

23.11.2015

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3990 vom 21. Oktober 2015
des Abgeordneten Henning Rehbaum CDU
Drucksache 16/10032

Radwegebau in Nordrhein-Westfalen

Der Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr hat die Kleine Anfrage 3990 mit Schreiben vom 23. November 2015 namens der Landesregierung im Einvernehmen mit dem Finanzminister und dem Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz beantwortet.

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Es ist unbestritten, dass ein gut ausgebautes, breites, mit den anderen Verkehrsträgern vernetztes Radwegesystem einen vielfachen Gewinn darstellt: Die Umwelt wird entlastet, es werden weniger klimaschädliche Treibhausgase emittiert, die Verkehrsbelastungen durch den PKW-Verkehr gehen zurück und schließlich ist die Bewegung der individuellen persönlichen Gesundheit förderlich.

Die angemessene Förderung des Radverkehrs ist eine gesellschaftliche und verkehrspolitische Herausforderung, der sich die Landesregierung stellen muss.

Dieser Herausforderung ist die CDU-geführte Landesregierung in den Jahren 2005 bis 2010 in vorbildlicher Weise nachgekommen. In diesen fünf Jahren wurden an Kommunal-, Landes- und Bundesstraßen für rund 185 Mio. Euro 790 km neue Radwege gebaut.

Diese Baumaßnahmen wirkten ins Land und haben nachhaltig zur Verbesserung der Radwegesituation in vielen Teilen des Landes beigetragen.

Die amtierende Landesregierung hingegen plant seit 2013 fünf Radschnellwege mit einer Länge von 230 Kilometer und einem finanziellem Gesamtvolumen von 230 Mio. Euro. 1 km Radweg kostet somit genau 1 Mio. Euro!

Datum des Originals: 23.11.2015/Ausgegeben: 26.11.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Während der Landeshaushalt lediglich 9 Mio. Euro für den Neubau von Radwegen an bestehenden Landesstraßen vorsieht, fallen im gleichen Haushaltsjahr alleine für die Machbarkeitsstudien für die Radschnellwege 11,6 Mio. Euro an - ein deutliches Missverhältnis.

- 1. Mit welchen Kostenansätzen arbeitet das Land bei der Förderung des Neubaus (inklusive Planung und Grunderwerb) von einem Kilometer Radweg (bitte nach konventionellem Radweg, Bürgerradweg und Radschnellweg differenzieren)?**

Radwegeplanung und -bau sind immer individuell zu betrachten und von den örtlichen Gegebenheiten abhängig. Insbesondere notwendige Ingenieurbauwerke beeinflussen die Kosten nicht unerheblich. Es gibt von daher keine einheitlichen Kostenansätze. Bei den Radschnellwegen ist zu beachten, dass nicht eine bestimmte Führungsform hierunter zu verstehen ist, sondern neben den baulichen Radwegen auch kostengünstige Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen als Führungsformen zum Einsatz kommen.

- 2. Sind trotz unbestrittener klima- und umweltfreundlicher Effekte durch die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Modal Split reale ökologische Ausgleichsmaßnahmen in NRW vorgeschrieben, die weitere Finanzmittel bzw. gegebenenfalls landwirtschaftliche Nutzfläche verbrauchen?**

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split ist durch zahlreiche Maßnahmen möglich, die keinen Eingriff gemäß § 14 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) beziehungsweise § 4 Landschaftsgesetz NW (LG NW) in Natur und Landschaft darstellen. Ist ein Eingriff in Natur und Landschaft beispielsweise durch den Bau eines Radwegs erforderlich, gilt die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§ 18 ff BNatSchG, § 4 ff LG NW). Sie verpflichtet die entsprechenden Maßnahmenträger dazu, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen und verbleibende Beeinträchtigungen auszugleichen oder durch Ersatzmaßnahmen zu kompensieren, um die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu erhalten.

Des Weiteren ist gegebenenfalls eine Artenschutzprüfung durchzuführen, mit der sichergestellt werden muss, dass durch den Radwegebau keine artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote des § 44 Absatz 1 BNatSchG erfüllt werden. Art und Umfang von Ausgleichsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Eingriffsregelung und der Artenschutzprüfung hängen von der jeweiligen Baumaßnahme vor Ort ab und inwiefern vor Ort eine entsprechende Flächenvorsorge im Rahmen naturschutzfachlicher Konzeptionen und in Kooperation mit der Landwirtschaft erfolgt ist.

- 3. Wenn ja: Wieviel landwirtschaftliche Nutzfläche muss in NRW je Hektar versiegelter Radwegfläche durchschnittlich zusätzlich als Ausgleichsmaßnahme umgewandelt werden?**

Hierüber ist keine Statistik bekannt.

- 4. Welche Radwege entlang von Gemeinde- und Landesstraßen warten aktuell auf ihre Realisierung?**

Für den Radwegebau an bestehenden Landesstraßen werden, vor dem Hintergrund der jährlich im Landeshaushalt zur Verfügung stehenden Finanzmittel, die in Frage kommenden Radwegeprojekte gem. § 9(4) Landesplanungsgesetz von den Regionalräten priorisiert. Auf

dieser Grundlage bereitet der Landesbetrieb Straßenbau die danach machbaren Maßnahmen und davon unabhängig mögliche Bürgerradwege-Vorhaben und ggfls. Radwegeabschnitte auf stillgelegten Bahntrassen so vor, dass diese bei Erlangung der Baureife noch im aktuellen oder im nächsten Haushaltsjahr realisiert werden können. Insofern warten aktuell keine baureifen Radwegvorhaben an Landesstraßen aus finanzieller Sicht auf die Realisierung.

Die Kommunen in NRW haben die Möglichkeit, Fördermittel für den Bau von Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen des Nahmobilitätsprogramms zu beantragen. Bislang konnten alle baureifen Projekte, die den Förderbedingungen entsprachen, in das Programm aufgenommen werden.

5. *In welchem Umfang wurden seit 2012 Mittel für Nahmobilität und Neubau von Radwegen an Landesstraßen für die Planung von Radschnellwegen verausgabt?*

Seit 2012 wurden die Machbarkeitsstudien für Radschnellwege mit insgesamt rund 870.000 € aus dem Nahmobilitätsprogramm gefördert.