

LANDESBÜRO DER NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Beratung . Mitwirkung . Koordination

Landesbüro der Naturschutzverbände NRW · Ripshorster Str. 306 · 46117 Oberhausen

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-
Westfalen
40190 Düsseldorf

ausschließlich per E-Mail
fanag@vm.nrw.de

*Verbändeanhörung zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur
Einführung des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes sowie zur Änderung
des Straßen- und Wegegesetzes*

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dr. Günnewig,

namens und in Vollmacht der anerkannten Naturschutzverbände Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland NRW (BUND), Landesgemeinschaft Naturschutz und Umwelt NRW (LNU) und Naturschutzbund Deutschland NRW (NABU) bedanke ich mich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Einführung eines Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes.

Die Naturschutzverbände begrüßen die mit diesem Gesetz angestrebte Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger ausdrücklich. Sie unterstützen jedoch die Forderungen der Radverkehrsinitiativen, konkrete Zielvorgaben für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in NRW auf 25 % sowie für den Ausbau des Radverkehrsnetzes - jeweils bis zum Jahr 2025 - in das Gesetz aufzunehmen, um die angestrebte Verkehrsverlagerung auch wirklich zu erreichen. Jahrzehntlang wurden der Rad- und Fußverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr diskriminiert. Um an dieser Stelle Gleichrangigkeit herzustellen, muss der Rad- und Fußverkehr jetzt privilegiert werden. Finanzpolitisch setzt sich jedoch eine Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs fort, was die Naturschutzverbände ausdrücklich kritisieren. Für den Radverkehr sind für das Jahr 2021 an Landesmitteln 54 Mio. Euro vorgesehen, davon für den Radwegebau an Landstraßen 17,4 Mio. Euro. Dagegen sind im Landeshaushalt für das Jahr 2021 72 Mio. Euro für den Um-, Aus- und Neubau von Landesstraßen und 205 Mio. Euro für entsprechende Erhaltungsinvestitionen vorgesehen. Hinzu kommen noch 13,674 Mrd. Euro für Fernstraßenprojekte des sogenannten „Vordringlichen Bedarfs“, die bis zum Jahr 2030 nach NRW fließen sollen.

Wie im Bereich aller Infrastrukturplanungen setzen sich die Naturschutzverbände auch im Kontext des Ausbaus von Radverkehrswegen für transparente und partizipative Planungsprozesse ein, in deren Rahmen sie sich mit dem Ziel einer hinreichenden Beachtung

LANDESBÜRO DER
NATURSCHUTZVERBÄNDE NRW

Ripshorster Str. 306
46117 Oberhausen

T 0208 880 59-0
F 0208 880 59-29

E info@lb-naturschutz-nrw.de
I www.lb-naturschutz-nrw.de

Sie erreichen uns
Mo - Fr 9.00 bis 13.00 Uhr
Mo - Do 13.30 bis 16.00 Uhr

Auskunft erteilt:
Sybille Müller

Datum
15. April 2021

Träger des Landesbüros der
Naturschutzverbände NRW



der Belange von Natur- und Landschaft möglichst frühzeitig konstruktiv einbringen können.

1. Entwurf für ein Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Mit dem Fokus „Beteiligungsrechte“ springen den Naturschutzverbänden insbesondere die §§ 15 und 17 des neuen Radverkehrsgesetzes ins Auge.

Nach diesen Vorschriften soll das Verkehrsministerium zum einen ein Radvorrangnetz definieren, welches für den Radverkehr besonders wichtige, überörtliche Verbindungen umfasst. In diesem Radvorrangnetz identifizierte Aus- und Neubaumaßnahmen bezüglich Radschnellverbindungen sollen dann in einen – ebenfalls durch das Gesetz neu eingeführten – Bedarfsplan für Radschnellverbindungen des Landes aufgenommen werden. Diesen Bedarfsplan für den Bau neuer und die wesentliche Änderung bestehender Radschnellverbindungen des Landes Nordrhein-Westfalen soll ebenfalls das Verkehrsministerium im Einvernehmen mit dem für den Verkehr zuständigen Ausschuss des Landtags erstellen.

Die Naturschutzverbände befürworten eine landesweite Bedarfsplanung für den Radverkehr, da sie es für sinnvoll halten, die Belange des Radverkehrs überregional zu betrachten, zu koordinieren und zu planen. Sie setzen sich jedoch einerseits für eine gegenüber der Bedarfsplanung für den Straßenverkehr rechtlich gleichrangige Bedarfsplanung ein, die in dem vorliegenden Gesetzentwurf bisher nicht angelegt ist. Andererseits möchten sie grundsätzlich die Gelegenheit dazu bekommen, sich an dieser Bedarfsplanung zu beteiligen.

Im Bereich der Straßenplanung gibt es sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene eine in entsprechenden Straßenausbaugesetzen geregelte Bedarfsplanung. Mit Aufnahme eines bestimmten Straßenbauvorhabens in einen dieser Bedarfspläne gilt der Bedarf dieses Vorhabens dann für die nachfolgenden Planungs- und Zulassungsverfahren als verbindlich gesetzlich festgestellt.

Die Naturschutzverbände werfen an dieser Stelle die Frage auf, warum eine solche verbindliche gesetzliche Bedarfsfeststellung im Bereich des Radverkehrs nicht vorgesehen ist und regen eine entsprechende verbindliche Bedarfsplanung ausdrücklich an.

Zudem sollte die Bedarfsplanung wie im Bereich des Straßenbaus auch im Bereich des Radverkehrs einer strategischen Umweltprüfung (SUP) unterzogen werden, in deren Rahmen frühzeitig die möglichen von einer solchen Planung ausgehenden Umweltauswirkungen sowie Planungsalternativen betrachtet und geprüft werden müssen. Im Rahmen der SUP wird neben anderen Umweltschutzgütern auch die Betroffenheit des Schutzguts Fläche übergeordnet betrachtet. Ferner findet im Rahmen der SUP eine aus Sicht der Naturschutzverbände unbedingt erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung an der Bedarfsplanung statt, in deren Rahmen sie sich dann mit ihren Orts- und Fachkenntnissen frühzeitig in die Bedarfsplanung einbringen können.

2. Änderung des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW)

Seit Oktober 2016 bedürfen UVP-pflichtige Radschnellverbindungen des Landes gem. § 38 Abs. 1 StrWG NRW einer Planfeststellung, von 2016 bis 2019 musste für sie nach dem StrWG NRW auch eine Linienbestimmung durchgeführt werden.

Der Bau von Rad(schnell)wegen ist nach der Anlage 1 Nr. 5 zum UVPG NRW als sonstige Straße UVP-vorprüfungspflichtig. Diese Rechtslage kommt jedoch nach Beobachtungen des Landesbüros in der Praxis nicht hinreichend an.

In der Vergangenheit haben die Naturschutzverbände in einigen Fällen beobachtet und kritisiert, dass Umwelt- und Naturschutzbelange im Bereich der Planung und Realisierung der Radschnellwege keine hinreichende Beachtung erfahren haben. Hier wurden zur Vorbereitung der Planungen in einigen Fällen sogenannte Machbarkeitsstudien erstellt, in deren Rahmen zwar u.a. auch Umweltbelange in den Blick genommen wurden, dies jedoch nicht auf eine sachgerechte, einem späteren ggf. UVP-pflichtigen Zulassungsverfahren Rechnung tragende Weise. Als Ergebnis dieser Machbarkeitsstudien wurden sogenannte Vorzugstrassen (vor-)festgelegt - weitgehend unabhängig von den rechtlichen Anforderungen einer in einem nachfolgenden Zulassungsverfahren ggf. erforderlichen Alternativenprüfung. Zum anderen haben einige Kommunen, im Wege einer „Salami-Taktik“, Teilstücke interkommunaler Radwegenetze im Vorgriff auf einen künftigen Radschnellweg bereits ausgebaut, ohne eine unter Umweltgesichtspunkten erforderliche Gesamtbetrachtung des betreffenden interkommunalen Projektes vorzunehmen. Insgesamt haben die Naturschutzverbände den Eindruck gewonnen, dass bei den Planungsbeteiligten häufig gar kein Bewusstsein für die auch unter rechtlichen Gesichtspunkten bestehende Gebotenheit einer solchen Gesamtbetrachtung herrschte.

Die Naturschutzverbände halten es für richtig, Radwege - wie im Entwurf erfolgt - klarstellend den sonstigen öffentlichen Straßen zuzuordnen. Hieraus ergibt sich dann auch eindeutig ihre UVP-Vorprüfungspflicht nach Anlage 1 Nr. 5 zum aktuellen UVPG NRW. Allerdings sollen Rad- und Gehwege (einschl. Radschnellverbindungen) nach dem aktuellen, den Verbänden ebenfalls zur Stellungnahme vorliegenden Entwurf für ein Gesetz zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes und anderer Gesetze nun auch ausdrücklich in den Katalog der vorprüfungspflichtigen Vorhaben in die Anlage 1 des UVPG NRW aufgenommen werden – jedoch nur soweit sie mehr als 6 km durchgehende Länge aufweisen oder bestimmte geschützte Bereiche tangieren.

Den Naturschutzverbänden ist im Hinblick auf den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an der hinreichenden Berücksichtigung der Naturschutz- und Umweltbelange (insbes. Eingriffsregelung und Artenschutzrecht, Flächenschutz) sowie an der Durchführung einer Alternativenprüfung unter diesen Gesichtspunkten gelegen. Hierzu halten sie für den Radwegbau ein einheitliches Trägerverfahren für erforderlich, in dessen Rahmen Radwege als Gesamtprojekte geprüft und zugelassen werden – mit frühzeitiger Beteiligung der Naturschutzverbände und der Öffentlichkeit. Sie plädieren daher für eine Planfeststellungspflicht für alle UVP-pflichtigen Radwege - nicht lediglich für die Radschnellverbindungen des Landes - und im Übrigen für die Durchführung von

Plangenehmigungsverfahren sowie in beiden Fällen für ein jeweils vorgelagertes Linienbestimmungsverfahren. In diesem Zusammenhang lehnen die Naturschutzverbände die Einführung einer Bagatellschwelle für die UVP-Vorprüfungspflicht von Radwegen ab. Ferner sprechen sie sich für eine naturschutzrechtlich verankerte Beteiligung an den radverkehrsrechtlichen Plangenehmigungsverfahren aus, wie dies im Landesnaturschutzgesetz bereits für die wasserrechtliche Plangenehmigung geregelt ist.

Zuletzt ist noch darauf einzugehen, dass Anfechtungsklagen gegen Zulassungsentscheidungen für den Bau oder die Änderung einer Radschnellverbindung des Landes, die in dem neu eingeführten Bedarfsplan aufgeführt ist, nach dem Gesetzentwurf keine aufschiebende Wirkung haben sollen. Diese Erschwerung des Rechtsschutzes lehnen die Naturschutzverbände ab.

Mit freundlichen Grüßen
gez. Sybille Müller