



Schneller ans Ziel

Planung und Bau von Radwegen beschleunigen

*Zehn Ansätze für Bürokratieabbau und schnelleren
Radwegeausbau in Brandenburg*

Eine Initiative der

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB)

Projekt-Team

Stadt Luckenwalde · Landkreis Oberhavel · Stadt Zossen · Landkreis Dahme-Spreewald ·
Stadt Herzberg (Elster)

Mitarbeit an der Prozessanalyse

Gemeinde Wustermark · Stadt Wildau · Gemeinde Eichwalde · Landkreis Oder-Spree ·
Landkreis Teltow-Fläming · Amt Brück · Gemeinde Michendorf · Gemeinde Schöneiche bei
Berlin · Stadt Oranienburg · Stadt Potsdam · Stadt Cottbus/Chósebus · Stadt Eberswalde ·
Stadt Erkner · Stadt Königs Wusterhausen · Stadt Teltow

In Zusammenarbeit mit

Technische Hochschule Wildau · SHI | Stein-Hardenberg Institut · Deutsches Institut für
Urbanistik (Difu)

Schneller ans Ziel:

Planung und Bau von Radwegen beschleunigen

Das Wichtigste in Kürze

- Mit dem Brandenburgischen Mobilitätsgesetz (BbgMobG, 2024) und der Radverkehrsstrategie 2030 hat das Land Brandenburg einen verbindlichen Rahmen und ambitionierte Ziele gesetzt. Das Konzept „Radnetz Brandenburg“ (Februar 2026) liefert dafür erstmals eine baulastträgerübergreifende Planungsgrundlage für die Radverkehrsinfrastruktur. Die **Verwaltungspraxis** zeigt jedoch: oft dauern die Planung und der Bau von Radwegen **über 10 Jahre**. Die Finanzierung ist nicht das Hauptproblem. Gebremst werden die Vorhaben durch **bürokratische Rahmenbedingungen** und die daraus resultierenden **langwierigen Planungsprozesse**.
- Konkret bedeutet das: Wer **Planungsprozesse beschleunigen will, muss früh ansetzen**: Verzögerungen entstehen fast immer, weil (rechtlich und inhaltlich) erforderliche **Abstimmungen** mit einer Vielzahl an zu beteiligten Akteuren **zu spät** erfolgen – mit dem Ergebnis teurer und administrativ **aufwendiger Korrekturrunden** in späten Leistungsphasen. Eine **verbindliche gemeinsame Vorbereitungsphase („Phase 0“)** beugt dem vor.
- **Starre Förderbedingungen und rechtliche Rahmensetzungen blockieren zeitgleich pragmatische Lösungen**: Kleine Abweichungen von Standardbreiten führen beispielsweise zum Fördermittelausschluss; Regelwerksänderungen während laufender Projekte erzwingen Doppelprüfungen.
- Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB) hat **10 konkrete Handlungsempfehlungen** erarbeitet – als Beitrag zum **Bürokratieabbau**, zur **Föderalen Modernisierungsagenda** und zu einer **wirkungsorientierten Radverkehrsplanung im Land Brandenburg**. Die AGFK bietet der Landesregierung und dem Landtag einen Dialog an, um diese gemeinsam umzusetzen.

Über die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen Brandenburg (AGFK BB)

Die AGFK Brandenburg hat 45 Mitglieder (Juli 2026). Damit werden 87 Prozent der Einwohnenden Brandenburgs über ihre Landkreise, Städte und Gemeinden durch die AGFK Brandenburg erreicht. Weitere Informationen über uns: <https://www.agfk-brandenburg.de/>

Kommen Sie gern auf uns zu – wir freuen uns auf das Gespräch.

- **Kontakt:** Frau Stephanie Kuntze, Vorsitzende der AGFK BB · Stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Herzberg (Elster) · [Kuntze@stadt-herzberg] · [+49 3535 482 210]
- **Projektkoordination:** Herr Christian Wessel, Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TH Wildau (Professur Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen) · [christian.wessel@th-wildau.de] · [+49 173 200 3 200]

Ausgangslage: Bessere Planungsprozesse sind der Schlüssel zu Radwegebau und Bürokratieabbau

Mit dem Brandenburgischen Mobilitätsgesetz (BbgMobG, 2024) und der Radverkehrsstrategie 2030 hat sich das Land Brandenburg einen verbindlichen Rahmen und ambitionierte Ziele gesetzt, um mehr Menschen für das **Fahrrad als gesundes, ressourcenschonendes und kostengünstiges Verkehrsmittel** zu gewinnen. Im am 20. Februar 2026 veröffentlichten Konzept „**Radnetz Brandenburg**“ wurde erstmals eine baulastträgerübergreifende Bedarfsermittlung für eine landesweite Radverkehrsinfrastruktur vorgelegt. Das Zielnetz umfasst rund 7.900 Kilometer – mehr, als bis 2045 umsetzbar ist, weshalb bereits ein Umsetzungsplan zur schrittweisen Priorisierung erarbeitet wird. Welche **verwaltungspraktische Dimension** darin steckt, zeigt ein einzelnes Beispiel: Allein für den Landkreis Dahme-Spreewald umfasst das Zielnetz rund 633 Kilometer Radwegverbindungen, ein anspruchsvolles Ziel – denn trotz politischen Willens und verfügbarer Förderung ziehen sich Planung und Bau von Radwegen häufig über viele Jahre. Selbst kleinere Vorhaben können – das zeigen Forschung wie Praxis – bis zu zehn Jahre in Anspruch nehmen. **Verzögerungen** entstehen dabei weniger durch einzelne formale Verfahren als **durch das Zusammenspiel vieler Akteure, fehlende verbindliche Fristen, unklare Zuständigkeiten und Schnittstellenprobleme zwischen kommunaler und Landesebene**.



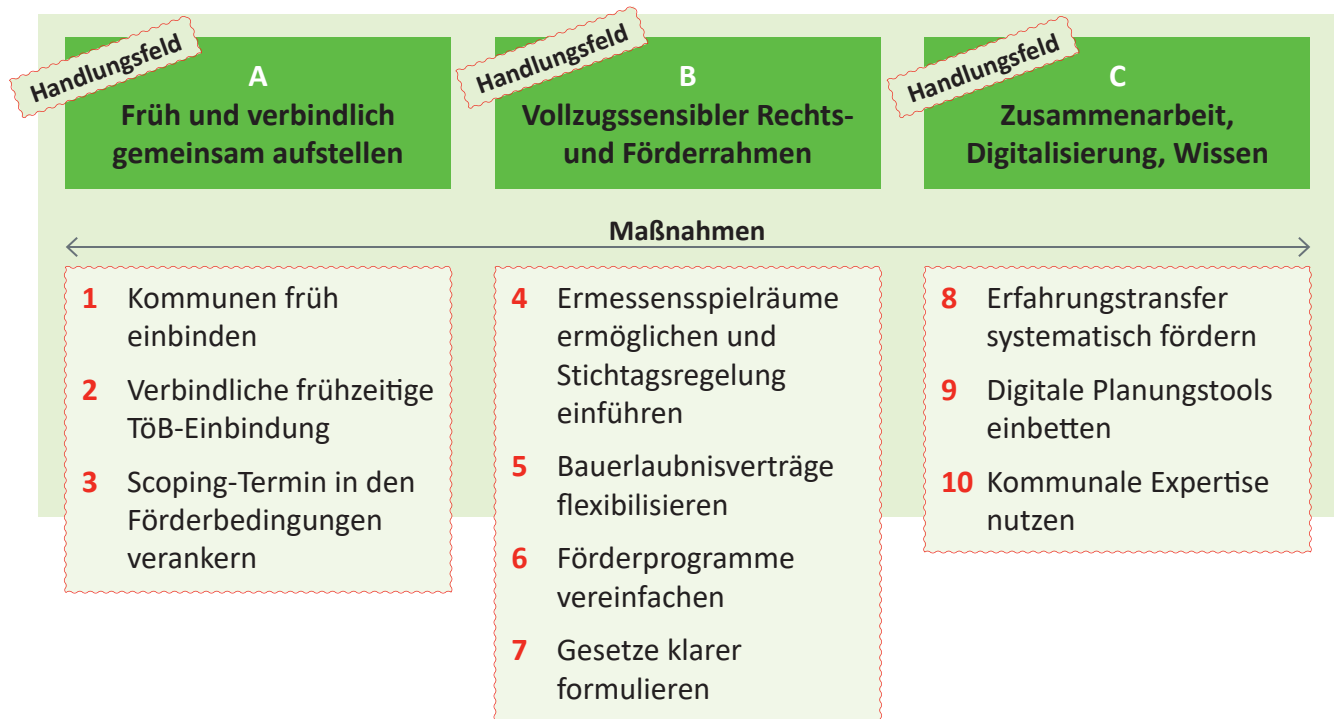
Zugleich führen Haushaltslage und Prioritätensetzung der Landesregierung zu Kürzungen bei der Radverkehrsförderung – was die kommunale Ebene besonders trifft. Das macht bessere Prozesse, vollzugssensiblere Rahmenbedingungen und eine wirkungsorientierte Zusammenarbeit noch notwendiger: **Wenn weniger Mittel zur Verfügung stehen, muss jeder Euro seine volle Wirkung entfalten**.

Um Prozessabläufe zu verbessern und Verfahren zu beschleunigen, werden im Folgenden im Sinne des Bürokratieabbaus **Vorschläge an Landesregierung und Landtag** formuliert. Der Fokus liegt dabei auf der täglichen Arbeit der Verwaltungsmitarbeitenden, um diese tatsächlich zu erleichtern. Die Handlungsempfehlungen und Einschätzungen fußen auf Erfahrungen aus dem AGFK-BB-Projekt „Prozessverbesserungen bei Planung und Bau von Radwegen“, in das Umfragen und Workshops mit Akteuren aus dem Land Brandenburg eingeflossen sind.¹ Die Empfehlungen sind zeitgleich ein **konkreter Beitrag zur Umsetzung der Föderalen Modernisierungsagenda** im Bereich Radverkehrsplanung.

¹ AGFK-BB-Projekt „Prozessverbesserungen bei Planung und Bau von Radwegen“ (seit Dezember 2025); moderierte Prozessdiskussion vom 12.03.2026 an der TH Wildau, Mitgliederbefragung in der AGFK BB; begleitende verwaltungswissenschaftliche Forschung zur interkommunalen Mobilitätsplanung.

Drei Handlungsfelder für eine bessere Umsetzung

Aus den Befunden des Projektes ergeben sich **10 konkrete Handlungsempfehlungen, gebündelt in drei Handlungsfeldern**. Für jedes Handlungsfeld wird zunächst das zugrunde liegende Problem benannt und daraus die empfohlenen Maßnahmen abgeleitet. Die Ansätze konzentrieren sich bewusst auf das, **was Land und Kommunen gemeinsam gestalten können**; bundesrechtliche Regelungen bleiben ausgeklammert.



Handlungsfeld A • Früh und verbindlich gemeinsam aufstellen

Die Herausforderung: Die Mehrheit der im Verfahren auftretenden Verzögerungen hat ihre Ursache bereits am Anfang des Planungsprozesses. Beschleunigung entsteht nicht durch den Abbau früher Abstimmungen, sondern durch deren systematische und verbindliche Vorverlagerung. Denn werden Belange wie Grunderwerb, Naturschutz und Förderfähigkeit erst spät geklärt, sind aufwändige Kor-

rektur-Abstimmungsschleifen die Folge und es fehlen verbindliche Vorgaben dazu, wer wann und in welcher Tiefe zu beteiligen ist. Also feste Fristen für die Mitwirkung von Behörden sind erforderlich! Eine gründliche Vorbereitungsphase verhindert die Folgekosten und sollte im Land Brandenburg für künftige Vorhaben institutionalisiert werden.



1 Kommunale Ebene früh bei der Prioritätensetzung einbinden. Möglichkeiten für eine Förderung müssen frühzeitig geklärt werden. Hierfür ist die Berücksichtigung der jeweiligen Verbindung im Konzept Radnetz Brandenburg und/oder in den Radverkehrskonzepten der Landkreise und der Gemeinden als Begründung für den Förderantrag erforderlich. Die kommunale Ebene mit ihrer Kenntnis der lokalen Gegebenheiten ist stärker in die Maßnahmenfestlegung einzubeziehen.

2 Frühzeitige und verbindliche Einbindung aller beteiligten Akteure im Planungsprozess. Im Planungsprozess muss standardmäßig und verbindlich eine frühzeitige Abstimmung mit den wichtigsten Trägern öffentlicher Belange (TöB) erfolgen. Die TöB und sonstige Behörden müssen verpflichtet werden, in einem gesetzten Terminrahmen verbindliche, d.h. auch möglichst langfristig gültige, Auskünfte und Stellungnahmen abzugeben. Die Liste der TöB ist großzügig zu bemessen.

3 Scoping-Termin in den Förderbedingungen verankern. Das Land hat über seine Förderbedingungen einen wirksamen Hebel, um Ablauf, Rollen und Klärungsbedarf frühzeitig festzulegen, indem es einen strukturierten Scoping-Termin zu Projektbeginn als Voraussetzung verankert. In diesem Termin werden nicht nur erste wesentliche Belange ermittelt, sondern verbindlich festgelegt, wie der weitere Planungsprozess abläuft.



Erster Schritt – Gemeinsamer Leitfaden für die „Phase 0“

Land und Kommunen erarbeiten gemeinsam einen standardisierten Leitfaden für die Vorbereitungsphase von Planungsprozessen: Er legt fest, wer wann und in welcher Tiefe zu beteiligen ist und wird als verbindlicher Standard in die Projektabläufe übernommen. Das ist ohne Gesetzesänderung und mit geringem Aufwand sofort umsetzbar. Dass dieser Ansatz funktioniert, zeigen Projekte wie die Radverkehrsinfrastruktur im Tesla-Umfeld oder der RadPark Eichwalde: Beschleunigung entstand dort nicht durch den Abbau von Verfahrensschritten, sondern durch einen gemeinsam gewollten Erfolg, frühzeitige Abstimmung und konsequentes Projektmanagement.

Handlungsfeld B • Vollzugssensibler Rechts- und Förderrahmen

Die Herausforderung: Recht, Standards und Förderbedingungen für Radwege sind oft zu starr und zu wenig auf die Realität der Vollzugspraxis von Gemeinden und Landkreisen zugeschnitten. Planung und Bau ziehen sich über mehrere Jahre. Ändern sich in diesem Zeitraum Regelwerke, kann das Doppelprüfungen, Neuplanungen und Mehrkosten zur Folge haben. Zugleich verhindern starr angewendete technische Standards pragmatische, standort-

angepasste Lösungen. Gemeinden und Landkreise finanzieren Radwege fast ausschließlich über Fördermittel. Der sich über die Jahre eingeschliffene Vollzug der „Förderverwaltungen“ bei Bewilligung und Auszahlung mit späten Bescheiden, kurzen Fristen und hohem Nachweisaufwand – verschärft durch unklare Formulierungen in der Auslegung der Fördermittelbedingungen – erzeugt vermeidbaren Aufwand.



4 Ermessensspielräume ermöglichen und Stichtagsregelung einführen. Im Einzelfall muss mit Ermessensspielräumen von Standards abgewichen werden können. Dies gilt sowohl für die technischen Regeln (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) als auch für Förderprogramme. Radfahrende verstehen, dass ein Radweg zum Schutz einer jahrhundertealten Eiche für eine kurze Strecke nicht die Standardbreite von 2,50 m besitzen muss; auch die Fahrradtauglichmachung



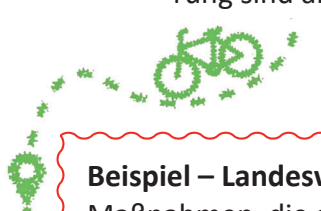
eines landwirtschaftlichen Weges darf nicht wegen abweichender Breiten zu einem Fördermittelausschluss führen. Gleichzeitig müssen die zu Projektbeginn geltenden Regelwerke bis Projektende verbindlich bleiben: Änderungen während laufender Planung erzwingen Doppelprüfungen und Mehrkosten. Eine Stichtagsregelung — in anderen Rechtsbereichen als Bestandsschutz längst etabliert — überträgt dieses Prinzip auf technische Standards und Förderrichtlinien.

5 Bauerlaubnisverträge und Grunderwerb flexibler gestalten. Bei der Gestaltung von Bauerlaubnisverträgen müssen flexiblere Regelungen, die auch bei Planänderungen funktionieren, möglich sein. Hier sollte es den Gemeinden erlaubt sein, mit den Grundeigentümern auch Abweichungen von der ursprünglich angenommenen Flächeninanspruchnahme größer 3 % pauschal in den Verträgen zu vereinbaren, ohne dass eine Änderung des Bauerlaubnisvertrages erforderlich ist – zumal Planänderungen häufig nicht von den Gemeinden ausgehen, sondern aus späteren Stellungnahmen und Gutachten (Verkehrssicherheit, Naturschutz, Bodendenkmalschutz, Baugrund, usw.) resultieren.

6 Förderprogramme vereinfachen und an der Umsetzungsrealität ausrichten. Fördersumme und Nachweisaufwand müssen in einem vernünftigen Verhältnis stehen; Mittel sollten früh verbindlich zugesichert (ggf. unter Vorbehalt ab der Vorplanung), Bewilligungszeiträume der Komplexität angepasst und komplexe Vorhaben gemeinsam förderfähig sein. Vollzugsfähigkeit ist als eigenes Kriterium bei der Programmgestaltung mitzudenken; eine spezialisierte Förderberatung auf Landkreisebene kann insbesondere kleinere Gemeinden entlasten.

7 Gesetzliche Regelungen klarer formulieren. Unklare gesetzliche Formulierungen belasten nicht nur Kommunen, sie zwingen auch Förderverwaltungen und Genehmigungsbehörden zu Schutzentscheidungen, die sich an der rechtssichersten statt an der praxistauglichsten Auslegung orientieren. Im Extremfall führt es dazu, dass Entscheidungen monatelang liegenbleiben, weil sich zwei Behörden nicht einigen können. Für mehr Rechtsklarheit und eine Vereinfachung von Planung und Bau von Radwegen sind insbesondere vier Regelungen zu überarbeiten: das **Landeswaldgesetz** (Anerkennung von Radwegen als Verbesserung der Erholungsfunktion statt zusätzlicher Ausgleichspflicht), der **Runderlass zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung** (Ausgleich vorrangig durch Alleen und Baumreihen), die **Auslegungshilfe zur UVP-Vorprüfung** sowie **§ 38 Abs. 4 des Brandenburgischen Straßengesetzes** (Planverzicht bei Maßnahmen unwesentlicher Bedeutung). **Konkrete Vorschläge zur Überarbeitung** der jeweiligen Gesetzesänderung sind als **Anhang** beigefügt.

 **Anhang siehe letzte Seite**



Beispiel – Landeswaldgesetz anpassen: Doppelbelastung beenden

Maßnahmen, die eine besondere Waldfunktion verbessern, dürfen nicht gleichzeitig mit Ausgleichspflichten für den Eingriff in eben diese Funktion belastet werden. Konkret: Ein Radweg erschließt den Wald und gilt sogar als Kriterium für die Waldfunktion „Erholungswald“ – verbessert sie also. Dennoch wird heute zusätzlich ein forstrechtlicher Ausgleich verlangt. Diese **Doppelbelastung lässt sich mit einer einzigen Formulierungsänderung auflösen.**



Handlungsfeld C • Zusammenarbeit, Digitalisierung, Wissen

Die Herausforderung: Die stärkste Bremse ist kein einzelner Verfahrensschritt, sondern fehlende Kommunikation zwischen den beteiligten Akteuren. Unsere Projektergebnisse zeigen: Erfolgreiche Projekte gelingen dort, wo früh Vertrauen aufgebaut und persönliche Kontakte bestehen – oft schon, bevor formelle Verfahren beginnen. Verbindliche Austauschformate zwischen den beteiligten Akteuren,

gemeinsam genutzte digitale Werkzeuge und transparente Prioritäten fehlen jedoch meist. Verschärft wird dies durch den demografischen Wandel und die fehlenden Fachkräfte in Verwaltungen und Planungsbüros: Wo Spezialwissen an einzelnen Personen hängt, geraten Projekte bei Personalwechsel zusätzlich ins Stocken.



8 Erfahrungswissen zwischen Praxis, Ausbildung und Forschung transferieren. Das Land kann gegensteuern: durch interkommunale Lernformate und Austauschstrukturen, die Verwaltungspraxis, Planungsbüros und Hochschulen dauerhaft miteinander verbinden. Ein vielversprechender Ansatz ist bereits vorhanden: Der duale Bachelorstudiengang „Mobilität und Verwaltung“ (MoVe) der TH Wildau verzahnt Studium und Praxisphasen im MIL, Landesbetrieb Straßenwesen und Landesamt für Bauen und Verkehr strukturell miteinander. Dieses Format sollte als Ausgangspunkt genutzt werden, um Wissenstransfer zwischen Verwaltung, Planungspraxis und Hochschule pilothaft weiterzuentwickeln — und auf weitere Akteure, etwa kommunale Verwaltungen und Planungsbüros, auszuweiten.

9 Digitalisierung kommunaler und interkommunaler Arbeitsprozesse nutzen. Digitale Werkzeuge entfalten ihren Nutzen nur, wenn sie in bestehende Arbeitsprozesse eingebettet sind. Derzeit fehlt eine gemeinsame digitale Infrastruktur, die Projektstände und Förderinformationen, aber auch Geodaten und TöB-Kontakte, bündelt und für alle Beteiligten zugänglich macht. Ein solches Planungstool könnte Abstimmungsaufwand erheblich reduzieren, Doppelarbeit vermeiden und die Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen verbessern. Digitalisierung hilft, Erfahrungswissen zu sichern und bei Personalwechsel im Haus zu halten. Eine interkommunale Plattform könnte Synergien heben und kleineren Kommunen Zugang zu Werkzeugen ermöglichen, die sie allein nicht finanzieren könnten.

10 Kommunale Expertise bei der Umsetzung der Modernisierungsagenda nutzen. Vom politischen Willen bis zur Wirkung beim Verwaltungshandeln vor Ort ist es ein langer Weg. Reformvorhaben auf Landesebene erreichen die kommunale Vollzugsebene häufig mit erheblicher Verzögerung, ohne Rückmeldung darüber, ob sie in der Praxis funktionieren. Die AGFK BB kann hier kommunale Expertise bündeln und zum Beispiel bei der Umsetzung der föderalen Modernisierungsagenda mitwirken: Ihre Mitgliedskommunen erleben täglich, wo Regelungen greifen

und wo sie versagen. Dieses Erfahrungswissen ist wertvoll für die Weiterentwicklung von Gesetzen, Erlassen und Förderprogrammen – es geht verloren, wenn kein institutionalisierter Kanal dafür besteht. Konkret schlägt die AGFK BB verbindliche, regelmäßige Austauschformate zwischen Landesverwaltung, Landtag und Kommunen vor.

Beispiel – Wissenstransfer zwischen Studium und Praxis: MoVe studieren

Ein Beispiel für gelungenen Wissenstransfer gibt es bereits in Brandenburg: Der duale Bachelorstudiengang „Mobilität und Verwaltung“ (MoVe) der TH Wildau startet demnächst und verbindet Studium und Praxisphasen im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL), beim Landesbetrieb Straßenwesen (LS) und beim Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV). Die dort gewonnenen Erfahrungen sollten als Grundlage dienen, um ähnliche Formate weiterzuentwickeln und auf kommunale Verwaltungen und Planungsbüros auszuweiten.

Fazit: Den Raum des „Wir“ erweitern

Mit diesen Ansätzen lenkt **die AGFK BB den Blick bewusst auf die Gestaltungspotenziale von Verwaltung und Politik auf kommunaler und Landesebene**. Ohne vollzugssensiblere Rahmenbedingungen und effizientere Prozesse bleiben die Ziele der Radverkehrsstrategie 2030 und des Radnetz Brandenburg in der Fläche kaum umsetzbar. Ein wirksamerer und weniger aufwändiger Radwegebau stärkt zugleich **Verkehrssicherheit, Gesundheit, Lebensqualität und Daseinsvorsorge im Land Brandenburg** – und kann zur Basis für eine insgesamt bessere Radverkehrsförderung werden. Die AGFK BB steht für einen offenen Dialog über diese Ansätze. **Wir möchten gemeinsam mit dem Land lösbare Probleme angehen und sind bereit, bei der Entwicklung und Erprobung von Vereinfachungen als Partner mitzuwirken.**

Kommen Sie gern auf uns zu – wir freuen uns auf das Gespräch.



- **Kontakt:** Frau Stephanie Kuntze, Vorsitzende der AGFK BB · Stellvertretende Bürgermeisterin der Stadt Herzberg (Elster) · [Kuntze@stadt-herzberg] · [+49 3535 482 210]
- **Projektkoordination:** Herr Christian Wessel, Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der TH Wildau (Professur Radverkehr in intermodalen Verkehrsnetzen) · [christian.wessel@th-wildau.de] · [+49 173 200 3 200]





Vorschläge zur Überarbeitung der Formulierung von gesetzlichen Regelungen für mehr Planungssicherheit

Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG)

Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der besonderen Waldfunktion „Erholungswald“ führen, dürfen die Maßnahme nicht gleichzeitig mit Ausgleichsmaßnahmen für den Eingriff in diese besondere Waldfunktion belasten. Die Erschließung eines Waldes durch einen Radweg ist gemäß Kartierungsanleitung des Landesbetriebs Forst ein wichtiges Kriterium für die Feststellung der besonderen Waldfunktion „Erholungswald“. Ein Radweg verbessert also diese besondere Waldfunktion. Dennoch wird für den Bau eines Radweges in einem Wald mit dieser Funktion ein zusätzlicher forstrechtlicher Ausgleich verlangt.

Gemeinsamer Runderlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft und des Ministeriums für Umwelt und Verbraucherschutz zur Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung bei der Errichtung von Radwegen

Die Formulierung ist im Sinne der Gesetzesklarheit zu überarbeiten. Die klare Aussage muss lauten:

„Ersatz- und Ausgleich für den Bau von Radwegen hat durch die Anlage von Alleen und Baumreihen zu erfolgen. Sonstige Maßnahmen sind nur erforderlich, wenn die Anlage von Alleen oder Baumreihen nicht möglich ist.“

Auslegungshilfe zu den Regelungen über die Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Formulierung ist im Sinne der Gesetzesklarheit zu überarbeiten. Die klare Aussage muss lauten:

„Eine Umweltverträglichkeitsprüfung und damit auch eine allgemeine Vorprüfung sind nicht erforderlich bei Radwegen außerhalb von Naturschutzgebieten oder Natura 2000-Gebieten. Innerhalb von Naturschutzgebieten und Natura 2000-Gebieten ist eine allgemeine Vorprüfung nur erforderlich, wenn prioritäre Biotope betroffen sind.“

Dies gilt auch für Radwege, die vorprüfungsrelevante Folgemaßnahmen verursachen, wie Radwege, für die eine forstrechtliche Kompensation an anderer Stelle in Form von Erstaufforstungen oberhalb der Schwellenwerte gemäß Nr. 17.1 der Anlage 1 zum UVP-Gesetz verursachen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die Anbieter dieser Erstaufforstungsmaßnahmen diese bereits bezüglich ihrer Umweltverträglichkeit geprüft haben.

Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG) – § 38 Abs. 4

Die Formulierung ist im Sinne der Gesetzesklarheit zu überarbeiten. Die klare Aussage muss lauten:

Der Planverzicht ist nicht nur bei Änderungen oder Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung möglich, sondern auch insgesamt bei Maßnahmen von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 38 Abs. 4 Nrn. 1-3 BbgStrG.