

Herrn Dieter Hilser MDL
Vorsitzender des Ausschusses
für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung
und Verkehr
Landtag Nordrhein-Westfalen
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/4017

A02

Ansprechpartner Landkreistag NRW:
Hauptreferent Dr. Markus Faber
Tel.-Durchwahl: 0211.300491.310
E-Mail: m.faber@lkt-nrw.de

Ansprechpartnerin Städte- und Gemeindebund:
Referentin Cora Eink
Tel.-Durchwahl: 0211.4587233
E-Mail: cora.eink@kommunen-in-nrw.de

Aktenzeichen: 66.10.02 MF/Zin

Datum: 15.07.2016

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen und anderer Gesetze

Ihr Schreiben vom 17.06.2016, Gesetzentwurf der Landesregierung, LT-Drucksache
16/12069

Sehr geehrter Herr Hilser,

auf Ihr Schreiben vom 17.06.2016 mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zum Entwurf
eines Gesetzes zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-
Westfalen und anderer Gesetze möchten wir gerne wie folgt antworten:

I. Die beabsichtigte Änderung des § 4 Straßen- und Wegegesetzes NRW ist aus unserer
Sicht grundsätzlich sinnvoll. Die Führung von Straßenschlüsseln ermöglicht eine sichere
Zuordnung von Geobasisdaten. Eine Harmonisierung ist deshalb grundsätzlich sinnvoll,
wenngleich gewährleistet sein muss, dass dies nicht zu unverhältnismäßigem administrati-
vem Aufwand auf Seiten der Kommunen führt. Im Ergebnis dürfte es darauf ankommen,
wie eine mögliche, unter Anwendung des § 4 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetzes NRW
erlassene Verordnung ausgestaltet wird. Hierzu ist es notwendig, vorab Aufwand und Kos-
ten für die kommunale Ebene exakt zu ermitteln. Insoweit fordern wir schon jetzt, mög-
lichst frühzeitig an der Aufstellung einer entsprechenden Verordnung beteiligt zu werden,
um eine entsprechende Einbindung der verschiedenen Fachressorts und schließlich auch
eine Gremienbeteiligung auf unserer Seite zu ermöglichen. Eine weitergehende Stellung-
nahme bleibt daher der Vorlage des Entwurfs einer noch ausstehenden Rechtsverordnung
in Ausübung der Ermächtigung des novellierten § 4 Abs. 3 Straßen- und Wegegesetzes
NRW vorbehalten.

II. Zudem sollen mit dem vorliegenden Gesetzentwurf Radschnellverbindungen als eigenständige straßenrechtliche Kategorie im Straßen- und Wegegesetz NRW verankert und weitgehend den Landesstrassen gleichgestellt werden.

Einer rechtlichen Absicherung des besonderen Status von überregional bedeutsamen Radverkehrsverbindungen, auch im Straßen- und Wegegesetz NRW, ist grundsätzlich zuzustimmen. Es ist freilich nicht einzusehen, dass landesbedeutsame Straßenverbindungen in der privilegierten Straßenbaulastträgerschaft des Landes stehen, Radschnellverbindungen mit regionaler Verkehrsbedeutung aber weiterhin in der Aufgabenträgerschaft der beteiligten Kommunen stehen sollen, mit der Folge, dass diese auch weiterhin umfassend für Ausbau, Verkehrssicherungspflichten und Erhaltungsmaßnahmen (auch finanziell) zuständig sind.

Es gibt jedoch auch Fallkonstellationen, in denen es durchaus im kommunalen Interesse liegt, für regionalbedeutsame Radschnellverbindungen in der Aufgabenträgerschaft zu verbleiben. Das gilt insbesondere für die Fallkonstellationen, in denen bislang Fördermittel für kommunale Radverkehrsprojekte gewährt worden sind; diese können aber nur für Radwege verwendet werden, für die auch die Kommunen originär zuständig sind. Auch hinsichtlich der nahräumlichen Einbindung sind Konstellationen denkbar, in denen regional/überregional bedeutsame Radwege einer stärkeren Einbindung in die örtlichen Verkehrsnetze bedürfen. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir, dass die Einstufung einer Radverbindung als Radschnellverbindung des Landes gemäß § 3 Abs.2 Satz 3 StrWG-E nur im Einvernehmen mit den jeweils als Trägern der Straßenbaulast betroffenen Kreisen, kreisfreien Städten und Gemeinden erfolgen darf. Wir gehen in diesem Zusammenhang davon aus, dass diese Einvernehmensregelung für jeden kommunalen Straßenbaulastträger gilt, dessen Straßen und Wege (hier: dessen Radwege) zu Radschnellverbindungen des Landes hochgestuft werden sollen oder die ohne die Widmung/Einstufung als Radschnellverbindung des Landes in die Straßenbaulastträgerschaft der Kreise, kreisfreien Städte und Gemeinden gefallen wäre: In diesen Fällen sollte ein umfängliches Einvernehmen mit den betroffenen Baulastträgern auf kommunaler Ebene gewährleistet sein.

III. Darüber hinaus gibt es aus unserer Sicht weitere Punkte hinsichtlich der vorgesehenen Regelung für regional bedeutsamen Radschnellverbindungen, die für den Verkehrsträger Fahrrad nicht erforderlich sind, weil auf Radschnellverbindungen regelmäßig mit einer niedrigeren durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit (als auf Landesstraßen für den Kraftverkehr) zu rechnen ist. Dies betrifft z. B.

- Regelungen in Bezug auf den Straßenanliegergebrauch, insbesondere hinsichtlich Zufahrten oder Zugänge (§ 20 Abs.1 StrWG-E), deren Problematik sich mit diesen Auswirkungen für die Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr bei Radschnellwegen aus unserer Sicht so nicht ergibt;

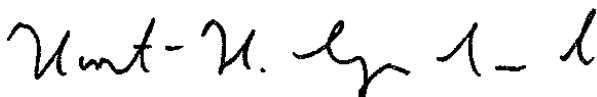
- Regelungen zum Anbau bestimmter baulicher Anlagen außerhalb von Ortsdurchfahrten (§ 25 Abs. 1 StrWG-E), die bei Radschnellwegen aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit nicht zwingend erforderlich sind;
- Regelungen zur Anlage von Außenwerbung (§ 28 Abs.1 StrWG-E) aus demselben Grund wie zuvor.

In den genannten Fällen halten wir die Gleichstellung von regional bedeutsamen Radschnellverbindungen mit den Landesstraßen im Hinblick auf die o. g. straßen- und wegerechtlichen Folgewirkungen für nicht erforderlich und damit auch für eine unnötige Bürokratisierung. Eine solche Bürokratisierung könnte geeignet sein, die Akzeptanz bei Anwohnern für die Einstufung von Radschnellverbindungen des Landes zu schmälern.

Aus unserer Sicht sollten daher für die Kategorie der Radschnellverbindungen des Landes eigene Schutzkriterien geschaffen werden, die auf die Besonderheiten von Radschnellwegen stärker Rücksicht nehmen. Hier könnte es ein möglicher Weg sein, statt grundsätzlich ein präventives Verbot mit Erlaubnisvorbehalt für den Straßenanliegergebrauch, Regelungen zum Anbauverbot oder Regelungen zur Anlage von Außenwerbung vorzusehen, eine Regelung zu normieren, die bei konkreter Beeinträchtigung der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr (auf der Radschnellverbindung) der Straßenbaubehörde die Möglichkeit eröffnet, Auflagen oder Anordnungen zur Erhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit im Verkehr zu erlassen.

Für Nachfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Horst-Heinrich Gerbrand
Geschäftsführer
des Städte- und Gemeindebundes NRW



Dr. Marco Kuhn
Erster Beigeordneter
des Landkreistags Nordrhein-Westfalen