

Landesnaturschutzverband BW · Olgastraße 19 · 70182 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Abteilung 2
Postfach: 10 34 52
70029 Stuttgart

Bearbeitung:
Hans-Peter Kleemann
stellv. NABU-Vorsitzender
Thomas Hoffmann
NABU-Vorstandsmitglied
Dr. Anke Trube
LNV-Geschäftsführerin

Stuttgart, 27.08.2020

Ihr Zeichen/Ihre Nachricht vom
2-3910.12/26 vom 17.07.2020

Unsere Zeichen/Unsere Nachricht vom
vm-StrG-aenderung2020

Telefon/E-Mail
0711/248955-23, anke.trube@lnv-bw.de

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßengesetzes für Baden-Württemberg (Stand: 2. Referentenentwurf)

hier: Gemeinsame Stellungnahme von BUND, LNV und NABU

Sehr geehrte Damen und Herren,

BUND Landesverband Baden-Württemberg (BUND), Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg (LNV) und NABU Landesverband Baden-Württemberg danken für die Zusendung der oben genannten Unterlagen und die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme.

Zu A. Zielsetzung

Der vorliegende Referentenentwurf ist nicht erkennbar darauf ausgerichtet, die negativen Verkehrsfolgen des Straßenbaus insbesondere durch motorisierten Individualverkehr (MIV) und Straßengüterverkehr zu mindern. Stattdessen ist das Verkehrsministerium bemüht, es dem Bundesministerium gleich zu tun und durch Reduzierung der Einspruch- und Beteiligungsrechte der Bürgerschaft staatliche Macht auf Kosten demokratischer Errungenschaften zu stärken. Offenbar ist die Landesregierung nicht in der Lage, durch geeignete Planungs- und Beteiligungsstrukturen zeitliche Vorteile bei der zukünftigen Mobilitätsgestaltung zu generieren.

Sowohl den negativen Auswirkungen zusätzlichen Straßenbaus auf die Umwelt, insbesondere zusätzliche CO₂-Emissionen und weitere Flächenversiegelung, als auch der Minderung von Beteiligungsrechten stellen sich die Umweltverbände entgegen.

Wir fordern, endlich ein Mobilitätsgesetz für Baden-Württemberg mit Vorrang des Fuß- und Radverkehrs vor motorisiertem Individualverkehr zu schaffen und das Straßengesetz aufzuheben.

Zu B. Wesentlicher Inhalt

Die Möglichkeit zur erleichterten Teileinziehung von bestehenden Verkehrsflächen zu deren Neuverteilung wird begrüßt. Diese Neuverteilung muss auch beinhalten, dass derartige, versiegelte Flächen einer erleichterten Entsiegelung zuzuführen sind.

Begründung: Ca. 40% der Siedlungsflächen dienen – weit überwiegend – motorisierten Fahrzeugen und deren Abstellflächen. Neben der Steigerung und notwendigen Vorrangs des Fuß- und Radverkehrs besteht jedoch ein erheblicher Mangel an Grünflächen im Siedlungszusammenhang. Auch für deren Schaffung bedarf es einer vereinfachten Verfahrensregelung.

Zu C. Alternativen

Fällt dem grün geführten Verkehrsministerium im Hinblick auf die demokratische Beteiligung der Bevölkerung nichts anderes ein, als eine Beschneidung individueller Beteiligungsmöglichkeiten?

Selbstverständlich gibt es Alternativen, welche dem Ziel der Planungsbeschleunigung dienen. Vorrangig sind diese im Bereich der Projektrechtfertigung, der Planungsqualität und einer qualifizierten, frühzeitigen (und ergebnisoffenen) Öffentlichkeitsbeteiligung zu finden. Da hierzu die bestehende Straßenbauverwaltung ungeeignet ist (Zielkonflikte) und auch die Planfeststellungsbehörden nicht dienlich sein können (amtsinterne Einflussnahme), bedarf es einer externen Verfahrenssteuerung durch qualifizierte Mediatoren und Expert/innen für Bürgerbeteiligung. Zu dieser „Planungsbeschleunigungsmöglichkeit“ kann ein demokratischer Rückschritt, wie im Referentenentwurf vorgesehen, keine Alternative sein.

Zu F. Nachhaltigkeitscheck

Um eine Vorlage der untersuchten Belange und deren Ergebnisse im Hinblick auf „Nachhaltigkeit“ wird seitens der Umweltverbände gebeten. Es ist für Außenstehende nämlich keineswegs erkennbar, welche Nachhaltigkeitsbelange mit dem Gesetzentwurf gestärkt werden – zumindest soweit diese Belange das Wohl der Gesamtbevölkerung im Blick haben.

Zum neuen § 1 Abs. 1 (Nr. 1b des Entwurfes)

Wir bitten um Ergänzung des zweiten Satzes (Unterstrichenen) „Es soll unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten und insbesondere absoluter CO₂-Reduzierung zur Entwicklung

einer leistungsfähigen, nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität beitragen und dabei die veränderten Mobilitäts- und Raumannsprüche für die unterschiedlichen Verkehrsarten im öffentlichen Straßenraum“

Zu § 7 (Nr. 3 des Entwurfes)

Die geplante Möglichkeit der Teileinziehung in § 7 wird begrüßt, da damit eine Umverteilung des öffentlichen Raumes auch zu Gunsten z.B. des Radverkehrs ermöglicht werden soll.

Dies gilt ebenso für die geplante Änderung des § 41 Abs. 1 Satz 1 (Nr. 11 des Entwurfes), mit der die Verpflichtung des Winterdienstes auch für Radwege übernommen wird.

In § 7 Abs. 1 ist dem neuen Satz 2 als Satz 3 beizufügen: „Als Grund gilt auch die Nutzungsaufgabe von Teilflächen der Straße.“

Zu § 9a Sicherheitsvorschriften (Nr. 4 des Entwurfes)

Den geplanten neuen § 9a lehnen wir ab. Mit ihm soll der Straßenbauverwaltung die Möglichkeit eröffnet werden, sich selbst die notwendigen Genehmigungen, Erlaubnisse und Abnahmen zu erteilen. Damit würde die Straßenbauverwaltung zum Beispiel dazu ermächtigt, unter Anwendung des § 31 Absatz 5 NatSchG Alleen zu beseitigen oder sie erheblich zu beeinträchtigen. Auch der mit dem neuen Biodiversitätsstärkungsgesetz endlich eingeführte Schutz des Streuobstbestandes wird durch die Regelung gefährdet. Vor allem aber eröffnet die Neuregelung die Option, von den artenschutzrechtlichen Zugriffsverboten des § 44 BNatSchG gem. § 45 Absatz 7 BNatSchG sich selbst eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen. Zwar ist die Straßenbauverwaltung materiell an die Zulässigkeitsvoraussetzung des § 45 Abs. 7 BNatSchG gebunden, aber es ist gut vorstellbar, dass sie in eigener Sache eher "von zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses" ausgehen wird, als die Naturschutzbehörde. Damit besteht die Gefahr, dass der Artenschutz z.B. bei Brückensanierungen (Brücken sind immer wieder Lebensstätten für Fledermäuse oder Wanderfalken) unter die Räder kommt oder der Biotopschutz bei der Hangsicherung nicht im gebotenen Umfang berücksichtigt wird (§ 30 Absatz 2 Nr. 3 bzw. 5 BNatSchG) oder andere Schutzgegenstände des Naturschutzrechts den Belangen des Straßenbaus unter dem Vorwand der notwendigen Straßensicherung zum Opfer fallen.

Zu § 36a Duldungspflichten (Nr. 6 des Entwurfs)

Der Textvorschlag wird in der vorgelegten Form abgelehnt.

Begründung: Der Entwurf zu § 36a stellt einen nicht erforderlichen, hoheitlichen Eingriff ins Eigentum dar. Zum Zeitpunkt der Planung ist weder über die Straßenführung noch über die Bauwerksausgestaltung (z.B. Kreuzungen, Anschlussstellen) entschieden. Erst im nachfolgenden Rechtsverfahren (Planfeststellung) bzw. im Verwaltungsrechtsweg zeigt sich, ob die Planung notwendig und in ihren Einzelementen angemessen ist. Dieses hohe Ausmaß an Rechtsunsicherheit bezüglich des letztendlichen Ob und Wie eines Planungsvorhabens kann

nicht dazu dienen, den grundgesetzlichen Anspruch auf Schutz des Privatbereichs (Grundstück, Haus) bzw. des Schutzes des Eigentums außer Kraft zu setzen.

Auch der äußerst umfangreiche Bau von Straßen seit Bestehen der BRD beweist, dass eine Rückentwicklung des in der Verfassung garantierten Individualschutzes nicht begründet und schon gar nicht zwingend ist.

Zu § 37 (Planfeststellung und Plangenehmigung (Nr. 7a des Entwurfs))

Der Textvorschlag in Abs. 1 für einen neuen Satz zwei („*Eine Änderung liegt vor, wenn eine Landesstraße ...*“) ist um folgende Nummer 3 zu ergänzen:

„3. oder wenn nachteilige Auswirkungen auf Umweltbelange zu befürchten sind.“

Zu § 37a Vorläufige Anordnung (Nr. 8 des Entwurfs)

Auch eine Notwendigkeit der Erleichterung des Baubeginns bei noch nicht ergangenem Planfeststellungsbeschluss sehen wir nicht und lehnen diese geplante Regelung ab. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb in der heutigen Zeit ausgerechnet Straßenbaumaßnahmen in dieser Weise privilegiert werden sollen.

Zu § 40 (Nr. 9 des Entwurfs)

Aus unserer Sicht müssen Flächen, die regelmäßig zur Instandhaltung oder Erneuerung (Erhaltung) einer Straße notwendig sind, von vornherein in der Planung und dem Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt und vom Träger der Straßenbaulast mit in die Planfeststellung und den Flächenaufkauf aufgenommen werden. Die Notwendigkeit einer nachträglichen Enteignung für derartige Flächen ist für uns nicht nachvollziehbar und rechtlich zweifelhaft.

Entsprechend lehnen wir auch den geplanten Abs. 6 zu §40a ab, also die vorzeitige Besitzeinweisung für Instandhaltungsflächen, die zuvor nicht planfestgestellt wurden.

Zu § 40a (6) (Nr. 10 des Entwurfs)

Der Textvorschlag wird in der vorgelegten Form abgelehnt. Der letzte Satz ist zu streichen.

Begründung: Enteignung und Besitzeinweisung stellen eine weitreichende Einschränkung verfassungsmäßiger Rechte dar. Diese Einschränkung kann nicht allein der Entscheidung öffentlicher Verwaltung anheimgestellt sein.

Zu § 51 (Nr. 12 des Entwurfs)

Die Neufassung des Absatzes 1 Nr. 2 zur Zuständigkeit des Regierungspräsidiums ist unverständlich. Vermutlich soll es heißen: „... sowie für Verkehrssicherungsmaßnahmen auf den der Straße benachbarten Grundstücken, wenn dies erforderlich ist.“

Die Änderung des Absatzes 2 Nr. 7, in dem bislang die unteren Verwaltungsbehörden für Verkehrssicherungsmaßnahmen zuständig waren, bleibt ebenfalls unklar: Was verbleibt an sog. verkehrssichernden Unterhaltungsmaßnahmen, die auf der Straße benachbarten Grundstücken stattfinden müssten?

Zu §53a Zuständigkeiten des Regierungspräsidiums Tübingen (zu Nr. 13 des Entwurfs)

In Abs. 2 ist folgender Satz anzufügen: „Die Daten nach Abs. 1 Nr. 2a) stehen auch den nach § 3 UmwRG im Land anerkannten Umweltvereinigungen unentgeltlich zur Verfügung.“

Begründung: Die gesetzlich geregelte Beteiligung der Naturschutzverbände macht es erforderlich, dass auch Ihnen der Zugang zu den gesammelten Daten zur Erstellung qualifizierter Verfahrensbeiträge zur Verfügung stehen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Brigitte Dahlbender
Vorsitzende BUND BW

Dr. Gerhard Bronner
Vorsitzender LNV BW

Hans-Peter Kleemann
1. stellv. Vorsitzender
NABU BW