

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes (8. FStrÄndG)

A. Problem und Ziel

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen in Deutschland dar. Immer mehr Menschen verzichten insbesondere bei Distanzen von bis zu 15 Kilometern auf ihr Auto und nutzen stattdessen das Fahrrad. Die Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf das Fahrrad trägt zur Luftreinhaltung und zu einer Reduktion der Treibhausgas-Emissionen bei. Hierdurch lassen sich positive Effekte auf die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie auf die Gesundheit erzielen. Die Infrastruktur für den Radverkehr ist ein entscheidender Faktor für den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen.

Der Bund hat bereits heute rund 14 500 Kilometer Bundesstraßen in der Baulast des Bundes mit Radwegen ausgestattet. Diese Radwege sind von der Baulast des Bundes mitumfasst, da sie eine Entflechtung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr bewirken und somit die Verkehrssicherheit erhöhen.

Im Bereich von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, kommt Radwegen dagegen keine Entflechtungsfunktion zu. Auf diesen Straßen gehört der Radverkehr nicht zu den zugelassenen Verkehrsarten. Gleichwohl weisen Brückenbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, insbesondere an Wasserstraßenkreuzungen in einem urbanen Umfeld Potenzial für die Steigerung des Anteils des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen auf, da durch den Bau von Radwegen auf diesen Brückenbauwerken bestehende Radverkehrsinfrastrukturen miteinander verbunden und dadurch Lückenschlüsse erzielt werden können. Um dieses Potenzial zu nutzen, soll eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, wonach Betriebswege im Zuge von für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmten Bundesfernstraßen bedarfsabhängig so zu bauen und zu unterhalten sind, dass auf diesen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

Die mit der Stärkung des Radverkehrs zu erzielende Reduktion der Kfz-Fahrleistungen dient zugleich der Entlastung der Bundesfernstraßen vom örtlichen Verkehr und kann eine Verringerung von Verkehrsstörungen auf stark belasteten Bundesfernstraßen insbesondere in Ballungsräumen bewirken. Ferner ließen sich Betriebs- und Unterhaltungsabläufe optimieren, da die größere Breite der Be-

triebswege einen effizienteren Geräteeinsatz erlaubt. Werden Kontroll- und Wartungsarbeiten am Brückenbauwerk vom Betriebsweg aus durchgeführt, muss hierzu kein Fahrstreifen gesperrt werden. Dies verringert Kapazitätsbeeinträchtigungen auf der Straße sowie staubedingte Unfallrisiken.

B. Lösung

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Basierend auf der Annahme, dass entsprechend dem Vorrangnetz für die Modernisierung von Brücken im Zuge von Bundesautobahnen bis zum Jahr 2030 etwa 32 Brücken mit einer Länge von mindestens 300 m über Wasserstraßen bzw. über sonstige Flussläufe erneuert werden, könnten circa drei Brückenbauwerke jährlich von der Neuregelung betroffen sein. Bei der vorläufigen Annahme einer Breite von 3,00 m auf beiden Seiten der Brücke, einer mittleren Länge von 530 m, einem Kostenansatz von 4 000 Euro/m² sowie der beidseitigen Anlage von Betriebswegen, deren Benutzung auch dem öffentlichen Radverkehr offensteht, ergibt sich eine Schätzung jährlicher Baukosten von 38 Millionen Euro. Diese Mehrkosten werden aus dem Straßenbauhaushalt finanziert. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

Der Gesetzentwurf führt nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Somit liegt kein Anwendungsfall der „One in, one out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung vor.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand der Länder: Bis zur Übernahme der Verwaltung der Bundesautobahnen durch den Bund entsteht den Ländern, die bis zum 31. Dezember 2020 sowohl die Bundesstraßen als auch die Bundesautobahnen in Auftragsverwaltung führen, ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung in Höhe von rund 5 400 000 Euro. Ab dem 1. Januar 2021 entsteht den Ländern im Rahmen der fortbestehenden Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung in Höhe von rund 900 000 Euro.

Erfüllungsaufwand des Bundes: Für die Planung und Bauüberwachung von Betriebswegen im Zuge von Bundesautobahnbrücken durch die Autobahngesellschaft des Bundes ab dem 1. Januar 2021 entstehen dem Bund Kosten in Höhe von jährlich rund 4 800 000 Euro. Die Kalkulation des Erfüllungsaufwands beruht auf der Annahme, dass sich von den durchschnittlich drei Brückenbauwerken jährlich, welche beidseitig mit Betriebswegen ausgestattet werden, 2,5 Brückenbauwerke im Zuge von Bundesautobahnen und 0,5 Brückenbauwerke im Zuge von Bundesstraßen befinden. Die zusätzlichen Kosten für die Planung und Bauüberwachung der Betriebswege entsprechen circa 15 Prozent der Baukosten.

F. Weitere Kosten

Durch das Gesetz können sich für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, Staukosten (wie z. B. erhöhte Ausgaben für Gütertransporte, verlorene Arbeitszeit) verringern. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. Februar 2020

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
(8. FStrÄndG)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG
ist als Anlage 2 beigefügt.

Der Bundesrat hat in seiner 985. Sitzung am 14. Februar 2020 beschlossen, gegen
den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes keine Einwen-
dungen zu erheben.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

**Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
(8. FStrÄndG)**

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundesfernstraßengesetzes

Dem § 3 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, sind bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Quartals in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Regelung dient neben der Stärkung des Radverkehrs der verkehrlichen Entlastung der Bundesfernstraßen in Ballungsräumen vom örtlichen Verkehr sowie der Optimierung von Betriebs- und Unterhaltungsabläufen auf Brücken im Zuge von Autobahnen und Kraftfahrstraßen. Eine größere Breite der Betriebswege ermöglicht die Durchführung von Kontroll- und Wartungsarbeiten am Brückenbauwerk ohne eine temporäre Sperrung von Fahrstreifen sowie einen effizienteren Geräteeinsatz. Hierdurch soll die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßen erhöht und der Unterhaltungsaufwand reduziert werden. Gleichzeitig dient die Regelung der Vermeidung von staubedingten Unfallrisiken.

Ohne die vorgesehene Ergänzung der fernstraßenrechtlichen Baulastaufgaben ließen sich die angestrebten verkehrlichen Synergien durch die multifunktionale Ausgestaltung der Betriebswege auf Brücken im Zuge von Autobahnen und Kraftfahrstraßen nicht rechtssicher erschließen, da im Bereich dieser Straßenkategorien die Errichtung und Unterhaltung von Infrastrukturen für den Radverkehr bisher nicht vorgesehen ist.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Die Querung von breiten Wasserstraßen und sonstigen Flussläufen erfolgt zu erheblichen Teilen durch Fernstraßen in der Baulast des Bundes, die für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt sind. Bundesautobahnen und als Kraftfahrstraßen ausgewiesene Bundesstraßen dürfen nur mit Kraftfahrzeugen benutzt werden, deren durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit mehr als 60 km/h beträgt. Da der Radverkehr auf diesen Straßen ausgeschlossen ist, erfordern die Baulastaufgaben keine Entflechtung der Verkehrsarten aus Verkehrssicherheitsgründen. Gegenwärtig erfasst die fernstraßenrechtliche Baulast somit keine Radwege auf Brücken für den Schnellverkehr. Durch die Ermöglichung des Radverkehrs auf Fernstraßenbrücken für den Schnellverkehr zur Verknüpfung kommunaler Radverkehrsnetze können in Ballungsräumen erhebliche Entlastungen der Bundesfernstraßen vom örtlichen Verkehr bewirkt werden. Im Rahmen der vorgesehenen gesetzlichen Ergänzung der fernstraßenrechtlichen Straßenbaulast kann der Bund auf den entsprechenden Brückenbauwerken künftig Betriebswege bedarfsabhängig so errichten und unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.

III. Alternativen

Keine.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes für die Ergänzung der fernstraßenrechtlichen Baulastaufgaben folgt aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (GG). Nach Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 GG erstreckt sich die konkurrierende Gesetzgebung des Bundes auf den Bau und die Unterhaltung von Landstraßen des Fernverkehrs. Die Betriebswege an Fernstraßenbrücken für den Schnellverkehr, deren bauliche Ausgestaltung näher bestimmt werden soll, sind gemäß § 1 Absatz 4 Nummer 1 des Bundesfernstraßengesetzes Bestandteil der Bundesfernstraßen. Durch die vorgesehene Bestimmung soll die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf Bundesfernstraßen insbesondere in Ballungsräumen verbessert werden. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 GG liegen vor. Die Änderungen betreffen einen bereits bundesgesetzlich geregelten Bereich, in dem

weiterhin das Erfordernis einer bundesgesetzlichen Regelung besteht. Die teilweise Regelung fernstraßenrechtlicher Baulastaufgaben durch die Gesetzgebung der Länder würde zu einer Gesetzesvielfalt auf Länderebene führen, die eine Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen darstellen würde, die im Interesse sowohl des Bundes als auch der Länder nicht hingenommen werden kann. Darüber hinaus dient eine bundeseinheitliche Regelung der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet, da allein durch eine bundeseinheitliche Regelung sichergestellt werden kann, dass der Bund bundesweit in Abhängigkeit zum Bedarf den Bau und die Unterhaltung von Betriebswegen finanzieren kann.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Mit der vorgesehenen gesetzlichen Ergänzung der fernstraßenrechtlichen Straßenbaulast ist keine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung verbunden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Der Gesetzentwurf entspricht der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Es sind folgende Indikatorenbereiche der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie betroffen:

Indikatorenbereich 3.2.a (Luftbelastung – Gesunde Umwelt erhalten),

Indikatorenbereich 11.2.b (Endenergieverbrauch im Personenverkehr),

Indikatorenbereich 13.1.a (Klimaschutz – Treibhausgase reduzieren).

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Basierend auf der Annahme, dass entsprechend dem Vorrangnetz für die Modernisierung von Brücken im Zuge von Bundesautobahnen bis zum Jahre 2030 etwa 32 Brücken mit einer Länge von mindestens 300 m über Wasserstraßen bzw. sonstige Flussläufe erneuert werden, könnten circa 3 Brückenbauwerke jährlich von der Neuregelung betroffen sein. Bei der vorläufigen Annahme einer Breite von 3,00 m auf beiden Seiten der Brücke, einer mittleren Länge von 530 m, einem Kostenansatz von 4.000 Euro/m² sowie der beidseitigen Anlage von Betriebswegen, deren Benutzung auch dem öffentlichen Radverkehr offen steht, ergibt sich eine Schätzung jährlicher Baukosten von 38 Millionen Euro. Diese Mehrkosten werden aus dem Straßenbauhaushalt finanziert. Die Gegenfinanzierung erfolgt durch Einsparungen im Einzelplan 12 des Bundeshaushaltes.

Im Übrigen führt der Gesetzentwurf nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben.

Der Gesetzentwurf führt nicht zu zusätzlichen Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand.

4.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht und entfällt kein Erfüllungsaufwand. Es werden keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Somit liegt kein Anwendungsfall der „One in, one out“-Regel für neue Regelungsvorhaben der Bundesregierung vor.

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Erfüllungsaufwand der Länder: Bis zur Übernahme der Verwaltung der Bundesautobahnen durch den Bund entsteht den Ländern, die bis zum 31. Dezember 2020 sowohl die Bundesstraßen als auch die Bundesautobahnen in Auftragsverwaltung führen, ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung in Höhe von rund 5.400.000 Euro. Ab dem 1. Januar 2021 entsteht bei den Ländern im Rahmen der fortbestehenden Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung in Höhe von rund 900.000 Euro.

Erfüllungsaufwand des Bundes: Für die Planung und Bauüberwachung von Betriebswegen im Zuge von Bundesautobahnbrücken durch Autobahngesellschaft des Bundes ab 1. Januar 2021 entstehen dem Bund jährliche Kosten in Höhe von rund 4.800.000 Euro.

Die Kalkulation des Erfüllungsaufwands beruht auf der Annahme, dass von den durchschnittlich drei Brückenbauwerken jährlich, welche beidseitig mit Betriebswegen ausgestattet werden, sich 2,5 im Zuge von Bundesautobahnen und 0,5 im Zuge von Bundesstraßen befinden. Die zusätzlichen Kosten für die Planung und Bauüberwachung der Betriebswege entsprechen circa 15 Prozent der Baukosten.

5. Weitere Kosten

Durch das Gesetz können sich für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen, Staukosten (wie z. B. erhöhte Ausgaben für Gütertransporte, verlorene Arbeitszeit) verringern. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

6. Weitere Gesetzesfolgen

Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Von dem Vorhaben sind keine demografischen Auswirkungen – unter anderem auf die Geburtsentwicklung, Altersstruktur, Zuwanderung, regionale Verteilung der Bevölkerung oder das Generationenverhältnis – zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung der Regelung ist wegen der Langfristigkeit der Aufgabe nicht sinnvoll.

Die Regelung wird zehn Jahre nach Inkrafttreten bezüglich ihrer Zielerreichung evaluiert. Ziel der Regelung ist der Bau von Betriebswegen auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, auf denen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann. In dem Evaluierungsbericht ist darzustellen, ob und inwieweit durch die Schaffung von Betriebswegen in den betroffenen Regionen eine Steigerung des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht und in welchem Maße Verkehrsstörungen auf Bundesfernstraßen vermieden werden konnten. Als Datengrundlage für die Evaluierung ist hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen eine Verkehrsuntersuchung durchzuführen. Hinsichtlich der Vermeidung von Verkehrsstörungen sind die entsprechenden Informationen durch die Auftragsverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes zu erheben.

Die Evaluierung erfolgt nach zehn Jahren, weil die mit dem Gesetz verfolgten Ziele erst mehrere Jahre nach dessen Inkrafttreten eintreten können. Entsprechende Brückenbauwerke müssen zunächst geplant und gebaut werden.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Bundesfernstraßengesetzes)

§ 3 Absatz 1 Satz 3 ermöglicht es, Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsgerecht in einer Breite anzulegen, die eine Benutzung durch den öffentlichen Radverkehr gewährleistet. Voraussetzung für deren radverkehrskonforme Ausgestaltung auf den

Bauwerken ist die Möglichkeit, durch das Brückenbauwerk vorhandene oder verbindlich geplante Radwegeinfrastrukturen mit einem bedeutsamen Nutzerpotential zu verknüpfen. Die Baulastaufgabe durch den neu einzufügenden Satz 3 bezieht sich auf das Brückenbauwerk einschließlich der Anschlüsse des Betriebsweges an vorhandene Radwege. Zur Herstellung der Anschlüsse unter Umständen notwendige Verlegungen bzw. sonstige Änderungen der Radwege sind durch deren Baulasträger zu gewährleisten. Die Einzelheiten sind im fernstraßenrechtlichen Planrechtsverfahren bzw. ergänzend in einer Verwaltungsvereinbarung der beteiligten Baulasträger festzulegen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKR-G**Entwurf eines Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes
(NKR-Nr. 4966, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	Keine Auswirkungen
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	
ab 1. Januar 2021:	4,8 Mio. Euro
Länder	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	
bis 31. Dezember 2020:	5,4 Mio. Euro
ab 1. Januar 2021:	900.000 Euro
Evaluierung	Die Regelung wird zehn Jahre nach Inkrafttreten evaluiert, weil Brückenbauwerke zunächst geplant und gebaut werden müssen.
Ziele:	Ziel ist der Bau von Betriebswegen auf Brücken von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die zwar als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, auf denen aber auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann.
Kriterien/Indikatoren:	Inwieweit konnte der Bau von Betriebswegen eine Steigerung des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erreichen und in welchem Maße konnten Verkehrsstörungen auf Bundesfernstraßen vermieden werden.
Datengrundlage:	Als Datengrundlage werden hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Daten zu Verkehrsstörungen werden bei Auftragsverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes erhoben.
Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Die Regelungen im Gesetzentwurf sollen den Radverkehr stärken, Bundesfernstraßen in Ballungsräumen vom örtlichen Verkehr entlasten sowie Betriebs- und Unterhaltungsabläufe auf Brücken von Autobahnen und Kraftfahrstraßen optimieren. Breite Wasserstraßen und sonstige Flussläufe können häufig nur über Bundesstraßen oder Bundesautobahnen mit Kraftfahrzeugen überquert werden. Der Radverkehr ist ausgeschlossen. Auf Fernstraßenbrücken soll der Radverkehr deshalb mit den kommunalen Radverkehrsnetzen verknüpft werden. Auf modernisierten Brückenbauwerken werden künftig Betriebswege so errichtet und unterhalten, dass auf ihnen auch Radverkehr möglich ist. Mit einer größeren Breite der Betriebswege werden Kontroll- und Wartungsarbeiten am Brückenbauwerk ohne eine temporäre Sperrung von Fahrstreifen ermöglicht. Die Leistungsfähigkeit der Bundesfernstraßen soll dadurch erhöht, der Unterhaltungsaufwand reduziert und staubedingte Unfallrisiken vermieden werden. Das Ressort geht davon aus, dass bis zum Jahre 2030 etwa 32 Brücken von Bundesautobahnen mit einer Länge von mindestens 300 m über Wasserstraßen bzw. sonstige Flussläufe erneuert werden. Damit könnten drei Brückenbauwerke jährlich von der Neuregelung betroffen sein.

II.1. Erfüllungsaufwand

Für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft entsteht kein Erfüllungsaufwand.

Verwaltung

Bundesverwaltung

Für die Autobahngesellschaft des Bundes entsteht ab dem Jahr 2021 jährlicher Erfüllungsaufwand von 4,8 Mio. Euro für die Planung und Bauüberwachung von Betriebswegen auf Bundesautobahnbrücken. Das Ressort geht davon aus, dass von den durchschnittlich drei Brückenbauwerken jährlich, die beidseitig mit Betriebswegen ausgestattet werden, sich 2,5 auf Bundesautobahnen und 0,5 auf Bundesstraßen befinden. Die zusätzlichen Kosten für die Planung und Bauüberwachung der Betriebswege entsprechen 15 % der Baukosten.

Landesverwaltungen

Den Landesverwaltungen entsteht jährlicher Erfüllungsaufwand von 5,4 Mio. Euro. Bis zur Übernahme der Verwaltung der Bundesautobahnen durch den Bund entsteht den Ländern, die bis zum 31. Dezember 2020 sowohl die Bundesstraßen als auch die Bundesautobahnen in Auftragsverwaltung führen, ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung von 5,4 Mio. Euro. Ab dem Jahr 2021 entsteht bei den Ländern im Rahmen der fortbestehenden Auftragsverwaltung für die Bundesstraßen ein jährlicher Aufwand für die Planung und Bauüberwachung von 900.000 Euro.

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand der Verwaltung plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

II.2. Evaluierung

Das Ressort wird das Regelungsvorhaben zehn Jahre nach Inkrafttreten evaluieren. Da zunächst entsprechende Brückenbauwerke geplant und gebaut werden müssen, können die mit dem Gesetz verfolgten Ziele erst mehrere Jahre danach eintreten. Ziel der Regelungen ist der Bau von Betriebswegen auf Brücken von Bundesautobahnen und Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, auf denen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt wer-

den kann. Indikator für die Zielerreichung wird sein, ob und inwieweit mit dem Bau von Betriebswegen in den betroffenen Regionen eine Steigerung des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen erreicht werden konnte und in welchem Maße Verkehrsstörungen auf Bundesfernstraßen vermieden werden konnten. Als Datengrundlage werden hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen Verkehrsuntersuchungen durchgeführt. Daten zu Verkehrsstörungen werden bei Auftragsverwaltungen der Länder und der Autobahn GmbH des Bundes erhoben.

III. Ergebnis

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand nachvollziehbar dargestellt. Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Folgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatte

