

Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage

- Drucksache 17/2199 -

Wortlaut der Anfrage des Abgeordneten Marcus Bosse (SPD), eingegangen am 13.10.2014

Radwegebau an Landesstraßen

Niedersachsen ist ein ausgesprochenes Fahrradland. Entlang der etwa 8 000 km Landesstraßen liegen etwa 4 500 km Radweg. Zudem wird das Radwegenetz in Niedersachsen von einer Vielzahl von Radwegen entlang der Bundesstraßen und kommunalen Radwege komplettiert. Die Landesregierung hat es sich zur Aufgabe gemacht, dieses Radwegenetz zu erhalten und weiter auszubauen.

Im Radwegekonzept werden die zukünftig zu realisierenden Radwegebaumaßnahmen festgehalten und nach Dringlichkeit sortiert. Aktuell gilt das Radwegekonzept 2012, in dem 648 Radwege mit einer Gesamtlänge von mehr als 1 800 km und einem Gesamtvolumen von mehr als 31 Mio. Euro aufgeführt sind. Jedoch sind im Radwegekonzept 2012 die regionalen Unterschiede hinsichtlich der Ausstattung von Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen klar erkennbar. Einzelne Geschäftsbereiche der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr weisen diesbezüglich einen Ausstattungsgrad von über 70 % auf, andere Geschäftsbereiche gerade einmal knapp 20 %.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Beabsichtigt die Landesregierung, dieses regionale Ungleichgewicht der Ausstattungsgrade von Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen der einzelnen Geschäftsbereiche der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr auszugleichen, und, wenn ja, wie?
2. Nach welchen Kriterien erfolgte in der Vergangenheit die Verteilung der für den Bau von Radwegen an Landesstraßen zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel an die jeweiligen Geschäftsbereiche der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr?
3. Welches Gesamtvolumen an Landesmitteln haben die Radwegebaumaßnahmen, die im Radwegekonzept 2012 im vordringlichen Bedarf stehen (bitte aufteilen auf die einzelnen Geschäftsbereiche der Landesbehörden für Straßenbau und Verkehr)?

(An die Staatskanzlei übersandt am 21.10.2014)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/2199/Radwegebau -

Hannover, den 18.11.2014

Das Radwegekonzept dient als Steuerungsinstrument und enthält Neubauwünsche nach straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen. Die letzte Fortschreibung erfolgte im Frühjahr 2012.

Das Radwegekonzept ersetzt seit 2003 den Radwegebedarfsplan, der mit einem landesweit einheitlichen Bewertungssystem nur unzureichend die Besonderheiten und Bedürfnisse der unterschiedlichen Regionen berücksichtigen konnte. Auch bei der letzten Fortschreibung 2012 stand die Beteiligung der „Stellen vor Ort“, also der Kommunen, der Polizei, der Politik etc. im Vordergrund. Die Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wurden gebeten, mit den Landkreisen Gespräche zu führen, um die regionalen Wünsche

aufzunehmen. Ein Geschäftsbereich betreut Maßnahmen in jeweils mehreren Landkreisen. Die Landkreise wurden ihrerseits gebeten, alle aus ihrer Sicht erforderlichen Projekte zu benennen und intern zu reihen.

In gemeinsamen Gesprächen mit den betreuten Landkreisen stellte jeder Geschäftsbereich danach aus den Vorschlägen der Landkreise sein Programm auf. Landesweit wurden 1 800 km zusätzliche Radwege mit einem Investitionsvolumen von 310 Mio. Euro als unbedingt notwendig genannt. Um die Ressourcen aller Beteiligten sinnvoll einzusetzen, wurde eine Fokussierung auf einen überschaubaren Rahmen von 133 Maßnahmen notwendig, die in den nächsten Jahren sukzessive realisiert werden sollen. Von daher wurde jeder Geschäftsbereich gebeten, in Abstimmung mit den Landkreisen zehn Projekte in den sogenannten vordringlichen Bedarf nach den Kriterien Radfahrerpotenzial, Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz aufzunehmen und die übrigen dem „weiteren Bedarf“ zuzuordnen.

Als Folge der zunehmenden Motorisierung und des steigenden Verkehrsaufkommens wurden in der Vergangenheit an den verkehrswichtigen Bundes- und Landesstraßen zahlreiche abgesetzte, straßenbegleitende Radwege gebaut. Dabei wurde neben der Verkehrsbedeutung auch das Radfahrerpotenzial berücksichtigt. Gerade in den traditionell radfahrerorientierten Regionen führte das zu einem verstärkten Radwegebau. Der heutige Ausstattungsgrad der Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen spiegelt sich hier wieder.

In den letzten Jahren hat die Bedeutung des Radverkehrs für den Alltagsverkehr und den touristisch geprägten Freizeitverkehr stark zugenommen. Neben der Zunahme des Verkehrs führt auch das heutige hohe Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge bei den Radfahrern zu einem subjektiv empfundenen Sicherheitsdefizit. Auch wenn das Radwegenetz mit einer Länge von 4 500 km bei rund 8 000 km Landesstraßen schon eine beachtliche Größe aufweist, wurden bei der Fortschreibung 2012 landesweit 648 Radwegeergänzungen mit einem Investitionsvolumen von über 310 Mio. Euro gefordert. Dabei zeigt sich, dass die regionalen Wünsche nach einer weiteren Komplettierung des Radwegenetzes unabhängig vom heutigen Ausstattungsgrad sind.

Die technischen Regelwerke geben Einsatzgrenzen in Abhängigkeit der vorhandenen Verkehrsstärken an. Im Gegensatz zu den Bundesstraßen baut das Land die Radwege dort, wo die bei der Auswahl angewendeten Kriterien erfüllt sind. Die Verkehrsstärke ist dabei nur eines der fünf Kriterien.

Der Neubau von Radwegen wird maßgeblich durch die finanziellen und personellen Ressourcen bestimmt. Gleichzeitig wird die Erhaltung des 4 500 km langen Radwegenetzes zunehmend wichtiger. Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein des Umweltverbundes und des sanften Tourismus in Niedersachsen und wurde daher auch im Koalitionsvertrag verankert.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen namens der Landesregierung wie folgt:

Zu 1:

Der unterschiedliche Ausstattungsgrad der Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen ist historisch bedingt. Wie bereits im Vorspann erwähnt, spielt die Nachfrage neben der Verkehrsbelastung, der Fahrbahnbreite und der Topografie eine entscheidende Rolle. Regionale Ausstattungsgrade und gegebene Zusagen sind bei der Aufstellung des Konzeptes berücksichtigt worden. So listet z. B. das Konzept für den bereits gut ausgestatteten Geschäftsbereich Lingen nur sechs Maßnahmen im „vordringlichen Bedarf“ auf, während im durch Nachholbedarf auffälligen Geschäftsbereich Wolfenbüttel dreizehn Maßnahmen aufgenommen wurden.

Zu 2:

In der Vergangenheit wurden Radwege, die im jeweils aktuellen Radwegeprogramm im „vordringlichen Bedarf“ Baureife erlangt hatten, im Rahmen der landesweit zur Verfügung stehenden finanziellen Möglichkeiten gebaut. Die NLStBV hat dabei die ihr zugewiesenen Haushaltsmittel den ausführenden regionalen Geschäftsbereichen projektbezogen zur Verfügung gestellt.

Zu 3:

Bei der Fortschreibung des Konzeptes 2012 ergaben sich folgende Aufteilungen im „vordringlichen Bedarf“:

Geschäftsbereiche der NLStBV	Anzahl beteiligter Landkreise	Projekte	Länge (km)	Kosten (nur Landesanteil) (Mio. Euro)
Aurich	5	12	45	10,8
Gandersheim	2	10	35	6,1
Goslar	5	10	23	3,3
Hameln	3	10	19	6,3
Hannover	2	10	23	4,8
Lingen	2	6	15	1,9
Lüneburg	4	10	34	2,5
Nienburg	2	10	32	5,0
Oldenburg	2	11	25	6,9
Osnabrück	2	10	31	4,9
Stade	3	11	28	4,0
Verden	5	10	40	7,1
Wolfenbüttel	5	13	28	2,0
Summe		133	378	65,6

Hinweis:

- Stand: veröffentlichtes Konzept vom 30.10.2012
- Jeder Geschäftsbereich wurde gebeten, zehn Projekte neu aufzunehmen. Sofern noch Überhänge nicht abgearbeitet waren, wurde diese zusätzlich aufgenommen. Wegen des hohen Ausstattungsgrades wurde die Anzahl im GB Lingen reduziert.
- Die Landkreisgrenzen sind nicht deckungsgleich mit den Zuständigkeiten der Geschäftsbereiche der NLStBV.
- Die ausgewiesenen Kosten beziehen sich auf den Landesanteil ohne eine kommunale Beteiligung.

Olaf Lies