

TOP 12 (Mittwoch, 03.07.2019)

Zweite Beratung des Entwurfs " Gesetz zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes (SächsStrG)"

(Drs 6/16811 - Gesetzentwurf der Fraktionen CDU und SPD) in Verbindung mit Beschlussempfehlung und Bericht des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zum „Gesetz zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes“ Drs 6/18097

Wir verabschieden heute ein Gesetz zur Änderung des Sächsischen Straßengesetzes, welches am 07. Mai zur Anhörung vorlag.

Wir wissen auch, dass wenige Tage später ein Bericht der sogenannten Hasenpflug-Kommission zur Evaluation von Planungs- und Genehmigungsverfahren der Öffentlichkeit vorgelegt worden ist. Ich will jetzt nicht meckern, es ging halt nicht zeitlich früher. Deshalb haben wir heute ergänzend einen Entschließungsantrag formuliert.

Wir brauchen sicher eine klare Handlungsanweisung zu den praktischen Anwendung der Umweltverträglichkeitsprüfungen. Hier haben die Experten in der Anhörung deutlich Hinweise gegeben. Die Radwege unterliegen einer Vorprüfung und darüberhinaus sollte keine tieferen Prüfungsschritte angewandt werden. Wir sind als Fraktion der Meinung, dass mit den geltenden europäischen Regelungen Genüge getan ist. Wobei wir schon unterscheiden zwischen normalen Radwegen und Rad-schnellwegeverbindungen.

Letztere müssen mindesten eine Mindestlänge von 5 km aufweisen, ehe die Förderung des Bundes greift. Diese Rad-schnellwegverbindungen und nur diese, brauchen eine solche UVP!

Dies erklärt sich aus den Vorgaben des Mindestausbaustandards unter anderem mit 4 m Ausbaubreite im Querschnitt mit Richtungsverkehren in beide Fahrtrichtungen.

So die Meinung meiner Fraktion, denn wir wollen schneller und mehr Radwege bauen und uns nicht im „tiefenprüfenden“ Verwaltungsdickicht verfangen. Damit geht eine echte Bürokratie-

entlastung einher und genau dies wollen wir endlich mal in der Praxis umgesetzt haben. Nicht nur Reden, sondern auch mal handeln.

Im Weiteren haben wir heute zur Novellierung des Sächsischen Straßengesetzes ein Gesetz zu beschließen, welches das Carsharingsgesetz des Bundes durch die Landesgesetzgebung zu ergänzen hat. Das heißt, an Bundesstraßen, die in Ortslagen liegen, könnten Kommunen bereits nach dem vorliegenden Gesetzentwurf Stellplätze ausweisen. Aber gerade dort, wo die Stellplätze sinnvoll und notwendig sind, wie zum Beispiel an Verkehrsknotenpunkten von Bus, Straßenbahn, Eisenbahn oder anderen Transportmitteln (Taxen, Rufbusse), liegen diese in Verantwortung der kommunalen Baulastträger und damit ist dieses Carsharinggesetz nicht anwendbar. Deshalb war es richtig gerade diese Problematik in das Sächsische Straßengesetz aufzunehmen.

Mit diesem Gesetz wird es möglich sein, Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge auszuweisen, die Art und Weise der Bekanntmachung zur Durchführung der dauerhaften Abstellung von Bevorrechtigten und ausgewählten Anbietern kann die Kommune selbstständig bestimmen. Insgesamt wird also für dieses Thema den Kommunen maximale Flexibilität zur Ausweisung von Carsharing-Stellflächen gegeben.

Ein wesentlich schwierigerer Themenbereich im Sächsischen Straßengesetz stellen die Ausführungen zur Kostenteilung zur Straßenentwässerung beim Neubau von Straßen übergeordneter Straßenbaulastträger dar. Der mittlerweile in aller Munde befindliche Paragraph 23, Absatz 5 gilt einer vollumfänglichen Prüfung unterzogen.

Wir sind uns sicher einig, meine Damen und Herren, dass es wirtschaftlich sinnvoll ist, das Straßenoberflächenwasser, insbesondere in Ortsdurchfahrten, zusammen mit den sonstigen

Niederschlagswasser zu sammeln, abzuleiten und schadlos zu beseitigen. Diese baulichen Einrichtungen, wie Kanäle, Regenrückhaltebecken, Regen-Überlauf- bzw. Regenklärbecken sind kostenaufwändig und unterliegen einer sehr kostenintensiven Wartung und Unterhaltung. Hier liegen alle Beteiligten und Akteure in einem engen Konflikt.

Die Straßenbaulastträger werden stets das Interesse haben, die die Höhe der Kostenbeteiligung für den Bau einer eigenen Straßenentwässerungsanlage so niedrig wie möglich zu halten. Dem steht jedoch das Interesse der Träger der Abwasserbeseitigung gegenüber, der die Kosten so hoch wie möglich zu berechnen versucht.

Diesen Konflikt gilt es aufzulösen. Zur Klärung dürfen nicht immer wieder Verwaltungsgerichte herangezogen werden. Neben den unnötigen Verwaltungskosten, werden zudem die Bauzeiten unnötig verzögert und verlängert.

Die wiederkehrenden Diskussionen um die Fixkostenberechnung und deren Ansatz möchten wir ein Ende setzen. Daher haben die Koalitionsfraktionen zum heutigen Gesetzentwurf noch einen Entschließungsantrag eingebracht, der diese Problematik in der neuen Legislaturperiode fachlich neutral und ohne Emotionen aufnimmt und bewertet.

Daher wollen wir uns nicht Hals über Kopf festlegen, aber der Reformprozess zu diesem Aspekt des Gesetzentwurfs weiter verfolgt werden. Wir sind uns sicher auch darin einig, dass die ausgewiesene Grundpauschale in Höhe von 166 EUR pro lfd. Meter durch den Bund trotz Erhöhung nicht auskömmlich erscheint.

Der Entschließungsantrag wird dann noch separat eingebracht. Ich bitte um Ihre Zustimmung.