

**Antwort auf eine Kleine schriftliche Anfrage**

- Drucksache 17/2490 -

Wortlaut der Anfrage der Abgeordneten Frank Oesterhelweg (CDU) und Björn Försterling (FDP),  
eingegangen am 03.12.2014

**Radwegebau an Landesstraßen in Niedersachsen**

Die regionalen Unterschiede hinsichtlich der Ausstattung von Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen sind ausweislich des Radwegekonzeptes 2012 des Landes Niedersachsen, erarbeitet von der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, offensichtlich. Geschäftsbereichen der Landesbehörde im Norden und Nordwesten des Landes mit Ausstattungsgraden von 70 % und mehr (Aurich, Oldenburg, Stade, Verden) und in der Spitze von 94 % (Lingen) stehen Geschäftsbereiche im Süden und Südosten des Landes mit Ausstattungsgraden von knapp über 30 % (Hameln, Wolfenbüttel) bis unter 20 % (Gandersheim, Goslar) gegenüber.

Der Landkreis Wolfenbüttel hat intensiv an der Vorarbeit zum Radwegekonzept 2012 durch die einzelnen Geschäftsbereiche der Landesbehörde mitgewirkt, um dieses Ungleichgewicht auf seinem Gebiet zu beseitigen und insgesamt vier Radwegeneubaumaßnahmen im vordringlichen Bedarf unterbringen zu können. Zwei dieser Maßnahmen befinden sich im Geschäftsbereich Goslar und zwei im Geschäftsbereich Wolfenbüttel. In seinem eigenen Radverkehrskonzept hat der Landkreis Wolfenbüttel darüber hinaus noch drei weitere Maßnahmen an Landesstraßen als vordringlich klassifiziert.

Der Landkreis Wolfenbüttel und die kreisangehörigen Gemeinden haben mehrfach sowohl gegenüber den beiden zuständigen Geschäftsbereichen als auch gegenüber dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr ihre Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit und Vorbereitung in Form von Grunderwerb und/oder Planungsleistungen erklärt, um die aus ihrer Sicht besonders dringlichen Maßnahmen auch in zeitlicher Hinsicht voranzutreiben.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung:

1. 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, sodass das vorhandene Ungleichgewicht überhaupt entstehen konnte?
2. Wie gedenkt das Land vorzugehen, um die regionalen Ungleichgewichte bei der Ausstattung von Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen zu beheben?
3. Beabsichtigt die Landesregierung z. B. eine Umverteilung der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel von den begünstigten Geschäftsbereichen im Norden und Nordwesten des Landes auf die im Südosten, und wie könnte dies forciert werden?
4. Gibt es außer dem Alphabet und der Nummerierung noch andere Kriterien zur Priorisierung einzelner Maßnahmen der jeweiligen Geschäftsbereiche untereinander und, wenn ja, welche?

(An die Staatskanzlei übersandt am 10.12.2014)

**Antwort der Landesregierung**

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr  
- Z3-01424/0020/2490/  
Radwegebau Landesstraßen -

Hannover, den 15.01.2015

Der Radverkehr ist ein wichtiger Baustein des Umweltverbundes und des sanften Tourismus in Niedersachsen und wurde daher auch im Koalitionsvertrag fest verankert.

Als Folge der zunehmenden Motorisierung und des steigenden Verkehrsaufkommens wurden in der Vergangenheit an den verkehrswichtigen Bundes- und Landesstraßen zahlreiche abgesetzte, straßenbegleitende Radwege gebaut. Vorrangig wurden dabei die Verkehrsbelastung und die Nachfrage berücksichtigt. Die landesweit sehr unterschiedliche Dichte des Straßennetzes, alternative kommunale und landwirtschaftliche Radrouten und nicht zuletzt die Topografie führten dazu, dass das Netz in den traditionell radfahrerorientierten Regionen schneller wuchs.

In den letzten Jahren hat die Bedeutung des Radverkehrs für den Alltagsverkehr und den touristisch geprägten Freizeitverkehr stark zugenommen. Neben der allgemeinen Zunahme des Güterverkehrs führt auch das heutige, hohe Geschwindigkeitsniveau der Kraftfahrzeuge bei den Radfahrern zu einem subjektiv empfundenen Sicherheitsdefizit. In den letzten Jahren sind daher landesweit Forderungen nach einem umfassenden Ausbau des Netzes gestellt worden.

Die bundesweiten technischen Regelwerke definieren Regelbreiten und Einsatzgrenzen für Radwege hauptsächlich über die Verkehrsbelastung und die Straßenbreite. Während bei Bundesmaßnahmen die Restriktionen des Bundes einzuhalten sind, wird bei Landesstraßenmaßnahmen die fahrradrelevante Verkehrsbedeutung im Netz stärker berücksichtigt. Da Landesstraßen überwiegend schmaler ausgebildet sind und nicht immer der Qualität einer Bundesstraße genügen, wird hier der Bedarf über die Kriterien Radfahrerpotenzial, Schulwegsicherung, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz ermittelt.

Der Neubau von Radwegen wird maßgeblich durch die finanziellen und personellen Ressourcen des Landes bestimmt. Gleichzeitig wird die Erhaltung des 4 500 km langen Radwegenetzes bei 8 000 km Landesstraßen zunehmend wichtiger. Um die Ressourcen zielgerichtet einzusetzen, wurde das Radwegekonzept des Landes als Steuerungsinstrument für die Planung und den Bau von weiteren Radwegen entwickelt. Die Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) haben zusammen mit den Landkreisen 2012 erneut die Wünsche zusammengetragen und das Radwegekonzept fortgeschrieben. Auch wenn das heutige Radwegenetz schon eine beachtliche Größe aufweist, wurden bei der Fortschreibung weitere 1 800 km gewünscht. Um die Ressourcen sinnvoll zu bündeln, wurden 133 Maßnahmen nach den oben genannten Kriterien in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen. Diese Maßnahmen werden in den nächsten Jahren planerisch verfolgt. Alle genannten Wünsche, die hier nicht berücksichtigt werden konnten, sind in den „weiteren Bedarf“ aufgenommen worden.

Der Radwegebau an Landesstraßen liegt in der Verantwortung des Landes. Allerdings schränken die vorhandenen Ressourcen die sofortige Umsetzung neuer Projekte ein. Sei es bei der Planung, dem Grunderwerb oder auch der Kostenübernahme, die kommunale Bereitschaft zur aktiven Mitarbeit hat viel dazu beigetragen, das Radwegenetz dort zu erweitern, wo auch eine starke Nutzer Nachfrage besteht. Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit wird daher weiterhin jedes kommunale Engagement begrüßt.

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

Zu 1:

Wie im Vorspann erläutert, ist der unterschiedliche Ausstattungsgrad der Landesstraßen mit straßenbegleitenden Radwegen historisch bedingt.

Zu 2:

Wie die letzte Fortschreibung des Radwegekonzeptes deutlich gezeigt hat, fehlen nach Einschätzung der Beteiligten auch bei den Landkreisen mit einem hohen Ausstattungsgrad noch weitere Radwege. Sowohl im Norden als auch im Südosten werden einzelne Projekte seit Jahrzehnten vehement von der örtlichen Politik und den Bürgern gefordert. Jedes Projekt ist individuell und nachvollziehbar begründet, sodass die Betrachtung eines überregionalen Ausstattungsgrades nicht zielführend ist. Bei der Fortschreibung 2012 wurden der Ausstattungsgrad und gegebene Zusagen über die Anzahl der Maßnahmen im „vordringlichen Bedarf“ berücksichtigt.

Zu 3:

Siehe Antwort zu 2.

Zu 4:

Da ein Geschäftsbereich der NLStBV in der Regel zwei oder mehr Landkreise betreut und nicht alle Maßnahmen des „vordringlichen Bedarfs“ zeitgleich planerisch begonnen werden können, erfolgte eine Priorisierung innerhalb des „vordringlichen Bedarfs“ anhand der genannten Kriterien. Auch hierzu wurden Gespräche mit den beteiligten Landkreisen geführt.

Olaf Lies