

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
mit Antwort der Landesregierung
- Drucksache 17/4347 -**

Welche Finanzierungsmaßstäbe gelten beim Radwegbau in Niedersachsen?

Anfrage des Abgeordneten Frank Oesterhelweg (CDU) an die Landesregierung, eingegangen am 29.09.2015, an die Staatskanzlei übersandt am 05.10.2015

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr namens der Landesregierung vom 24.11.2015, gezeichnet

Olaf Lies

Vorbemerkung des Abgeordneten

Die in Niedersachsen nach Auffassung vieler Menschen sehr unterschiedliche Ausstattung mit Radwegen an Landes- und Bundesstraßen stößt u. a. im Braunschweiger Land auf Unverständnis.

Dazu trägt die aus deren Sicht manchmal nicht nachvollziehbare Vorgehensweise bei der Umsetzung von Radwegebaumaßnahmen bei.

So werden beispielsweise bei dem Radweg an der Landesstraße 496 zwischen Sehlide und Heere in der Samtgemeinde Baddeckenstedt/Landkreis Wolfenbüttel die Bau- und Grunderwerbskosten vollständig vom Land Niedersachsen übernommen. Der aktuell im Bau befindliche Radweg an der Landesstraße 615 zwischen Werlaburgdorf und Heiningen wird als Gemeinschaftsradweg gebaut: Die beteiligten Gemeinden haben den Flächenankauf finanziert, der Landkreis Wolfenbüttel hat die Planung übernommen, das Land Niedersachsen baut. Dagegen wird beim geplanten Radweg an der Landesstraße 625 zwischen Lucklum und Evessen seitens des zuständigen Straßenbauamtes in Wolfenbüttel erwartet, dass sich die Gemeinden - zusätzlich zur Finanzierung des Flächenkaufs - zu 50 v. H. an den Baukosten beteiligen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Niedersachsen ist Fahrradland. Mit 4 500 km Radwegen an den Landesstraßen und 3 000 km an den Bundesstraßen nimmt das Land bundesweit einen Spitzenplatz ein. Gerade in den letzten Jahren hat der Trend, das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag und in der Freizeit einzusetzen, stark zugenommen. Das gilt auch für die Regionen, in denen das Fahrrad bisher nicht im Fokus stand. Durch die Verbreitung der Pedelecs werden heute auch topografisch anspruchsvollere Routen im Alltag befahren. Zudem fühlen sich viele Radfahrer unsicher, wenn sie auf der freien Strecke die Fahrbahn benutzen. Dieses persönliche Sicherheitsempfinden führt dazu, dass ein abgesetzter Radweg bereits bei geringen Verkehrsbelastungen gefordert wird.

Niedersachsen hat diesem Trend folgend den Neubau von Radwegen an Landesstraßen nicht mehr nach einem landesweit einheitlichen, mathematisch-wissenschaftlichen Modell ausgerichtet, sondern berücksichtigte bei der letzten Fortschreibung des Radwegekonzeptes im Jahr 2012 verstärkt die vor Ort gewünschten Radwegeergänzungen. Dabei wurden die für Bundesvorhaben geltenden Voraussetzungen aus Mindest-Verkehrsbelastung und Fahrbahnbreite nicht angewendet, sondern eigene Kriterien entwickelt und in enger Kooperation mit den „Stellen vor Ort“ angewendet.

Die Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) hatten dazu die Landkreise und kreisfreien Städte eingebunden und darum gebeten,

landkreisintern die vor Ort geforderten Radwege zu priorisieren und mit den kommunalen Radwegekonzepten zu verschneiden.

Das heutige Netz der 4 500 km Radwege an den Landesstraßen ist sehr ungleich im Land verteilt. Bei der letzten Fortschreibung 2012 wurde verstärkt der Ausbau des Netzes in Regionen mit einem geringen Ausstattungsgrad gefordert. So auch im Landkreis Wolfenbüttel, der mit 38 der landesweit 648 genannten Radwegprojekte seinen hohen Nachholbedarf signalisiert hat.

Einige Kommunen in Niedersachsen unterstützen das Land im Radwegbau, indem sie personelle und finanzielle Hilfe anbieten. Von der Übernahme der Planung und dem Grunderwerb bis zum Bau ist hier eine breite Facette kommunaler Beteiligung entstanden. Das Land bietet in allen Fällen an, den fertigen Radweg in die eigene Baulast zu übernehmen und für den Betrieb und die Erhaltung aufzukommen. Gerade im Geschäftsbereich Wolfenbüttel der NLStBV hat sich dieses Modell erfolgreich etabliert. Dadurch kann das Radwegenetz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zum Wohle der Radfahrer in einer angemessenen Zeit erweitert werden.

Bei der letzten Fortschreibung des Radwegekonzepts im Jahr 2012 zeigte sich wieder, dass die Wünsche nach einer Netzergänzung die Leistungsfähigkeit des Landeshaushalts bei Weitem übersteigen. Von daher wurde in enger Abstimmung mit den Landkreisen ein umfangreicher Maßnahmenpool im sogenannten vordringlichen Bedarf gebildet, der in Abhängigkeit von den personellen und finanziellen Ressourcen des Landes in den nächsten Jahren realisiert werden soll. Dabei galt es, die vorgeschlagenen Projekte nach den Kriterien Schulwegsicherung, Radfahrerpotenzial, Lückenschluss, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz in enger Abstimmung mit den Landkreisen zu reihen. Wenngleich die kommunale Beteiligung kein Wertungskriterium war, so sollten im Interesse des zügigen Netzausbaus die kommunal unterstützten Projekte bei gleicher Kriterienbewertung bevorzugt in den „vordringlichen Bedarf“ der regionalen Konzepte der Geschäftsbereiche der NLStBV aufgenommen werden.

Die Umsetzung des Konzepts wird maßgeblich durch die jährlich zur Verfügung stehenden Landesmittel für den Radwegneubau bestimmt. Die Reihung im „vordringlichen Bedarf“ dient dabei der Steuerung der personellen und finanziellen Ressourcen der Geschäftsbereiche der NLStBV. Sofern die kommunale Seite neben der Planung auch den Bau und einen Teil der Baukosten anbietet, wird das Land soweit entlastet, dass letztlich nur die Haushaltssituation des Landes den Baubeginn bestimmt. Um den Bürgerwillen und das hohe kommunale Engagement zu würdigen, ist das Land bemüht, im Rahmen der jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Radwege mit kommunaler Beteiligung unabhängig von der Rangfolge im „vordringlichen Bedarf“ zu finanzieren.

1. Warum sollen die Gemeinden Evessen und Erkerode (Lucklum) zu 50 v. H. an den Baukosten für den Radweg zwischen Evessen und Lucklum beteiligt werden?

Aufgrund der Vielzahl der genannten Wünsche nach Radwegergänzungen und der bekannten Beschränkungen der personellen und finanziellen Ressourcen der Geschäftsbereiche der NLStBV war es das Ziel des hier zuständigen Geschäftsbereichs Wolfenbüttel, bei der Fortschreibung 2012 eine möglichst große Anzahl an Maßnahmen in den „vordringlichen Bedarf“ des Radwegkonzepts aufzunehmen zu können. Da vielfach eine kommunale Hilfe angeboten wurde, hat sich der Geschäftsbereich mit den Beteiligten auf eine einheitliche Förderkulisse geeinigt.

2. Handelt es sich bei der Forderung nach der hälftigen Beteiligung der Gemeinden an den Baukosten um eine Einzelentscheidung?

Siehe Vorbemerkungen.

3. Wenn ja, wie wird diese begründet?

Siehe Vorbemerkungen.

- 4. Teilt die Landesregierung die Auffassung, dass im Falle dieses Radweges eine hälftige Beteiligung der Gemeinden an den Baukosten notwendig bzw. gerechtfertigt ist?**

Siehe Vorbemerkungen.

- 5. Wie ist die Finanzierung der Radwegebaumaßnahmen in Niedersachsen hinsichtlich der Planung, des Grunderwerbs, des Baus und der Unterhaltung der Radwege an Landes- und Bundesstraßen geregelt?**

Sofern die Mindestkriterien für straßenbegleitende Radwege an Bundesstraßen eingehalten werden, trägt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Grunderwerbs-, Bau- und Unterhaltungskosten. Wie in den Vorbemerkungen bereits eingehend erläutert wurde, baut das Land nach Kriterien, die weit über das Finanzierungsangebot für Bundesstraßen hinausgehen.

- 6. Wie wurden die neu gebauten Radwege der vergangenen drei Jahre hinsichtlich der in Frage 5 genannten Komponenten finanziert?**

Siehe Vorbemerkungen.