsischen Straßengesetzes möchten wir zu folgenden Aspekten Stellung nehmen:

zu § 3 Abs. 2 Zweckbestimmung

Im SächsStrG fehlt eine klare Zweckbestimmung des Straßengesetzes, die differenziert auf unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse sowie auf eine mit den Zielen städtebaulicher Entwicklung abgestimmten Entwicklung des Verkehrs eingeht.¹

Wir schlagen daher als Formulierung des § 3 Abs. 2 folgende Formulierung vor:

„Dieses Gesetz soll im Rahmen seiner Bestimmungen einen Beitrag dazu leisten, den Verkehr im überwiegenden öffentlichen Interesse unter Berücksichtigung der Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung, einschließlich des öffentlichen Personennahverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs sowie unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu ordnen.“

¹ Vgl. auch Umweltbundesamt (2019): Rechtliche Hemmnisse und Innovationen für eine nachhaltige Mobilität – untersucht an Beispielen des Straßenverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs in Räumen schwacher Nachfrage, S. 112f.

ADFC Sachsen e. V.
Bautzner Straße 25
01099 Dresden

Telefon 0351 501 39 17
Telefax 0351 501 39 16
E-Mail info@adfc-sachsen.de
Internet www.adfc-sachsen.de

Bankverbindung Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
Steuernummer 202/140/17238
Finanzamt Dresden Nord

Unterstützen Sie unsere Arbeit
für sicheren Radverkehr
mit Ihrer Spende!
www.adfc-sachsen.de/spenden

zu § 8 Abs. 2 Teileinziehung

Die klarere Formulierung von § 8 Abs. 2 Satz 1 begrüßen wir.

Darüber hinaus möchten wir anregen, die Definition von „öffentlichem Wohl“ in diesem Zusammenhang anhand von Beispielen, wie der nachträglichen Nutzungsbeschränkung auf bestimmte Nutzungszwecke für den nichtmotorisierten Verkehr aus Gründen der städtebaulichen Entwicklung oder des Umwelt- und Klimaschutzes zu definieren.²

Wir schlagen daher als Formulierung des § 39 Abs. 2 Satz 2 (neu) folgende Formulierung vor:

„Überwiegende Gründe des öffentlichen Wohls liegen insbesondere vor, wenn die Einziehung zum Zwecke einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr oder von Belastungen durch den Verkehr ausgerichteten Entwicklung erforderlich ist.“

Begründung:

Mit dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März 2021³ ist der Gesetzgeber verpflichtet, zielführende Maßnahmen zum Klimaschutz in die Wege zu leiten. Der Verkehrssektor verfehlte in den letzten Jahren immer wieder seine Emissionsminderungsziele, insbesondere durch die weiterhin sehr hohe Nutzung des Kfz auch für kurze Strecken, wo ohne weiteres Alternativen zur Verfügung stehen.

Die gegenwärtige Rechtslage des SächsStrG wird diesem Erfordernis einer „Verkehrswende“ insofern nicht gerecht, als sie eine öffentliche Verkehrsbedeutung pauschal annimmt und diese über die Zielsetzung der Einsparung von Treibhausgasemissionen setzt, das „öffentliche Wohl“ in § 39 Abs. 2 Satz 1 hingegen nicht näher definiert.

Daher erscheint eine Klärung und Vereinfachung nachträglicher Nutzungsbeschränkungen auf bestimmte Nutzungszwecke – wie z.B. der nichtmotorisierten Verkehrsarten – als besonders klimafreundliche Nutzungen geboten. Der Gesetzgeber ist durch das Verfassungsgerichtsurteil in der Pflicht, auch jenseits der Klimaschutzgesetzgebung des Bundes tätig zu werden.

zu § 36 Planungen

Obwohl in den Koalitionsverträgen der aktuellen und der vorherigen sächsischen Regierungskoalitionen entsprechende Festlegungen getroffen worden sind, fehlt eine entsprechende verbindliche Festlegung im SächsStrG bislang. Wir schlagen daher als Formulierung des § 36 Abs. 3 (neu) folgende Formulierung vor:

„Bei örtlichen und überörtlichen Planungen, welche die Änderung bestehender oder den Bau neuer Staatsstraßen zur Folge haben, ist eine Radverkehrsanlage mitzuplanen.“

Begründung:

Die Bedeutung des Radverkehrs nimmt in Sachsen sowohl im touristischen Bereich als auch auf alltäglichen Wegen zu. Die Vereinbarungen der Koalitionen⁴ zum verbindlichen Ausbau des sächsischen Radverkehrsnetzes im Rahmen des Neu- und Ausbaus von Staatsstraßen haben diesen Umstand berücksichtigt, bislang jedoch noch keinen

² Vgl. Umweltbundesamt (2019), S. 112f.

³ Vgl. 1 BvR 2656/18, 1 BvR 288/20, 1 BvR 96/20, 1 BvR 78/20

⁴ Vgl. Sachsens Zukunft gestalten. Koalitionsvertrag (2014), S. 48; Gemeinsam für Sachsen. Koalitionsvertrag 2019 bis 2024 (2019), S. 50.

Niederschlag im SächStrG gefunden. Eine Trennung der Verkehrsarten ist besonders auf Außerortsstraßen wegen der erheblichen Geschwindigkeitsunterschiede und der damit verbundenen Gefahr für Leib und Leben dringend geboten.⁵

zu § 39 Abs. 1 Planfeststellung

Die Neufassung von § 39 Abs. 1 begrüßen wir ausdrücklich.

zu § 39 Abs. 8 Planfeststellung

Der Referentenentwurf sieht die Möglichkeit einer Verlängerung der Gültigkeit von Planfeststellungsbeschlüssen über die bisher festgelegte Dauer von 10 Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit der Planfeststellung oder der Plangenehmigung vor. Eine solche Erweiterung lehnen wir entschieden ab. Stattdessen schlagen wir vor, eine Regelung zu wählen, die im Einklang mit §75 Abs. 4 VwVfG steht.

Eine mögliche Formulierung des § 39 Abs. 8 könnte analog zu § 38 NStrG Abs. 4 Nr. 7 lauten:

„(8) Wird mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Der Verlängerungsbeschluss ist öffentlich bekannt zu machen.“

Begründung:

Schon die aktuelle Regelung, die – im Gegensatz zur Mehrheit der Regelungen anderer Bundesländer – den Baubeginn eines planfestgestellten Projektes bis zu 10 Jahre nach Planfeststellungsbeschluss zulässt, hat immer wieder dafür gesorgt, dass veraltete Planungen realisiert werden, die am tatsächlichen Bedarf vorbeigehen. Dies betrifft nicht nur die einer Planung zugrunde gelegten Prognosedaten, die mit der Zeit veralten. Auch heute fließt noch immer nicht in jeden grundhaften Ausbau oder Neubau einer Straße die mittlerweile seit 9 Jahren beschlossene Bedarfsplanung des Radverkehrs in Form der Radverkehrskonzeption für den Freistaat Sachsen in den Planungsprozess ein.

Die Bedeutung des übergeordneten Rechtsrahmens, sich ändernde Rechtsprechung, die Rolle verkehrsplanerischer Regelwerke, die Festlegungen in Planwerken auf Landesebene (LVP, LEP, Radverkehrskonzeption) sowie analoger Konzepte auf Kreis- und Stadtebene werden durch eine Ausweitung der Bindungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses in ihrem Wesen verwässert und infrage gestellt.

In 10 von 16 deutschen Bundesländern beträgt die Bindungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses 5 Jahre, die in der Regel auf Antrag um max. 5 weitere Jahre verlängert werden können. Eine über diesen bundesdeutschen Regelfall hinausgehende längere Bindungsfrist eines Planfeststellungsbeschlusses widerspricht dem grundlegenden demokratischen Prinzip der Rückbindung allgemein verbindlicher Entscheidungen an die Adressaten dieser Entscheidung. Auch ist durch die Aushebelung sich verändernder Bedingungen des Rechtsrahmens sowie der Rechtsprechung die Frage erlaubt, ob eine über diesen bundesdeutschen Regelfall hinausgehende Regelung angesichts eines sich stetig verändernden Rechtsrahmens nicht in Konflikt mit dem grundsätzlichen Gebot rechtsstaatlichen Handelns öffentlicher Verwaltung in Konflikt kommt.

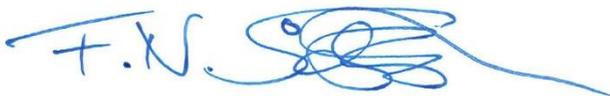
⁵ Vgl. auch Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 12/2020), Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bonn, 17.04.2020.

Eine Ausweitung der Bindungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses beschneidet auch unmittelbare Rechte Betroffener sowie betroffener Verbände. Erstere, weil nach den nunmehr möglichen maximal 15 Jahren viele vor Ort Betroffene ihren Status als Betroffene noch gar nicht innehatten, anderen dieser Status zugebilligt wurde, die zum Baubeginn schon lange nicht mehr betroffen sind (etwa durch Umzug, Tod oder dergleichen mehr). Dies bringt die Betroffenen um die Artikulation ihrer Interessen im Planfeststellungsverfahren, entwertet die im Verfahren getroffenen Entscheidungen und gefährdet letztlich den öffentlichen Frieden. Ebenso gibt es für betroffene wirtschaftliche Akteure über einen längeren Zeitraum als bisher keine Planungssicherheit. Verbände werden – insb. im Fall der Naturschutzverbände – faktisch in ihren rechtlich zugesicherten Möglichkeiten der Einspruchnahme in Bezug auf die von ihnen vertretenen gemeinnützigen Belange eingeschränkt.

Weiterhin gilt es zu bedenken, dass eine Ausweitung der Bindungsfrist eines Planfeststellungsbeschlusses nicht dazu führt, dass sich Planungsprozesse beschleunigen. Eher ist das Gegenteil zu erwarten: Wo längere Fristen keine zeitnahe Realisierung eines Projekts nahelegen, entsteht auch keine amtsinterne Dynamik, ein Projekt tatsächlich zeitnah voranzubringen – schließlich droht ja keine enge Frist. Ebenso wird der Dringlichkeit einer personellen Aufstockung des Landesamts für Straßenbau und Verkehr sowie der für Planfeststellungsverfahren zuständigen Landesdirektion durch eine Ausweitung der Bindungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses die Spitze genommen. Eine Beschleunigung von Planungs- bzw. Planfeststellungsverfahren wird dadurch geradezu entgegengearbeitet.

Schließlich erreicht die Sächsische Staatsregierung mit der im Referentenentwurf vorgeschlagenen Ausweitung der Bindungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses auch das Ziel der Planungsbeschleunigung auch aus inhaltlichen Gründen nicht. Denn wer heute eine 15 Jahre alte Planung realisiert, wird schnell feststellen, dass eine solche veraltete Planung an die Realitäten des Jetzt angepasst werden muss, über das 15 Jahre mit Sicherheit nicht spurlos vorübergegangen sind. Notwendige Anpassungen veralteter Planungen aber wachsen sich oft zu einem Mehraufwand aus, der es sicher nicht nur in Einzelfällen als sinnvoll erscheinen lässt, statt einer Tektur eine Neuplanung vorzunehmen. Den Ärger, den Betroffene, Gemeinden und der Freistaat Sachsen selbst regelmäßig mit der Realisierung veralteter Planungen haben, ist aus unserer Sicht ein beredtes Beispiel dafür, dass selbst die Bindungsfrist von Planfeststellungsbeschlüssen auf 10 Jahre aus der Zeit gefallen und für die Realisierung zeitgemäßer Planungs- und Bauvorhaben eher ein Hemmnis, denn ein Nutzen ist.

Mit freundlichen Grüßen



F. Niklas Schietzold

Vorsitzender des ADFC Sachsen e. V.