

### **Stellungnahme des ADFC-Bundesverbandes zum Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Stand: 2017)**

#### **Entwurf eines Siebten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes**

Sehr geehrte Damen und Herren,

#### **Zu dem Gesetzentwurf des BMVI nimmt der ADFC wie folgt Stellung:**

##### **0. Zusammenfassende Bewertung:**

Der ADFC begrüßt grundsätzlich die Erweiterung des Bundesfernstraßengesetzes um das Infrastrukturelement der Radschnellwege.

Die neu geschaffene Möglichkeit der Teil-Finanzierung von Radschnellwegen durch den Bund im Gesetzentwurf bewerten wir positiv. Auch in der Begründung und Zielsetzung stimmen wir mit der Bundesregierung überein. Insbesondere begrüßt der ADFC die Feststellung, dass die Etablierung von Radschnellwege im Interesse des Bundes steht, da sie zur Entlastung von Bundesfernstraßen beitragen können.

Der ADFC kritisiert jedoch, dass die vom Bund in Aussicht gestellten Finanzhilfen für Radschnellwege offenbar weniger als 25 Prozent des bisher bekannten Bedarfs ausmachen. Ferner stellt sich die Frage, warum sich der Bund beim zu Grunde gelegten Finanzierungszeitraum nicht auf den Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2030) bezieht.

##### **1. Würdigung**

Mit dem Gesetz will die Bundesregierung die Länder und Gemeinden bei der Errichtung von Radschnellwegen einer bestimmten Größenordnung unterstützen, wenn diese nicht vollständig aus eigenen Mitteln realisiert können. Die Regelungen sollen dazu beitragen, dass die zahlreichen geplante Radschnellwegeprojekte in Baulast von Ländern und Kommunen schneller umgesetzt werden können.

Ziel des Gesetzes ist es, insbesondere in urbanen Gebieten und Metropolregionen eine nachhaltige und umweltschonende Mobilität zu fördern und die negativen Verkehrsfolgen von Bundesfernstraßen zu reduzieren. Der Bund betont im vorliegenden Gesetzentwurf ausdrücklich welche wichtige Bedeutung der Förderung von Radschnellwegen diesbezüglich zukommt: *„Radschnellwege sind Teil eines nachhaltigen Verkehrssystems in Deutschland, denn sie dienen dazu, Quelle-Ziel-Verkehre zu aggregieren, Pendlerverkehre statt mit dem Pkw verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln, Staus zu vermeiden und den Verkehr insgesamt zu verflüssigen. Daher können Radschnellwege negative Verkehrsfolgen wie Lärmbelastung, aber insbesondere auch Schadstoffemissionen deutlich reduzieren und damit zur Luftreinhaltung einen wichtigen Beitrag leisten. Der Bau von Radschnellwegen ist eine besonders bedeutsame Investition. Mit einem geeigneten infrastrukturellen Angebot an vom Bund geförderten Radschnellwegen kann ein wesentlicher Beitrag des Verkehrs zum Klimaschutz geleistet werden.“* Ferner wird auf den hohen volkswirtschaftlichen Nutzen von Radschnellwegen hingewiesen.

## **2. Anmerkungen**

### **2.1 Finanzierungsumfang und Förderzeitraum von Radschnellwegeprojekten der Länder und Gemeinden**

Die im Gesetzentwurf in Aussicht gestellten Zuweisungen an die Bundesländer in Höhe von rd. 270 Mio. für einen Zeitraum von elf Jahren (2017-2027) sind aus Sicht des ADFC deutlich zu gering bemessen. Die Investitionsaufwendungen für Radschnellwege liegen je nach Planungskonzept, Voraussetzungen und Anzahl von Brücken und Tunneln zwischen 0,5 und 2,0 Millionen Euro pro Kilometer (Spapé, Fuchs, Gerlach 2015). Eine erste Abfrage durch das BMVI zeigt, dass die Bundesländer bereits zum jetzigen Zeitpunkt (12/2016) einen Bedarf für „rund 80 Maßnahmen mit einer Streckenlänge von rund 1.400 km“ angemeldet haben. Selbst wenn sich die Baukosten für die geplanten Radschnellwege lediglich im unteren Drittel (ca. 0,75 bis 1 Mio. Euro pro Kilometer) der veranschlagten Aufwendungen bewegen würden, ist mindestens mit einem Investitionsbedarf von etwa 1 bis 1,4 Mrd. Euro zu rechnen. Davon sollte der Bund aus Sicht des ADFC mindestens die Hälfte übernehmen. Sinnvoller wäre es aber aus Sicht des ADFC, ab 2018 einen angemessenen Etat im Bundeshaushalt einzurichten. Radschnellwege werden sowohl verkehrs- und umweltpolitisch als auch stadtplanerisch noch deutlich an Bedeutung gewinnen, so dass mit einem steigenden Bedarf zu rechnen ist. Daher empfehlen wir dem Bund, im Rahmen einer vorausschauenden qualitätsbewussten Planung den Haushaltstitel für Radschnellwege auf jährlich rd. 200 Mio. Euro aufzustocken. Der Start mit 25 Mio. Euro im Haushaltsjahr 2017 erscheint uns als sinnvoll, da davon auszugehen ist, dass die wenigsten Bundesländer für dieses Jahr schon über einen entsprechenden Planungsvorlauf für Radschnellwege verfügen.

## **2.2 Einschränkung der Förderung auf Radschnellwege mit einer Mindestlänge von 15 km**

Der vorliegende Gesetzentwurf beschränkt die Förderung von Radschnellwegen auf Projekte, die „mit einer Mindestfahrlänge von in der Regel 15 km.“ (S.3)

Sollte dieser Passus zu einem harten Förderkriterium werden, würde in urbanen Ballungsgebieten die Förderung von kürzeren Radschnellwegen mit großer verkehrlicher Entlastungsfunktion und hoher Netzwirkung ausgeschlossen, dies betrifft insbesondere Stadtstaaten wie Berlin und Hamburg.

Der ADFC empfiehlt daher, die bisherige Begriffsdefinition der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu Grunde zu legen, die eine Mindestlänge von 5 km für Radschnellwege benennt. Um zu gewährleisten, dass nur Radschnellwege durch den Bund gefördert werden können, die eine ausreichende Entlastungsfunktion und/oder Netzwirkung und nachweisen können, ist die Förderrichtlinie entsprechend auszugestalten.

## **2.2 Befristung und Degression der Förderung von Radschnellwegen**

Im Einzelnen fallen im Gesetzentwurf die Befristung und die degressive Gestaltung der Förderung von Radschnellwegen auf. Beide sind vom Grundgesetz vorgeschrieben. Art. 104b GG bestimmt in Abs. 2: „Das Nähere, insbesondere die Arten der zu fördernden Investitionen, wird durch Bundesgesetz, das der Zustimmung des Bundesrates bedarf, oder auf Grund des Bundeshaushaltsgesetzes durch Verwaltungsvereinbarung geregelt. Die Mittel sind befristet zu gewähren und hinsichtlich ihrer Verwendung in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen. Die Finanzhilfen sind im Zeitablauf mit fallenden Jahresbeträgen zu gestalten.“

Die Befristung der Finanzhilfen bis 2027 hat den Nachteil, dass sie nicht mit der Geltungsdauer des erst 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) übereinstimmt. Dort heißt es im Kapitel 9.3 „Nachhaltige, ökologische und sichere Mobilität“ auf Seite 52: „Zukünftig wird sich der Bund im Rahmen seiner verfassungsrechtlichen Möglichkeiten noch stärker am Bau von Radschnellwegen beteiligen. Die zu ändernden Grundlagen werden derzeit von der Bundesregierung geprüft.“ Zu diesen Grundlagen gehört auch das Bundesfernstraßengesetz. Wenn es bei der vorgesehenen Befristung bis zum Haushaltsjahr 2027 bleibt, tritt eine zeitliche Lücke von drei Jahren ein, in der Radschnellwege entgegen den erklärten Zielen der Bundesverkehrswegeplanung nicht gefördert werden könnten. Das wäre durch eine verlängerte Befristung bis zum Haushaltsjahr 2030 zu vermeiden.

Die Höhe des Minderungssatzes von drei Prozent pro Jahr erscheint nicht nachvollziehbar begründet. Der ADFC begrüßt aber, dass die Absenkung nicht bereits nach dem ersten Jahr einsetzt, sondern erst 2022, also zur zweiten Hälfte des bis 2027 befristeten Zeitraums. Die ersten fünf Jahre weisen noch keine „fallenden Jahresbeträge“ auf, wie sie das Grundgesetz verlangt. Entsprechend der oben angeregten Verlängerung des Förderzeitraums bis 2030 sollte auch die Degression angepasst werden und im Jahr 2024 beginnen.

### **2.3 Förderrichtlinie**

Der ADFC empfiehlt, die angekündigte Förderrichtlinie möglichst bald fertigzustellen, weil der Bund erst dann seine Finanzhilfen bewilligen kann. Es wird den Ländern möglicherweise schwerfallen, bereits im ersten Jahr die bereitgestellten Mittel für Radschnellwege zu verplanen und zu verbauen, weil sie erst in letzter Minute in den Bundeshaushalt 2017 eingestellt worden sind. Eine späte Bekanntgabe der Förderkriterien würde den Planungs- und Ausführungszeitraum noch weiter verkürzen.