

## **Gesetz zur Bereinigung des Brandenburgischen Naturschutzrechts**

Landtag Brandenburg, Drucksache 5/4349 5. Wahlperiode, Gesetzentwurf der Landesregierung

### **Vorläufige Stellungnahme zum Gesetzentwurf**

#### **1. Zum Alleenschutz § 17**

##### **1.1 Entwurf des Gesetzestextes**

###### **§ 17**

Alleen (zu § 29 Absatz 3 BNatSchG)

(1) Alleen dürfen nicht beseitigt, zerstört, beschädigt oder sonst erheblich oder nachhaltig beeinträchtigt werden.

(2) Von den Verboten des Absatzes 1 kann eine Ausnahme zugelassen werden, wenn sie aus zwingenden Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist und keine anderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erfolgreich durchgeführt werden konnten. Kommt es aufgrund der durchgeführten Maßnahmen zu einer Bestandsminderung, sind die jeweiligen Eigentümer oder Eigentümerinnen zu verpflichten, in angemessenem und zumutbarem Umfang Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

(3) Um den Alleenbestand nachhaltig zu sichern, soll die jeweils zuständige Behörde, insbesondere im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, rechtzeitig und in ausreichendem Umfang Alleenneupflanzungen festsetzen oder für deren Durchführung sorgen.

##### **1.2 Stellungnahme**

Es ist ein neuer Absatz 1 einzufügen:

(1) Alleen sind so zu erhalten und zu pflegen, dass deren Bestand nachhaltig gesichert wird.

Die bisherigen Absätze 1 bis 3 werden Absätze 2 bis 4.

Begründung:

Die Verbote im Absatz 1 des Entwurfs reichen nicht aus, um den bereits stark verringerten Bestand der Alleen zu sichern, da dessen Regelungsgehalt höchstens ein konservierendes Niveau gewährleistet. Eine weitere Bestandsminderung durch die verschiedenen Einflüsse wird nicht verhindert.

Die Landesregierung stellt in der Alleenkonzeption selbst fest: „Die Allee ist ein kulturhistorisches und kein natürliches Element der Landschaft. Daher kann ein rein konservierendes „unter Schutz stellen“ nicht das alleinige Mittel zum Erhalt sein“ (Alleenkonzeption des Landes Brandenburg, Nr. 2.1).

Weiter wird in der Alleenkonzeption unter Nr. 1.2 zu den Einflüssen auf den Bestand der Alleen ausgeführt: „Der Bestand der Brandenburger Alleen ist aufgrund der inhomogenen Altersstruktur infolge starken Überalterung der Bäume gefährdet. Vitalitätsverluste ergeben sich aus standörtlichen Einflüssen, wie Witterungsextremen oder Grundwasserveränderungen. Weitere Schädigungen sind durch das Verkehrsaufkommen mit hohen Achslasten, durch Baumaßnahmen im Wurzelraum, Tausalzeinsatz, Schaderregeraufkommen, Baumschnitte zur Herstellung des Lichtraumprofils. Viele Alleebäume sind in ihrer Vitalität stark geschädigt.“

Dies zeigt deutlich, dass Alleen im Vergleich zu anderen Landschaftselementen erheblich größeren Belastungen ausgesetzt sind und sich nicht selbst aus eigener Kraft reproduzieren können. Aktive Erhaltungs- und Pflegemaßnahmen sind unerlässlich.

## **2. Zu Betreten der freien Landschaft, § 22**

### **2.1 Entwurf des Gesetzestextes:**

#### § 22

#### Betreten der freien Landschaft (zu § 59 BNatSchG)

(1) In der freien Landschaft darf jede Person private Wege und Pfade, Feldraine, Heide-, Öd- und Brachflächen sowie landwirtschaftliche Nutzflächen außerhalb der Nutzzeit zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr betreten oder mit Krankenfahrstühlen befahren, auf Wegen Rad fahren sowie auf Wegen, die von zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, reiten oder mit bespannten Fahrzeugen fahren. Fuß-, Rad-, Reit- und Wasserwanderer sowie -wanderinnen dürfen in der freien Landschaft für eine Nacht Zelte aufstellen. Abweichungen von den Betretungsrechten aus den Sätzen 1 und 2, die sich aus den Bestimmungen dieses Gesetzes oder aus anderen Rechtsvorschriften ergeben, oder andere gesetzliche Betretungsrechte bleiben unberührt. Als Nutzzeit gilt die Zeit zwischen der Saat oder Bestellung und der Ernte, bei Grünland die Zeit des Aufwuchses. Ausgenommen von den Betretungsrechten nach den Sätzen 1 und 2 sind Gärten, Hofräume und sonstige zum privaten Wohnbereich, der sich nach den berechtigten Wohnbedürfnissen und den örtlichen Gegebenheiten bestimmt, gehörende oder einem gewerblichen oder öffentlichen Betrieb dienende Flächen.

(2) Das Betretungsrecht darf nur so ausgeübt werden, dass die Belange der anderen Erholungssuchenden und die Eigentums- und Nutzungsrechte nicht unzumutbar beeinträchtigt werden, insbesondere sind abgelegte Gegenstände und Abfälle aus der freien Landschaft zu entfernen. Die Erholungssuchenden haben im Übrigen besondere Rücksicht auf Natur, Landschaft, Vegetation und wild lebende Tiere sowie die Waldbrandgefahr zu nehmen.

(3) Es ist verboten, auf Sport- oder Lehrpfaden und auf Wegen, die nicht mit zwei- oder mehrspurigen Fahrzeugen befahren werden können, zu reiten oder mit bespannten Fahrzeugen zu fahren. Es ist ferner verboten, auf Sport- und Lehrpfaden und auf Wegen und Pfaden sowie auf Flächen außerhalb von Wegen mit motorisierten Fahrzeugen zu fahren. Von dem Verbot nach Satz 2 ist der land-, forst-, fischerei- und wasserwirtschaftliche Verkehr sowie der auf die berechnete Jagdausübung bezogene Verkehr insbesondere zur Wildbergung ausgenommen.

(4) Zelte oder sonstige bewegliche Unterkünfte (Wohnwagen) dürfen in der freien Landschaft unbeschadet weitergehender Vorschriften außerhalb von öffentlichen Straßen und Plätzen nur auf

einem Zelt- oder Campingplatz aufgestellt und benutzt werden. Zelte von Fuß-, Rad-, Reit- und Wasserwanderern und -wanderinnen dürfen auch auf Biwakplätzen, die eine Gemeinde im Rahmen der sonstigen naturschutzrechtlichen Vorschriften und mit Gestattung des Grundstückseigentümers oder der Grundstückseigentümerin in der freien Landschaft ausgewiesen hat, aufgestellt und benutzt werden.

(5) Die Landkreise oder kreisfreien Städte oder von ihnen beauftragte Organisationen oder Personen können Wanderwege, Radwanderwege, Reitwege sowie Sport- und Lehrpfade markieren.

## **2.2 Stellungnahme**

Das Befahrverbot für „motorisierte Fahrzeuge“ in Absatz 3 würde in dieser allgemeinen Formulierung auch Elektrofahrräder betreffen.

Die im Naturschutzgesetz genannten Wege können auch öffentliche Straßen sein, denn das Brandenburgische Straßengesetz definiert im Absatz 1 des § 2 „Öffentliche Straßen sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind“.

Nach dem Straßenverkehrsgesetz § 1 Absatz 2 gelten als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“. Von der Zulassungspflicht als Kraftfahrzeuge sind nach der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) § 15 Absatz 2 u. a. ausgenommen

„(2) Die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG gelten nicht für

1. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h; ...

8. Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 Kilowatt ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird; ...“ .

Durch diese Ausnahme ist es auch erlaubt mit Elektrofahrrädern Radwege zu benutzen und Kinderanhänger zu ziehen.

Um eine einheitliche Regelung für alle Wege im Sinne des Naturschutzgesetzes zu schaffen, das Befahren der Wege mit Elektrofahrrädern zu ermöglichen und eine eindeutige und verständliche Regelung zu erreichen soll bei Absatz 3 nach Satz 2 folgender neuer Satz 3 eingefügt werden:

„Von dem Verbot nach Satz 2 sind Fahrräder mit Trethilfe und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h ausgenommen.“

Der im Entwurf enthaltene Satz 3 wird Satz 4, welcher jetzt mit den Worten beginnen soll „Ferner ist von dem Verbot nach Satz 2 ...“. Der weitere Wortlaut entspricht dem Entwurf. Es ist gerechtfertigt, die Ausnahme für den land-, forst-, fischerei- und wasserwirtschaftliche Verkehr und die Jagdausübung hinten anzustellen, da der Regelungsgehalt des § 22 vor allem auf die allgemeinen Zwecke der Erholung ausgerichtet ist und vorgenannte Zwecke einen Spezialfall darstellen.

Noch nicht geklärt ist, die Wegebenutzung auch für elektrisch angetriebene Fahrzeuge für Behinderte und Senioren, welche dreirädrig oder vierrädrig sind und i. d. R. Geschwindigkeiten bis zu 6 km/h, aber auch 10 km/h oder 15 km/h erreichen. Hierzu wäre eine Beteiligung des Behindertenverbandes erforderlich.

## **Anhang**

### **Straßenverkehrsgesetz**

#### § 1 Zulassung

(1) Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger, die auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden sollen, müssen von der zuständigen Behörde (Zulassungsbehörde) zum Verkehr zugelassen sein. Die Zulassung erfolgt auf Antrag des Verfügungsberechtigten des Fahrzeugs bei Vorliegen einer Betriebserlaubnis, Einzelgenehmigung oder EG-Typgenehmigung durch Zuteilung eines amtlichen Kennzeichens.

(2) Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.

### **Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeugenehmigungsverordnung - EG-FGV)**

#### Kapitel 3

#### EG-Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge

#### § 15 Anwendungsbereich und Voraussetzungen

(2) Die Bestimmungen der Richtlinie 2002/24/EG gelten nicht für

1. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h;...

8. Fahrräder mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von 0,25 Kilowatt ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen wird;

### **Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG)**

#### § 2 Öffentliche Straßen

„(1) Öffentliche Straßen sind diejenigen Straßen, Wege und Plätze, die dem öffentlichen Verkehr gewidmet sind.“

### **Pedelecs mit Anfahrhilfe sind Fahrräder – ADFC widerspricht ADAC**

vom 04. August 2011

Quelle: [www.adfc.de/news](http://www.adfc.de/news)

„Auch Pedelecs mit einer Anfahrhilfe, die bis zum Erreichen von 6 km/h allein mit Motorkraft fahren können, gelten als Fahrräder. Anderslautende Meldungen des ADAC sind unzutreffend. Der Automobilclub hatte im Zusammenhang mit einem Test von Pedelecs die Auffassung vertreten, dass die elektrische Anfahr- oder Schiebehilfe das Elektrofahrrad zu einem Kraftfahrzeug mache.

Doch dies würde Einschränkungen bei der Radwegbenutzung bedeuten und – was der ADAC nicht erwähnt – ein Verbot, Kinderanhänger zu ziehen oder auf Wegen zu fahren, die für Kfz gesperrt sind. Auch die 0,5-Promille-Grenze wäre einzuhalten.

Der Fahrrad-Club bezieht sich dagegen auf die Europäische Richtlinie 2002/24/EG. Sie regelt, welche Fahrzeuge eine Zulassung als Kfz benötigen, und nimmt Fahrräder, die mit einem elektrischen Hilfsantrieb bis 250 Watt ausgestattet sind, vom Genehmigungsverfahren für Kfz aus. Die Motorunterstützung muss beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher, wenn der Fahrer im Treten einhält, unterbrochen werden. So weit sind sich die Verkehrsjuristen beider Verbände einig.

Roland Huhn, Rechtsreferent des ADFC, weist aber auf eine weitere Regelung hin: „Die EU-Richtlinie befreit nicht nur die so definierten Pedelecs von der Pflicht zur Zulassung als Kfz, sondern sämtliche Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 6 km/h. Sie werden daher im Unterschied zu den schnelleren Bauarten nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrzeuge bezeichnet.“ Der deutsche Gesetzgeber hat diese Unterscheidung zuletzt im Februar 2011 wörtlich in eine eigene Kfz-Zulassungsverordnung übernommen.

„Der ADAC stützt sich stattdessen auf die Kraftfahrzeug-Definition nach dem Straßenverkehrsgesetz und hält die EU-Richtlinie nicht für maßgeblich. Dann aber müsste er konsequent auch die Definition der Pedelecs ohne Anfahrhilfe in Frage stellen. Denn sie beruht ebenfalls auf europäischem Zulassungsrecht und findet sich bisher im Straßenverkehrsgesetz nicht wieder“, sagt der ADFC-Rechtsexperte. Auch die Pedelecs bis 25 km/h wären dann entgegen allgemeiner Auffassung keine Fahrräder mehr und würden unter die Vorschriften für Kraftfahrzeuge fallen.

Noch im Jahr 2009 hatte die Juristische Zentrale des ADAC aus der Anfahrhilfe nur die Verpflichtung abgeleitet, dass ab dem 1. April 1965 geborene Fahrer zumindest eine Mofaprüfbescheinigung haben müssten, weitere Einschränkungen, die für Kraftfahrzeuge gelten, aber verneint. Das Bundesverkehrsministerium hat bereits 2005 in einer Auskunft klargestellt, dass die nicht unter die EU-Richtlinie fallenden Fahrräder mit Trethilfe national gewöhnlichen Fahrrädern gleichgestellt werden.

Die Richtlinie habe sowohl Fahrzeuge, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit 6 km/h nicht übersteigt, wie auch Fahrräder mit Trethilfe, die den genannten Leistungsmerkmalen entsprechen, aus ihrem Anwendungsbereich für zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge herausnehmen wollen. Deshalb würden sie auch bewusst als Fahrzeuge bezeichnet. Eine Einstufung der Pedelecs mit Anfahrhilfe bis 6 km/h als Kraftfahrzeuge sei ausgeschlossen.“

© 2012 - Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V. (ADFC)