

Große Anfrage mit Antwort der Landesregierung

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Mobilitätswende, Gesundheit und Klimaschutz: Niedersachsen auf dem Weg zum Fahrradland Nummer eins?

Große Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, eingegangen am 05.06.2018 - Drs. 18/1004 an die Staatskanzlei übersandt am 08.06.2018

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.10.2018

Vorbemerkung der Fraktion

Die Niedersächsische Landesregierung wirbt damit, beim Radverkehr und bei der Ausstattung des Landes mit Radwegen bundesweit einen Spitzenplatz unter den 16 Bundesländern einzunehmen. Laut Homepage des Verkehrsministeriums verfügt Niedersachsen über 1 800 km begleitende Radwege an Bundesstraßen, über 4 400 km Radwege an Landesstraßen und zusätzlich über 4 500 km Radwege im Rahmen des touristischen Niedersachsennetzes. Zusätzlich fördert das Land den kommunalen Radwegebau über die Entflechtungsmittel nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG). Die Landesregierung sieht im Radverkehr das Potenzial für „mehr Lebensqualität in den Städten und Gemeinden“. Außerdem spare der Radverkehr Energie und Platz, entlaste von Lärm und Abgasen, fördere die Gesundheit und biete beste Voraussetzungen für eine nachhaltige städtebauliche und verkehrliche Entwicklung. Die Landesregierung sieht bei der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr zum Radverkehr große Potenziale. Denn ein Viertel aller Pkw-Fahrten ende bereits nach 2 km und sei damit leicht auch mit dem Fahrrad zu absolvieren.

In ihrem Koalitionsvertrag führen SPD und CDU aus, dass der „Verkehrs- und Mobilitätssektor (...) einen bedeutenden Beitrag zur Erreichung der klima- und energiepolitischen Ziele des Landes leisten (kann)“. Dabei sei auch „die Stärkung des Fahrradverkehrs (...) vorrangig zu betrachten“ (Seite 77). SPD und CDU wollen dazu ein „Fahrradmobilitätskonzept (...) umsetzen. Ferner sollen für den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der regionalen Fahrradinfrastruktur (...) zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.“ Darüber hinaus will die Große Koalition den Radwegeausbau „entlang von Bundes- und Landesstraßen fortsetzen und Radschnellwege schaffen“ (Seite 79).

Vertreter der Landesregierung wie der Umweltminister und der Verkehrsminister kündigten zu verschiedenen Anlässen an, Niedersachsen zum Fahrradland Nummer eins machen zu wollen. Mithilfe eines Fahrradmobilitätskonzepts will die Regierung den Spitzenplatz erreichen. Gleichzeitig hat das rot-grüne Sonderprogramm Radschnellwege über 12,35 Millionen Euro in 2017 und 2018 bislang keine Fortsetzung unter SPD und CDU erfahren. Das Verkehrsministerium stellt zudem für die Herausforderung, die im Land vielfältig vorhandenen Initiativen und Impulse, um Verkehrspolitik künftig stärker am Verkehrsträger Fahrrad auszurichten und niederländische Verhältnisse einzuführen (aus dem „Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen - Runder Tisch Radverkehr am 25. Oktober 2017“), personell bislang nur eine halbe Stelle zur Verfügung.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein für eine zukunftsfähige Mobilität.

Fahrradmobilität ist ein Thema, das über Infrastruktur und Mobilität hinaus weitere Verkehrsaspekte berührt und ebenso eine wichtige Säule in der Wirtschaft und für die Gesundheit darstellt. Die Landesregierung behandelt daher das Thema Fahrradmobilität zukunftsgerichtet und mit Augenmaß in unterschiedlichen organisatorischen Zusammenhängen. Bei der Infrastrukturgestaltung ist zu erkennen, dass von den Kommunen eine besonders starke Dynamik ausgeht. Hierauf aufbauend unterstützt das Land Kommunen beim Bau von Radwegen, auch wenn es für kommunale Straßen und Radwege nicht originär zuständig ist. Aus diesem Grunde liegen dem Land Niedersachsen zu kommunalen Radwegen keine umfassenden Erkenntnisse vor.

Aus Sicht der Landesregierung geht die Qualität der Fahrradmobilität weit über die Parameter der Infrastruktur hinaus. Zum einen geben die absoluten Zahlen keinen Aufschluss über die Durchgängigkeit der einzelnen Verbindungen. Zum anderen kommt es auch auf die Verknüpfbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln an. Von daher achtet die Landesregierung auf alle Facetten der komplexen Fahrradmobilität.

A. Allgemeines

1. Wie viele Fahrräder gibt es in privaten Haushalten in Niedersachsen?

Zahlen zu den Fahrrädern in den niedersächsischen Privathaushalten liegen auf Basis der Einkommens- und Verbrauchsstichprobe (EVS) 2013 vor.

Haushalte mit Fahrrädern	2013
Haushalte in 1 000	3 361
Anteil der Haushalte mit Fahrrad in % (Ausstattungsgrad)	87,9
Anzahl Fahrräder je 100 Haushalte (Ausstattungsbestand)	202,5
Anzahl der Fahrräder in Privathaushalten (auf 10 000 gerundet)	7 740 000

Die Zahl wurde berechnet aus der Anzahl der Fahrräder je 100 Haushalte und der Zahl der Haushalte. Erste Zahlen aus der neuen EVS 2018 liegen vermutlich im Oktober 2018 vor.

2. In welcher Höhe strebt die Landesregierung eine Steigerung der Anzahl der Fahrräder in privaten Haushalten in Niedersachsen zu wann an?

Die Landesregierung hat sich keine bestimmte Anzahl an Fahrrädern in privaten Haushalten zum Ziel gesetzt.

3. Wie ist der Modal Split der Verkehrsträger in Niedersachsen (prozentuale Angaben)?

Aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) geht hervor:

- Fahrrad 15 %,
- zu Fuß 17 %,
- öffentlicher Nahverkehr 7 %,
- motorisierter Individualverkehr (MIV) - Fahrer 47 %,
- MIV - Mitfahrer 14 %.

(Quelle: Kurzreport Mobilität in Deutschland 2017 [MiD])

4. Wie hat sich der Radverkehrsanteil am Modal Split von 2002 über 2008 zu 2014 verändert?

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist in Niedersachsen leicht gestiegen:

2002	13 % (Quelle: MiD 2002)
2008	14,7 % (Quelle: MiD 2008)
2014	15 % (Quelle: Kurzreport MiD 2017)

5. In welcher Weise und Höhe strebt die Landesregierung eine Erhöhung des Fahrradanteils beim Modal Split zu wann an?

Die vielfältigen Bestrebungen zur Förderung des Radverkehrs auf den unterschiedlichen Ebenen sollen dazu beitragen, die Nutzung des Fahrrades im Alltags- und Freizeitverkehr immer attraktiver zu gestalten und damit auch den Anteil des Fahrradverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen möglichst positiv zu beeinflussen. Eine absolute anzustrebende Höhe des Fahrradverkehrs am Modal Split ist nicht vorgesehen.

6. In welcher Weise und Höhe strebt die Landesregierung eine Reduzierung des Pkw-Anteils beim Modal Split zu wann an?

Die Landesregierung verfolgt das Ziel moderner Antriebs- und Mobilitätskonzepte, damit die Mobilität der gesamten Bevölkerung gesichert und nachhaltig ausgerichtet werden kann. Der Erfolg dieses Ziels wie auch eine Aussage zur Klimawirkung können nicht allein über einen landesweiten Wert des Modal Split dargestellt werden. Daher wird kein konkreter Wert angestrebt.

7. In welcher Weise kann nach Einschätzung der Landesregierung eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils beim Radverkehr welchen Beitrag zur CO₂-Minderung zum Erreichen der Klimaziele bis 2020, 2030 und 2050 leisten?

Die Erhöhung des Anteils emissionsfreier Mobilität ist grundsätzlich geeignet, einen Beitrag zur CO₂-Minderung und Erreichung von Klimazielen zu leisten. Zugleich muss aber eine Umstellung der motorisierten Mobilität auf emissionsfreie und emissionsarme Antriebsformen und Treibstoffe erfolgen.

8. In welcher Weise kann nach Einschätzung der Landesregierung eine Erhöhung des Modal-Split-Anteils beim Radverkehr welchen Beitrag zur NO_x-Minderung leisten, um auf diese Weise drohende Fahrverbote in niedersächsischen Städten zu verhindern?

Eine Verkehrsverlagerung von motorisierter Mobilität auf Radverkehr und Fußgänger ist grundsätzlich geeignet, die Grundbelastung der Stickstoffdioxidbelastung in niedersächsischen Städten zu senken. Die Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen in niedersächsischen Städten sind für die jeweiligen Messstellen individuell zu betrachten, da zusätzlich zur Grundbelastung verschiedene Ursachen für die jeweiligen Grenzwertüberschreitungen festzustellen sind. Maßnahmen zur Senkung von NO_x-Emissionen sind in den Luftreinhalteplänen der Städte festzulegen und sind nach ihrem NO_x-Minderungspotenzial zu beurteilen. Die Luftreinhaltepläne der niedersächsischen Städte werden nach dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil zu Fahrverboten (BVerwG 7 C 26.16 und BVerwG 7 C 30.17) derzeit noch aktualisiert.

9. Wie hoch ist der Anteil der mit Radwegen ausgestatteten Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Niedersachsen (prozentuale Angaben)?

10. Wie viele Kilometer Radwege in Niedersachsen gibt es an a) kommunalen Straßen, b) Landesstraßen und c) Bundesstraßen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 9 und 10 zusammen beantwortet.

Aus der Längenstatistik Ausgabe 2017 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (Stand Juli 2017) ergeben sich folgende Angaben für Niedersachsen:

Bundesstraßen, Radwege	2.928 km = 62 %
Landesstraßen, Radwege	4.615 km = 56 %
Kreisstraßen, Radwege	5.586 km = 41 %

11. Wie viel kosten a) die Planung, b) der Bau und c) der Unterhalt von 1 km Radweg an einer kommunalen Straße, an einer Landesstraße und an einer Bundesstraße?

Zu a:

Die Planungskosten für Radverkehrsanlagen können wegen der sehr unterschiedlichen Randbedingungen nicht pauschaliert angegeben werden.

Zu b:

Die Neubaukosten von Radwegen an Bundes- bzw. Landesstraßen betragen im Durchschnitt der letzten fünf Jahre rund 0,3 Millionen Euro/km. Allerdings ist auch hier die Schwankungsbreite sehr groß. Kostentreibend wirken schlechter Baugrund und Brückenbauwerke auf relativ kurzen Radweglücken.

Zu c:

Die Unterhaltungskosten (wie z. B.: kleine Sanierungsmaßnahmen, Winterdienst, Reinigung, Grünpflege, Betrieb) für Radwege belaufen sich auf rund 1 000 Euro/km bei Landesstraßen sowie auf 1 100 Euro/km bei Bundesstraßen.

Hinsichtlich der Radwege an Kreisstraßen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

12. Wie viel kosten a) die Planung, b) der Bau und c) der Unterhalt von 1 km einer kommunalen Straße, einer Landesstraße und einer Bundesstraße?

Zu a und b:

Planung und Bau von komplett neuen Straßen kommen abgesehen von Autobahnen nur sehr selten vor. Meistens stellen die Neubaumaßnahmen Umfahrungen dar und sind daher als jeweilige Spezialvorhaben zu betrachten, aus denen keine verallgemeinerten Pauschalkosten je Kilometer abgeleitet werden können.

Zu c:

Bei der Ermittlung der Unterhaltungskosten von Straßen werden straßenbegleitende Radwege mit berücksichtigt. Die Gesamtkosten liegen bei Landesstraßen bei jährlich 8 900 Euro/km sowie bei Bundesstraßen in Niedersachsen bei jährlich 13 750 Euro/km.

Hinsichtlich der kommunalen Straßen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

13. In welchem konkreten Ausmaß und mit welchen Maßnahmen und mit welchen finanziellen Mitteln in welcher Höhe aus welchen Haushaltstiteln plant die Landesregierung analog zu den entsprechenden Ausführungen im rot-schwarzen Koalitionsvertrag innerhalb der 18. Legislaturperiode eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur?

14. In welcher Höhe plant die Landesregierung, wie im rot-schwarzen Koalitionsvertrag angekündigt, zusätzliche Mittel für den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der regionalen Fahrradinfrastruktur in der 18. Legislaturperiode bereitzustellen (Angabe bitte in Euro)?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 13 und 14 zusammen beantwortet.

Die Landesregierung plant für die Verbesserung der Fahrradmobilität auch eine Ausweitung der Infrastruktur und eine bessere Nutzbarkeit der vorhandenen Infrastruktur. Eine besondere Innovation ist die Einführung von Radschnellwegen als neues Standardelement der Infrastruktur - ergänzend wird hierzu auch auf die Antworten zu den Fragen 109 ff. im Abschnitt F verwiesen.

Radwege an Bundesfernstraßen werden vom Land Niedersachsen im Rahmen der Auftragsverwaltung betreut. Hierzu wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 107 hingewiesen.

Im Haushaltsplan des Landes Niedersachsen wird der Radwegebau an Landesstraßen im Einzelplan 08 im Kapitel 08 20 in der Titelgruppe 61 (Landesstraßenbauplafond) geführt. Im aktuellen Doppelhaushalt 2017/2018 stehen im Titel 733 61 jeweils 5 Millionen Euro für den Neubau und im Titel 734 61 jeweils 5 Millionen Euro für die Sanierung von Radwegen zur Verfügung. Darüber hinaus werden kleinere Arbeiten aus dem Titel 521 10 „Betrieb, Wartung und Unterhaltung von Landesstraßen“ gezahlt.

Die Aufstellung des Haushaltsplanes für 2019 liegt aktuell im Entwurf vor. Für den Titel 734 61 sind 10 Millionen Euro veranschlagt. In der Mittelfristigen Planung (MiPla) 2018 bis 2022 ist die Sanierung ab 2020 wieder mit 5 Millionen Euro ausgewiesen. Der Titel 733 61 ist mit 5 Millionen Euro ausgewiesen.

Für kommunale Radwege stehen Mittel aus dem Niedersächsischen Gemeindefinanzierungsgesetz (NGVFG) im Bereich Straßenbau zur Verfügung. Die Landesregierung hat den Ansatz für diese Mittel von 123,5 Millionen Euro auf 150 Millionen Euro pro Jahr erhöht.

15. Auf welche Höhe konkret beläuft sich die Differenz zu den Mitteln, die die rot-grüne Landesregierung für den Erhalt, die Sanierung und die Verbesserung der regionalen Fahrradinfrastruktur in der 17. Legislaturperiode bereitgestellt hat (Angaben in Euro)?

Aus den Antworten zu den Fragen 13 und 14 ergibt sich für Landesstraßen eine Zunahme um 5 Millionen Euro für Sanierungen in 2019. Aufgrund der Erhöhung der Mittel im NGVFG profitiert auch der kommunale Radwegebau. Das Ausmaß der Steigerung wird von den Anträgen abhängen.

16. In welcher Weise und in welcher Verantwortung wird auf Radwegen außerorts an a) kommunalen Straßen, b) Landesstraßen und c) Bundesstraßen der Winterdienst vorgenommen?

Zu a:

Bezüglich kommunaler Radwege wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu b und c:

Im Anhang zum Merkblatt „Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahnen- und Straßenmeistereien (Ausgabe 2004)“ wird das Anforderungsniveau des Winterdienstes für die oben genannten Straßenklasse einschließlich der Radwege festgelegt. Danach sind die Befahrbarkeit und die Begehrbarkeit der Rad- und Gehwege sowie der Mehrzweckstreifen „entsprechend den örtlichen Verkehrsverhältnissen“ ohne zeitliche Festlegungen bei Schneefall, Eisglätte und Reifglätte sicherzustellen.

Hiervon betroffen sind in aller Regel Rad- und Gehwege außerhalb der geschlossenen Ortslagen, es sei denn, es bestehen vertragliche Regelungen zwischen verschiedenen Baulastträgern.

Innerhalb der Ortslage ist der Winterdienst Bestandteil der Reinigungspflicht, deren Wahrnehmung der Kommune obliegt, die wiederum im Wege des Erlasses von Satzungen diese Aufgabe z. B. auf die Anlieger übertragen kann.

Organisation und Durchführung des Winterdienstes (Räumen- und Streuen) erfolgt auf der Grundlage von Räum- und Streuplänen in Eigen- oder Fremdleistung.

17. Welche Regelungen für den Winterdienst bezüglich des Räum- und Streuplans bestehen für Radwege außerorts an a) kommunalen Straßen, b) Landesstraßen und c) Bundesstraßen?

Zu a:

Bezüglich kommunaler Radwege wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

Zu b und c:

Die räumliche Ausdehnung des Winterdienstnetzes auf Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen ergibt sich aus der Einschätzung „entsprechend den örtlichen Verkehrsverhältnissen“ entsprechend dem Merkblatt „Empfehlungen für die Organisation des Winterdienstes bei Autobahnen- und Straßenmeistereien (Ausgabe 2004)“.

Winterdienst wird auf Radwegen durchgeführt, deren Radverkehrsaufkommen diese rechtfertigt. Eine Bemessungszahl (Radfahrer/h oder -/Tag) für die Festlegung gibt es nicht. Radwege in Einzugsgebieten z. B. von Schulen, Einkaufszentren usw., auf denen im Winter auch Radverkehr stattfindet, erfüllen dieses Kriterium.

18. Wie viele Fahrräder wurden 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen und in Deutschland verkauft?

19. Wie viele E-Bikes und Pedelecs wurden in den Jahren 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen und in Deutschland verkauft?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 18 und 19 zusammen beantwortet.

Laut dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) wurden im Jahr 2017 in Deutschland 3,13 Millionen Fahrräder und 0,72 Millionen E-Bikes in Deutschland verkauft. Weitere Erkenntnisse liegen der Landesregierung nicht vor.

20. Wie viele Pkw wurden in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen neu zugelassen?

Jahr	Kraftfahrzeuge insgesamt	Pkw ¹	darunter	
			Pkw-Diesel	
			absolut	%
1990	426.000	386.000	Zahlen liegen nicht vor.	
2000	439.000	381.000	Zahlen liegen nicht vor.	
2010	345.000	301.000	129.000	43
2017	413.000	358.000	136.000	38

¹⁾ Seit Oktober 2005 werden in der Kategorie „Personenkraftwagen“ auch Wohnmobile und Krankenwagen geführt, diese waren bis zu dem Zeitpunkt in der Kategorie „Übrige“ enthalten, welche in dieser Tabelle nicht aufgeführt ist. (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

21. Wie viele Pkw waren in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen und in Deutschland angemeldet?

Bestand an Personenkraftwagen nach Kraftstoffarten in Niedersachsen			
Jahr	Insgesamt	Pkw-Diesel	
		absolut	%
1990	3.490.000	503.000	14,14
2000	4.195.000	679.000	16,19
2010	4.110.000	1.106.000	26,92
2017	4.674.000	1.577.000	33,75

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Personenkraftwagen nach Kraftstoffarten in Deutschland			
Jahr	Insgesamt	Pkw-Diesel	
		absolut	%
1990	30.685.000	4.122.000	13,43
2000	42.840.000	5.961.000	13,91
2010	41.738.000	10.818.000	25,92
2017	45.805.000	15.089.000	32,94

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

22. Wie hoch ist der Anteil der Diesel-Pkw bei den Neuanmeldungen in 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 20 verwiesen.

23. Wie viele Hersteller für Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs gab und gibt es in Niedersachsen und in Deutschland in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017?

Laut Landesamt für Statistik Niedersachsen sind folgende Daten in Niedersachsen erfasst:

	Branche „Herstellung von Fahrrädern“	Branche „Herstellung von Fahrrädern sowie von Behindertenfahrzeugen“
1990	3 Betriebe	
2000		4 Betriebe
2010		5 Betriebe
2017		5 Betriebe

Zu beachten ist, dass in den Statistiken ausschließlich Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten erfasst sind.

Das Statistische Bundesamt führt unter der Branche „Herstellung von Fahrrädern sowie von Behindertenfahrzeugen“ folgende Zahlen in Deutschland auf:

2000	38 Betriebe
2010	45 Betriebe
2017	54 Betriebe

Für das Jahr 1990 liegen keine Informationen vor.

Zu beachten ist, dass in den Statistiken ausschließlich Betriebe von Unternehmen mit 20 und mehr Beschäftigten erfasst sind.

24. Wie viele Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs wurden in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen bzw. in Deutschland hergestellt?

Hierzu liegen keine offiziellen Statistikdaten vor. Laut dem Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) wurden im Jahr 2017 in Deutschland 1,26 Millionen Fahrräder und 0,47 Millionen E-Bikes produziert.

25. Wie viele Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs wurden in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen bzw. Deutschland hergestellt und exportiert?

Laut Landesamt für Statistik Niedersachsen wurden folgende Produkte aus Niedersachsen exportiert:

Produkt	Ausfuhr 2010/Stück
Zweiräder, ohne Motor, ohne Kugellager	1
Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	146.166
Andere Fahrräder	703
Summe	146.870

Produkt	Ausfuhr 2017/Stück
Fahrräder mit Elektromotor, Leistung < 250 W	72.456
Fahrräder mit Elektromotor, Leistung > 250 W	884
Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	105.679
Zweiräder u. a. Fahrräder, ohne Motor, anderweitig nicht genannt	1.950
Summe	180.969

Für die Ausfuhr in 1990 und 2000 liegen keine vergleichbaren Daten vor.

Laut Statistischem Bundesamt wurden folgende Produkte aus Deutschland exportiert:

Warenverzeichnis Außenhandelsstatistik/Produkt	Maßeinheit/Stück	
2010	Zweiräder, ohne Motor, ohne Kugellager (bis 2011)	3.239
	Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	1050.037
	Fahrräder, anderweitig nicht genannt (bis 2011)	40.151
Summe	1.093.427	

Warenverzeichnis Außenhandelsstatistik/Produkt	Maßeinheit/Stück	
2017	Fahrräder mit Elektromotor, Leistung ≤ 250 W	299.631
	Fahrräder mit Elektromotor, Leistung > 250 W	35.484
	Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	882.219
	Zweiräder u. a. Fahrräder, ohne Motor, anderweitig nicht genannt.	24.984
	Summe	1.242.318

Für die Jahre 1990 und 2000 liegen keine Informationen vor.

26. Wie viele Fahrräder, E-Bikes und Pedelecs wurden in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 für den Verkauf nach Niedersachsen bzw. nach Deutschland importiert?

Laut Landesamt für Statistik Niedersachsen wurden folgende Produkte nach Niedersachsen importiert:

Produkt	Einfuhr 2010/Stück
Zweiräder, ohne Motor, ohne Kugellager	-
Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	190.530
Andere Fahrräder	19.528
Summe	210.058

Produkt	Einfuhr 2017/Stück
Fahrräder mit Elektromotor, Leistung < 250 W	69.776
Fahrräder mit Elektromotor, Leistung > 250 W	6.896
Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	236.678
Zweiräder u. a. Fahrräder, ohne Motor, anderweitig nicht genannt	11.282
Summe	324.632

Laut Statistischem Bundesamt wurden folgende Produkte nach Deutschland importiert:

Einfuhr/Produkt		Maßeinheit/Stück
2010	Zweiräder, ohne Motor, ohne Kugellager (bis 2011)	-
	Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	2.762.933
	Fahrräder, anderweitig nicht genannt (bis 2011)	122.328
	Summe	2.885.261

Einfuhr/Produkt		Maßeinheit/Stück
2017	Fahrräder mit Elektromotor, Leistung ≤ 250 W	647.461
	Fahrräder mit Elektromotor, Leistung > 250 W	134.048
	Zweiräder, ohne Motor, mit Kugellager	2.697.891
	Zweiräder u. a. Fahrräder, ohne Motor, anderweitig nicht genannt	46.318
	Summe	3.525.718

Für die Jahre 1990 und 2000 liegen keine Informationen vor.

27. Wie hoch ist der Umsatz in der Fahrradindustrie in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2017 in Niedersachsen und in Deutschland (Angaben in Euro)?

Das Landesamt für Statistik weist keine Informationen zum Umsatz in der niedersächsischen Fahrradindustrie aus. In Deutschland wurden laut Statistischem Bundesamt folgende Umsätze in der Fahrradindustrie erzielt:

2000	779.840 Mio. Euro
2010	947.503 Mio. Euro
2017	1.191.038 Mio. Euro

Informationen des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 1990 liegen nicht vor.

28. Wie viele Arbeitsplätze sichert die Fahrradwirtschaft direkt und indirekt in Niedersachsen, und welches Potenzial sieht die Landesregierung hier für die Zukunft?

Nach Erhebungen des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW) sind in Niedersachsen ca. 2 000 Beschäftigte in der Fahrradindustrie und im Fahrradhandel beschäftigt. Für die weitere Entwicklung liegen derzeit keine Prognosen vor.

B. Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen

29. In welcher Weise und mit welchen Ergebnissen hat die rot-schwarze Landesregierung die Idee eines landesweiten Fahrradmobilitätskonzeptes gemäß der Drucksache 17/8022 von den Fraktionen der SPD und von Bündnis 90/Die Grünen aufgegriffen, für die sich in der Wirtschaftsausschussdebatte am 2. Juni 2017 alle Fraktionen im Zuge eines interfraktionellen Antrags ausgesprochen hatten, bzw. wann ist mit der Vorlage des Fahrradmobilitätskonzeptes Niedersachsen zu rechnen?

Mit der Erarbeitung des Fahrradmobilitätskonzeptes wurde im Jahr 2017 begonnen. In einem intensiven Beteiligungsprozess unter Einbindung der Radverkehrsakteure in Niedersachsen wurde der Status quo der ganzheitlichen Radverkehrsförderung ermittelt, eine Vision für das Fahrradland Niedersachsen entwickelt sowie ein Handlungskonzept mit Zielen und Maßnahmen für die weitere Entwicklung und Stärkung des Radverkehrs in Niedersachsen bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus abgeleitet. Das Fahrradmobilitätskonzept liegt als Gutachterbericht seit Juni 2018 vor. Gemäß dem Koalitionsvertrag wird die Landesregierung das Fahrradmobilitätskonzept schrittweise umsetzen und die notwendige Ausstattung vorhalten. Im nächsten Schritt wird daher zu bewerten sein,

welche der von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen in welcher Reihenfolge vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit und Priorität bearbeitet werden sollen.

30. Welche Ziele auf welchen Handlungsfeldern benennt die Landesregierung, um die Vision für das Fahrradland Niedersachsen zu erreichen?

Im Rahmen des Fahrradmobilitätskonzepts wurde eine Vision für das Fahrradland Niedersachsen erarbeitet. Diese lautet:

- Radfahren ist gut für alle!
- Der Radverkehr wird in Politik und Planung als gleichwertige Verkehrsart wahrgenommen.
- Es bestehen im ganzen Land und für alle Bevölkerungsgruppen gute Bedingungen zum Radfahren.
- „Vision Zero“ dient als langfristiges Ziel der Verkehrssicherheit.
- Mit Radverkehr 4.0 die Zukunft gestalten!
- Die Vision setzt einen Zielrahmen für die Ableitung der insgesamt sieben Handlungsfelder:
 - Strategie und Konzeption,
 - Infrastruktur,
 - Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern,
 - Verkehrssicherheitsarbeit und Mobilitätsbildung,
 - Radtourismus,
 - Nachhaltigkeit und Innovation,
 - Öffentlichkeitsarbeit.

Der Schwerpunkt des Handlungskonzeptes liegt auf den Aktivitäten, die das Land in eigener Zuständigkeit durchführen, steuern oder beeinflussen kann. In allen Handlungsfeldern wurden entsprechende Maßnahmen identifiziert, um die formulierte Vision schrittweise zu erreichen.

31. Welche Maßnahmen kann die Landesregierungen benennen und beschreiben, mit denen sie die Ziele erreichen und Niedersachsen zum Fahrradland Nummer eins machen will?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

32. Welche Handlungsschwerpunkte setzt die Landesregierung aus welchen Gründen, um Niedersachsen zum Fahrradland Nummer eins zu machen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 29 verwiesen.

33. Zu wann will die Landesregierung die Maßnahmen aus dem Fahrradmobilitätskonzept umsetzen und ihre Ziele erreichen?

Die Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Wirksamkeit und Priorität für die weitere Entwicklung und Stärkung des Radverkehrs in Niedersachsen bis zum Jahr 2025 und darüber hinaus ausgewählt und schrittweise umgesetzt. Die Zeitdauer der Umsetzung und der Zeitpunkt der Zielerreichung richten sich nach Art und Umfang der Maßnahmen sowie der vorhandenen Ressourcen aller Beteiligten.

34. Welche Förderrichtlinien sind zu wann geplant, mit denen die Umsetzung der Maßnahmen des Fahrradmobilitätskonzeptes finanziert werden soll?

Zusätzlich zu der bestehenden Förderrichtlinie nach NGVFG und dem damit im Zusammenhang stehenden Sonderprogramm Radschnellwege sind weitere Förderrichtlinien zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant - ergänzend wird auf die Antwort der Frage 116 ff im Abschnitt F verwiesen.

35. Wie bewertet die Landesregierung die Forderung des Rundes Tisches Radverkehr, im NGVFG einen eigenen Förderstrang Radverkehr zusätzlich zum ÖPNV und Straßenbau einzuführen, so wie es auch die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in ihrem Entschließungsantrag (Drucksache 18/128) und in ihrem Änderungsantrag (Drucksache 18/670 neu) gefordert hatte und wie sich Anzuhörende im Rahmen einer schriftlichen Anhörung ebenfalls dafür ausgesprochen hatten?¹

Es wird keine Notwendigkeit gesehen, im NGVFG einen eigenen Förderstrang Radverkehr zusätzlich zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Straßenbau einzuführen, da in § 2, Nr. 2 g) NGVFG der Bau und Ausbau von Radwegen und sonstigen investiven Vorhaben zur Förderung des Radverkehrs bereits ausdrücklich berücksichtigt sind.

36. In welcher Weise ergreift die Landesregierung Maßnahmen, um das Fahrrad mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen (z. B. Landesprogramm für Fahrradstationen, Übernahme von Planungen für Bike&Ride-Anlagen durch das Land, kostenloser Zugang in Fahrradstationen etc.)?

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) unterstützt die Landesregierung bereits in vielfältiger Weise die Verknüpfung zwischen dem Fahrrad und den Verkehrsträgern Bahn und Bus. So werden an Verknüpfungspunkten dieser Verkehrsträger (SPNV-Stationen, Zentrale Omnibusbahnhöfe - ZOB -, Bushaltestellen) Bike-und-Ride-Anlagen (B+R) je nach Bedarf mit Fahrradbügeln, überdachten Abstellplätzen, Fahrradboxen (für einzelne Fahrräder), Fahrradkäfigen (für mehrere Fahrräder) oder bewachten Fahrradstationen gefördert. Die Nutzung dieser Anlagen ist grundsätzlich gebührenfrei. Lediglich bei größeren Abstellanlagen, wie z. B. Fahrradparkhäusern, werden Gebühren erhoben. Die Gebührenhöhe ist so zu bemessen, dass im Rahmen des Verwendungszwecks so viele Bürger wie möglich eine Nutzung anstreben können. In keinem Fall soll eine eventuelle Gebührenerhebung zu einer Gewinnerzielung beim Vorhabenträger führen.

Weiter wird an den B+R-Anlagen im Rahmen der Elektromobilität die Ladeinfrastruktur für E-Bikes gefördert.

37. Wird die rot-schwarze Landesregierung von dem bisherigen Fördergrundsatz abrücken, dass nur der aktuelle (Mehr-)Bedarf an B+R-Abstellanlagen durch Landesmittel förderfähig ist?

38. Wird die Landesregierung stattdessen eine zukunftsorientierte Förderung anbieten, bei der zu erwartende bzw. gewollte Mehrbedarfe abgedeckt werden?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 37 und 38 zusammen beantwortet.

Für die Nutzung von ÖPNV-Infrastrukturanlagen, wie etwa Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und SPNV-Stationen, ist die Feststellung des Bedarfs anhand des Nutzungsumfangs ein geeigneter und anerkannter Faktor, um den Förderumfang einer B+R-Anlage festzulegen. Dabei wird nicht nur von dem aktuellen Bedarf ausgegangen, sondern bei der Förderung grundsätzlich eine Bedarfssteigerung von 20 % der Abstellmöglichkeiten berücksichtigt. In Einzelfällen ist eine Förderung von B+R-Anlagen darüber hinaus möglich, soweit besondere Gründe, wie etwa eine Steige-

¹ Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen - Runder Tisch Radverkehr am 25. Oktober 2017, Seite 40

zung des ÖPNV-Angebots oder prägnante Veränderung der Siedlungsstruktur im Einzugsbereich der Anlage, vorliegen.

Soweit sich im Laufe der Nutzung der Anlage herausstellt, dass weitere Stellplätze benötigt werden, ist mittelfristig eine Förderung für eine Erweiterung der Anlage in Form eines weiteren Bauabschnitts möglich.

39. Plant die Landesregierung eine einheitliche und einfache Regelung zur Fahrradmitnahme im Geltungsbereich des Niedersachsentickets?

40. Wenn ja, zu wann und zu welchen Bedingungen?

41. Wenn nein, aus welchen Gründen lehnt die Landesregierung dies ab?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 39 bis 41 zusammen beantwortet.

Für das Niedersachsenticket besteht bereits eine einfache und günstige Tarifregelung für die Fahrradmitnahme (5 Euro pro Tag und Fahrrad). Dabei gelten neben den allgemeinen Regelungen zur Gültigkeit des Niedersachsentickets (Montag bis Freitag in der Regel ab 9.00 Uhr, Samstag und Sonntag ab 0.00) die besonderen Regelungen der beteiligten Verkehrsverbände zur Fahrradmitnahme.

In den vergangenen Jahren hat das Land Niedersachsen über die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) die Kapazitätsausweitung für die Fahrradmitnahme in Zügen des SPNV im gefragten Geltungsbereich finanziell unterstützt und dadurch die Mitnahmemöglichkeiten deutlich erhöht. Eine kostenfreie oder stark rabattierte Fahrradmitnahme bzw. die Einführung von Fahrradzeitkarten (Monatskarten, Jahresabonnements) im Niedersachsentarif (der SPNV-Tarif in Niedersachsen außerhalb der Verkehrsverbände) würde in den Zügen des SPNV zu erheblichen Engpässen insbesondere in den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs führen. Dies würde sowohl die Verlässlichkeit der Fahrradmitnahme einschränken als auch die übrigen Platzkapazitäten reduzieren. Darüber hinaus wäre die Betriebsqualität (Pünktlichkeit) betroffen. Diese Folgen haben sich zum Teil bereits nach den durchgeführten Kapazitätserhöhungen auf stark nachgefragten Relationen sowie an Wochenenden in der Fahrradsaison gezeigt. Vor diesem Hintergrund plant die Landesregierung derzeit weder eine Veränderung der Tarifregelungen zur Fahrradmitnahme im Niedersachsentarif noch einen weiteren Ausbau der Transportkapazitäten für Fahrräder.

42. In welcher Weise beabsichtigt die Landesregierung, den „Flickenteppich aus Kompromissen“ (Zitat aus Bericht des ARD-Magazins „Panorama 3“, Sendung vom 22. Mai 2018) bei der Fahrradinfrastruktur in Niedersachsen zu beseitigen?

Die Landesregierung teilt die Einschätzung des Fragestellers, dass es sich bei der Fahrradinfrastruktur in Niedersachsen um einen Flickenteppich handelt, nicht.

C. Kommunale Radwege

43. Wie viele kommunale Radwege wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?

44. Wie viele Kilometer kommunale Radwege wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?

45. Welche kommunalen Radwege in Niedersachsen wurden von 2013 bis 2018 mit welchem Mittelaufwand a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?

46. Welche kommunalen Radwege befinden sich aktuell im Bau?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 43 bis 46 zusammen beantwortet.

Hierzu wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

47. Welche noch zu realisierenden Radwegeprojekte haben die Kommunen dem Land gemeldet (bitte auflisten nach Bezeichnung des Vorhabens, Baulastträger, Gesamtkosten und vorgesehene Zuwendung des Landes)?

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Baulastträger	Gesamtkosten in TEUR	vorgesehene Zuwendung in TEUR
1	Neubau eines Radweges im Zuge der K 226 zw. Ihme-Roloven u. Hiddestorf	Region Hannover	750	450
2	Neubau eines Radweges im Zuge der K 202 zw. Asel u. Borsum	Landkreis Hildesheim	536	322
3	Neubau eines Radweges im Zuge der K 415 zwischen d. L 480 und Heineum	Landkreis Hildesheim	489	293
4	Neubau eines Radweges an der K 407/K 409 zw. Brünighausen u. Godenau	Landkreis Hildesheim	461	276
5	Neubau eines Radweges an der K 312 zw. Schlewecke u. Bockenem	Landkreis Hildesheim	984	590
6	Neubau eines Radweges im Zuge der K 329 zw. K 317 und der OD Neuhof	Landkreis Hildesheim	177	106
7	Neubau eines Radweges im Zuge der K 36 zw. B 61 u. Kuppendorf	Landkreis Diepholz	194	116
8	Neubau eines Radweges im Zuge der K 43 zw. Wehrbleck u. Scharrel	Landkreis Diepholz	1.166	700
9	Neubau eines Radweges im Zuge der K 1 zw. Groß Lessen u. Ehrenburg	Landkreis Diepholz	545	327
10	Neubau eines Radweges im Zuge der K 114 Bereich Fahrenhorst	Landkreis Diepholz	364	218
11	Neubau eines Radweges im Zuge der K 114/K 113 im Bereich Warwe	Landkreis Diepholz	342	205
12	Neubau eines Radweges im Zuge der K 29 (Abschnitt 20) u. in der OD Vornhagen	Landkreis Schaumburg	1.850	1.295
13	Neubau eines Radweges im Zuge der K 27 zw. Lauenhagen u. Pollhagen	Landkreis Schaumburg	609	365
14	Neubau eines Radweges im Zuge der K 65 zw. Kreuzung K 65/K 69 u. Kathrinhagen	Landkreis Schaumburg	552	386
15	Neubau eines Radweges im Zuge der K 30 zw. Kreisgrenze u. B 69	Landkreis Diepholz	405	243
16	Neubau eines Radweges im Zuge der K 3 zw. Nienburg u. Stöckse	Landkreis Nienburg	809	485
17	Neubau Radschnellweg Hannover-Stadtgrenze	Landeshauptstadt Hannover	3.448	2.519
18	Neubau eines Radweges zw. Rolfs-hagen u. Borstel	Landkreis Schaumburg	601	391
19	Neubau eines Radweges im Zuge der K 114 zw. Isernhagen u. Altwarmbüchen	Region Hannover	1.275	765
20	Neubau eines Radweges im Zuge der K 12 zw. Nindorf u. Rodehorst (LK Heidekreis)	Landkreis Celle	871	523
21	Neubau eines Radweges im Zuge der K 18 zw. Bederkesa (L 119) u. Flögeln	Landkreis Cuxhaven	1.328	863

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Baulastträger	Gesamtkosten in TEUR	vorgesehene Zuwendung in TEUR
22	Neubau eines Radweges im Zuge der K 22 zw. Oldendorf u. Steden	Landkreis Osterholz	560	294
23	Neubau eines Radweges im Zuge der K 205 zw. Lüdingen u. Kirchwalsede	Landkreis Rotenburg	1.135	645
24	Neubau eines Radweges im Zuge der K 75 zw. Ahlerstedt u. L 127	Landkreis Stade	567	312
25	Neubau eines Radweges im Zuge der K 26, Ortsumgehung Jork bis zur L 140	Landkreis Stade	333	178
26	Neubau eines Radweges im Zuge der K 52 zw. Goldbeck u. Nindorf	Landkreis Stade	537	289
27	Neubau eines Radweges im Zuge der K 48 zw. Uthlede u. Lehnstedt	Landkreis Cuxhaven	994	646
28	Neubau eines Radweges im Zuge der K 120 zw. Wense u. Kreisgrenze Stade	Landkreis Rotenburg	842	406
29	Neubau eines Radweges im Zuge der K 41 zw. B3 u. „Südsee-Camp“	Landkreis Heidekreis	800	480
30	Neubau eines Radweges im Zuge der K 53 zw. Sauensiek u. Harsefeld	Landkreis Stade	630	333
31	Neubau eines Radweges im Zuge der K 77 zw. Klein Hollenbeck u. Bargstedt	Landkreis Stade	534	292
32	Neubau eines Radweges im Zuge der K 36 zw. Otterstedt u. Reeßum	Landkreis Verden	475	285
33	Neubau eines Radweges im Zuge der K 68 zw. Dorum u. Nordholz	Landkreis Cuxhaven	1.243	808
34	Neubau eines Radweges im Zuge der K 116 zw. Heinschenwalde u. Kreisgrenze	Landkreis Rotenburg	332	172
35	Neubau eines Radweges im Zuge der K 22 zw. Bendingbostel u. Brunsbrock	Landkreis Verden	1.320	792
36	Neubau eines Radweges im Zuge der K 146 zw. Dipshorn u. Kreisgrenze	Landkreis Rotenburg	286	153
37	Neubau eines Radweges im Zuge der K 25 zw. Kreepen u. Kreisgrenze	Landkreis Verden	431	259
38	Neubau eines Radweges im Zuge der K 205 zw. Wittorf u. Lüdingen	Landkreis Rotenburg	510	280
39	Neubau eines Radweges im Zuge der K 118 zw. Selsingen u. Ohrel (1. BA)	Landkreis Rotenburg	459	263
40	Neubau eines Radweges im Zuge der K 109 zw. Anderlingen u. Fehrenbruch (1. BA)	Landkreis Rotenburg	746	424
41	Neubau eines Radweges im Zuge der K 242 zw. Reeßum u. Kreisgrenze (Verden)	Landkreis Rotenburg	328	185
42	Neubau eines Radweges im Zuge der K 118 zw. Selsingen u. Ohrel (2. BA)	Landkreis Rotenburg	445	242
43	Neubau eines Radweges im Zuge der K 108 zw. Mahlstedt u. Byhusen	Landkreis Rotenburg	396	211

lfd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Baulastträger	Gesamtkosten in TEUR	vorgesehene Zuwendung in TEUR
44	Neubau eines Radweges im Zuge der K 109 zw. Fehrenbruch u. Farven (2. BA)	Landkreis Rotenburg	375	213
45	Neu- bzw. Ausbau eines Radweges an der Soeste	Stadt Cloppenburg	520	300
46	Neubau eines Radweges an der Stalfördener Straße	Stadt Cloppenburg	340	204
47	Neubau eines Radweges im Zuge der K 228	Landkreis Aurich	690	414
48	Ausbau Radweg am Coevorden-Piccardie-Kanal	Samtgemeinde Neuenhaus	149	89
49	Neubau eines Radweges im Zuge der K 106 zw. L 14 u. B 72	Landkreis Aurich	1.023	614
50	Ausbau des Radweges im Zuge der K 333 in der Gemeinde Hilter	Landkreis Osnabrück	413	181
51	Neubau eines Radweges im Zuge der K 16 zw. Poggenkrug u. Burhufe	Landkreis Wittmund	1.295	777
52	Neubau eines Radschnellweges zw. Osnabrück und Belm	Stadt Osnabrück	8.045	4.774
53	Neubau eines Radweges im Zuge der K 40 zw. K 2 u. K 3	Landkreis Grafenschaft Bentheim	1.660	996
54	Neubau Radwegbrücke über Nordhorn-Almelo-Kanal Am Denneborn in Nordhorn	Stadt Nordhorn	420	252
55	Neubau eines Radweges im Zuge der K 265	Landkreis Vechta	296	177
56	Neubau eines Radweges im Zuge der K 121 zw. Dietrichsfeld u. L 7	Landkreis Aurich	950	570
57	Neubau eines Radweges im Zuge der K 125	Landkreis Aurich	750	450
58	Neubau eines Radweges im Zuge der K 130 zw. K 122 u. Kreisgrenze	Landkreis Aurich	1.000	600
59	Neubau eines Radweges im Zuge der K 5 zw. Colnrade u. Reckum	Landkreis Oldenburg	1.865	1.020
60	Neubau eines Radweges im Zuge der K 165	Landkreis Osnabrück	109	65
61	Aus- und Neubau eines Radweges im Zuge der K 237 zw. der B 213 u. Hockensberg	Landkreis Oldenburg	220	120
62	Neubau eines Radweges im Zuge der K 213	Landkreis Aurich	767	460
63	Neubau eines Radweges im Zuge der K 150 zw. Esterwegen u. B 401	Landkreis Emsland	130	78
64	Neubau eines Radweges Gemeindestr. 1, Stedinger Weg - Nord	Gemeinde Dötlingen	777	457
65	Neubau eines Radweges Gemeindestr. 1, Stedinger Weg - Süd	Gemeinde Dötlingen	490	288
66	Neubau eines Radweges im Zuge der K 227 zw. Landesgrenze u. „Questweg“	Landkreis Osnabrück	1.145	687
67	Neubau eines Radweges im Zuge der K 213 zw. L 93 u. „Violenstraße“	Landkreis Osnabrück	449	269
68	Neubau eines Radweges im Zuge der K 200	Landkreis Wesermarsch	855	513
69	Neubau eines Radweges im Zuge der K 19	Landkreis Grafenschaft Bentheim	771	463

Ifd. Nr.	Bezeichnung des Vorhabens	Baulastträger	Gesamtkosten in TEUR	vorgesehene Zuwendung in TEUR
70	Neubau eines Radweges im Zuge der K 113 zw. Vareler Hafen u. B 437	Landkreis Friesland	420	273
71	Neubau eines Radweges im Zuge der K 93 zw. Sillenstede u. Wadde-warden	Landkreis Friesland	1.914	1.244
72	Ausbau des Radweges im Zuge der K 80 zw. BS-Lamme u. Tiergarten	Stadt Braunschweig	89	53
73	Ausbau des Radweges im Zuge der K 5 in der OD Wolfsburg	Stadt Wolfsburg	448	136
74	Ausbau des Radweges im Zuge der K 449 zw. Uslar u. Wiensen	Landkreis Northeim	334	204
75	Neubau eines Radweges im Zuge der K 54 zw. Adenbüttel u. Rethen	Landkreis Gifhorn	402	241
76	Neubau eines Radweges im Zuge der K 34 zw. Kl. Wiershausen u. Settmarshausen	Landkreis Göttingen	413	227
77	Neubau eines Radweges auf der ehem. Trasse der `Innerstetalbahn` zw. Wildemann u. B 242	Berg- u. Universitätsstadt Clausthal-Zellerfeld	836	520
78	Neubau eines Radweges im Zuge der K 71 zw. Bettmar u. Sierße	Landkreis Peine	322	209
79	Ausbau des Radweges im Zuge der K 27 zw. Ölsburg u. dem Abzw. Gadenstedt	Landkreis Peine	577	350
80	Ausbau des Radweges zw. Die-marden u. Göttingen im `Gartetal`	Stadt Göttingen	675	361
81	Ausbau des Radweges im Zuge der K 35 zw. Hohenhameln u. Bierbergen	Landkreis Peine	853	504
82	Neubau Radschnellweg zw. Otto-Hahn-Str. u. Stadtgrenze Bovenden	Stadt Göttingen	1.500	1.100
83	Neubau eines Radweges im Zuge der K 31 zw. Mengershausen u. Lemshausen	Landkreis Göttingen	255	129
84	Neubau eines Radweges im Zuge der K 37 zw. Elliehausen u. Esebeck	Stadt Göttingen	302	163
85	Neubau eines Radweges im Zuge der K 416 zw. Gillersheim u. Lindau	Landkreis Northeim	700	455
86	Neubau eines Radweges im Zuge der K 69 zw. Wense u. B 214	Landkreis Peine	2.320	1.392

48. Wie viele Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung von kommunalen Radwegen, b) den Neubau von kommunalen Radwegen, c) den Ausbau von kommunalen Radwegen und d) die Sanierung von kommunalen Radwegen in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 in den jeweiligen Haushalten eingeplant?

Für die Planung, den Neubau, den Ausbau und die Sanierung kommunaler Radwege wurden in den Jahren 2013 bis 2018 explizit keine Mittel eingeplant. Im Rahmen des Sonderprogramms für zusätzliche neue Radwege und Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wurden 2014 und 2015 jeweils 8 Millionen Euro und 2016 und 2017 jeweils 16 Millionen Euro für die Förderung dieser Vorhaben aus Kapitel 08 20, Titel 883 62, bzw. ab 2016 aus Kapitel 50 88, Titel 883 62, eingeplant.

49. Wie viele Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung von kommunalen Radwegen, b) den Neubau von kommunalen Radwegen, c) den Ausbau von kommunalen Radwegen und d) die Sanierung von kommunalen Radwegen in den Haushaltsjahren tatsächlich in 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 verausgabt?

Zu a:

Für die Planung kommunaler Radwege gab und gibt es keinen speziellen Haushaltstitel.

Zu b:

In den Jahren 2013 bis 2015 wurde der Neubau von kommunalen Radwegen aus Kapitel 08 20, Titel 883 62, und in den Jahren 2016 bis 2018 aus Kapitel 50 88, Titel 883 62, wie folgt gefördert:

Verausgabte Mittel in TEUR					
2013	2014	2015	2016	2017	2018*
7.420	8.015	10.408	11.191	12.760	635

* Stand 30.06.2018

Zu c:

In den Jahren 2013 bis 2015 wurde der Ausbau von kommunalen Radwegen aus Kapitel 08 20, Titel 883 62, und in den Jahren 2016 bis 2018 aus Kapitel 50 88, Titel 883 62, wie folgt gefördert:

Verausgabte Mittel in TEUR					
2013	2014	2015	2016	2017	2018*
999	503	1.290	979	1.727	26

* Stand 30.06.2018

Zu d:

Die Sanierung kommunaler Radwege ist nicht förderfähig.

50. In welcher Höhe plant die Landesregierung unter welchen Haushaltstiteln Mittel für a) die Planung von kommunalen Radwegen, b) den Ausbau, c) den Neubau von kommunalen Radwegen und d) die Sanierung von kommunalen Radwegen in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 und 2022 einzustellen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

51. In welcher Höhe wurden Entflechtungsmittel nach dem NGVFG für den kommunalen Radwegebau in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 a) eingeplant und b) verausgabt?

Zu a:

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

Zu b:

Verausgabte NGVFG-Mittel für Radwegebau in TEUR					
2013	2014	2015	2016	2017	2018*
8.419	8.618	11.703	12.170	14.487	661

* Stand 30.06.2018

Darüber hinaus werden teilweise auch bei Straßenmaßnahmen Radwege mitfinanziert.

- 52. In welcher Höhe plant die Landesregierung, Entflechtungsmittel nach dem NGVFG in den Radwegebau in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 einzustellen?**
- 53. Plant die Landesregierung, Entflechtungsmittel für den kommunalen Radwegebau a) im bisherigen Umfang, b) in geringerem Umfang oder c) in höherem Umfang zur Verfügung zu stellen?**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 52 und 53 zusammen beantwortet.

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

- 54. Falls es der Landesregierung nicht möglich sein sollte, die eingeplanten bzw. verausgabten Entflechtungsmittel ausschließlich für den kommunalen Radwegebau auszuweisen: Aus welchen Gründen ist dies der Landesregierung nicht möglich, bzw. was ist nötig, um künftig die Mittel explizit für den kommunalen Radwegebau aufzuführen und eine Transparenz für den Verkehrsträger Radverkehr im Haushalt des Landes herzustellen?**

Wegen der Flexibilität hinsichtlich der Förderung ist nicht geplant, die Fördermittel mit einem festen Betrag explizit für den kommunalen Radwegebau auszuweisen. Nötig wäre, einen separaten Haushaltstitel einzurichten. Es wird ergänzend auf die Antwort zu Frage 35 verwiesen.

- 55. Plant die Landesregierung, den Förderanteil des Landes von bislang 60 bis 75 % zu erhöhen, um auf diese Weise die Kommunen zu unterstützen, den Radwegebau voranzutreiben?**

Nein.

- 56. Falls nein, aus welchen Gründen nicht?**

Die bestehenden Förderquoten werden von der Landesregierung als ausreichend angesehen.

- 57. Wird die Landesregierung das Sonderprogramm für Radwege und mehr Verkehrssicherheit, mithilfe dessen die Landesregierung aus SPD und Grünen in den Jahren 2014 bis 2017 insgesamt 48 Millionen Euro zusätzlich in den kommunalen Radwegebau investieren und in 2014 und 2015 78 Maßnahmen fördern konnte, fortsetzen?**
- 58. Wenn ja, in welcher Höhe wird die Landesregierung von 2018 bis 2022 zusätzlich Mittel für das Sonderprogramm zur Verfügung stellen?**
- 59. Wenn nein, aus welchen Gründen lehnt die Landesregierung eine Fortsetzung des Sonderprogramms für die Kommunen ab?**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden Fragen 57 bis 59 zusammen beantwortet.

Entstandene Ausgabereste im ÖPNV wurden durch dieses Sonderprogramm in den kommunalen Radwegebau investiert. Mit der jetzigen Mittelerhöhung im Rahmen des NGVFG und der nunmehr hälftigen Aufteilung ÖPNV/Straße einschließlich Radwegebau ist ein Sonderprogramm für den Radwegebau nicht mehr erforderlich.

D. Radwege an Landesstraßen**60. Wie viele Radwege an Landesstraßen wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?**

Die Maßnahmen „Sanierung“ und „Ausbau“ werden zusammen ausgegeben, da diese Aufteilung nicht gesondert erfasst wird.

Jahr	Neubau Radwege (Anzahl)	Sanierung und Ausbau Radwege (Anzahl)
2013	13	35
2014	10	27
2015	6	36
2016	7	40
2017	4	15
2018*	7	47

*Erwartungswert

61. Wie viele Kilometer Radwege an Landesstraßen wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?

Die Maßnahmen „Sanierung“ und „Ausbau“ werden zusammen ausgegeben, da diese Aufteilung nicht gesondert erfasst wird.

Jahr	Neubau Radwege (km)	Sanierung und Ausbau Radwege (km)
2013	29	84
2014	23	55
2015	14	81
2016	17	102
2017	14	32
2018*	16	90

*Erwartungswert

62. Welche Radwege an Landesstraßen in Niedersachsen wurden von 2013 bis 2018 mit welchem Mittelaufwand a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte für jedes einzelne Jahr auflisten)?

Zu a:

Folgende Radwege wurden zwischen 2013 und 2018 neu gebaut (Erwartungswert für 2018):

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2013	L 212	Gem. Wulfsen/Garstedt, km 44,280-44,952	290.635
2013	L 475	Vallstedt - Köchingen km 4,768 - 2,540	155.000
2013	L 255	L 231 Hitzacker km 27,250 - 27,440	88.421
2013	L 234	Bahlburg - Garstedt, L234-100-7176/120-35	367.000
2013	L 161	Ebbingingen - Kettenburg km 6,185 - 11,167	439.581
2013	L 340	Nordwohlde - Pestinghausen km 5,310 - 3,020	200.840
2013	L 568	Reinhausen - Bremke km 4,504 - 8,260	792.926
2013	L 123	Ohrensen-L124-Issendorf 110-596/1937	426.525
2013	L 244	Sumte - Neu Wendischthun km 0,000 - 0,320	46.528
2013	L 818	Gem. Obenstrohe, L818-10-998/1875	227.000
2013	L 87	Gem. Belm u. Haltern, L97-30-1636/40-1695	260.495
2013	L 438	OD Engern km 2,529 - 2,959 (1. BA)	186.673
2013	L 70	Gem. Westerholte, L70-80-4307/90-2949	320.000
2014	L 882	Ellenstedt- Krgz.Hanstedt, L882-40-0/1385	32.294
2014	L 116	Lamstedt-Laumühlen, km 0,740-6,060	1.146.031
2014	L 387	Uetze - Oelerse, km 7,139-8,002 (1.BA)	381.000
2014	L 855	OD Seefeld, km 50,536 - 52,541	1.104.702

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2014	L 531	Fuhrbach - Brochthausen, L531-30-252/2647 und	357.854
2014	L 487	Einbeck - Volksen, 1.BA, L487-5-885/15-2897	955.463
2014	L 294	AS Mörse (A 39) - Mörse km 13,688 - 14,038	407.531
2014	L 7	OD Dornum, km 2,790-0,175+0,242-0,724	240.002
2014	L 341	Köbbinghausen-Twistringen L341-90-1225/4455	112.163
2014	L 5	Gem. Norden (Osterloog), L5-15-8/2609	488.710
2015	L 252	Bad Bevensen-Röbbel, L252-50-0/70-1020	223.112
2015	L 868	südl. Berne, L868-90-2843/3691	387.474
2015	L 215	Quarrendorf - Brackel L215-10-2900/4740	153.000
2015	L 12	Rispelerhelmt-Rispel L12-50-1065/60-5072	1.121.535
2015	L 432	Groß Berkel - Ohr L432-70-725/2655	995.502
2015	L 550	Gemarkung Lauenförde L550-10-264/1180	213.851
2016	L 630	Mascherode - Salzdahlum L630-90-0/2534	331.820
2016	L 837	Vestrup - Westerbakum L837-150-185/2031	786.458
2016	L 843	Lüsche - Krsgz. L843-35-1585/3536	661.985
2016	L 171	Sprengel-Schülern L171-240-326/2626	243.916
2016	L 144	Glint-Steinau-Odisheim, L144-10-4/20-2234	942.235
2016	L 321	Harvesse - Gr. Schwülper L321-70-492/846 und	241.049
2016	L 128	Osterndorf-Wollingst, L128-80-820/3950	866.866
2017	L 212	Evendorf - Egestorf, L212-50-733/70-1208	358.000
2017	L 554	Emmenhausen - Lenglern L554-90-3620/105-2046	976.072
2017	L 46	K19 bis Krgrz (ohne Mitte) 20-5/2325 u. 20-3690/4823	1.283.260
2017	L 254	Stöcken - Rosche, L254-85-145/2170-II.BA2016	608.982
2018	L 14	Ostersander-Westgrossefehn L14-70-817/90-1569	1.018.741
2018	L 46	Budbergdiek-Schoonebeeker L46-20-2325/3690	502.000
2018	L 130	Nottensdorf-Grundoldendorf L130-223-160/1921	1.201.215
2018	L 262	Dolgow - Wustrow, L262-10-26/1212	163.108
2018	L 281	Eschede - Starkshorn, L281-80-6250/8500	654.004
2018	L 290	Hehlingen - Almke L290-240-0/253-125	1.202.000
2018	L 482	Almstedt - Breinum L482-180-1827/2365	277.000

Zu b und c:

Folgende Radwege wurden zwischen 2013 und 2018 saniert (Erwartungswert für 2018). Die Maßnahmen „Sanierung“ und „Ausbau“ werden zusammen ausgegeben, da diese Aufteilung nicht gesondert erfasst wird.

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2013	L 814	Accum-Langewerth L814-20-2974/4124	64.893
2013	L 390	Steinkrug - Bredenbeck L390-5-107/292 und	147.166
2013	L 128	Lübberstedt-Hambergen L128-20-25/2540	62.544
2013	L 815	Kayhausen-Bad Zwischenahn L815-20-0/30-500	211.957
2013	L 824	Metjendorf - Borbeck L824-30-300/850	72.739
2013	L 550	Eulenkrag L550-45-6/1036	61.341
2013	L 191	Neustadt - Empede L191-10-292/652	41.533
2013	L 67	NOH - Wietmarschen, L67-5-1000/9150	312.291
2013	L 816	Steinhausen - Ellenserdamm km 21,357-41,614	84.980
2013	L 462	OD Hemmend. - Salzhemmend. L462-120-0/1861	53.543
2013	L 62	Neulehe - Neubörger, 60-2300/3545;70-0/2820;	356.748
2013	L 141	Tostedt - Kampen, 2. BA, L141-10-1100/30-54	88.775
2013	L 213	Hanstedt - Asendorf, 2.BA L213-70-2692/80-1276	62.354
2013	L 250	Ebstorf - Uelzen, L250-120-165/145-2535	362.679
2013	L 2	Borßum//Petkum - Oldersum 100-2508/3207//120-81/3674	173.675
2013	L 60	Lingen-Langen, L60-45-300/2780	122.134

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2013	L 826	Nuttel - Rastede, L826-10-0/20-1278	201.714
2013	L 153	Worpswede - Worpshausen L153-80-1178/100-1477	109.000
2013	L 156	Uesen - Werder, km 24,810 - 23,560	43.217
2013	L 24	Moorburg-Hollriede-Kreisgr km 34,300 - km 35,620	132.980
2013	L 111	OD Hamelwörden, L111-80-3885/4654	370.686
2013	L 440	Sachsenhagen - Auhagen L440-10-740/1500	56.891
2013	L 625	Neuerkerode - A 39 L625-100-200/145-2163	72.075
2013	L 644	Königslutter - Rottorf, L644-10-500/1580	56.616
2013	L 644	Emmerstedt - Helmstedt, L644-95-1200/95-2350	30.287
2013	L 5	Gründeich-Bensersi/Middels L5-75-0/3012	181.518
2013	L 6	Neuharl. - Friedrichsgr. L6-195-120/2268	90.375
2013	L 111	Bützfleth - Kreuel, L111-150-480/1544	144.987
2013	L 871	Altmoorhausen km 8,700 - km 10,900 und	139.492
2013	L 480	Brüggen - Rheden km 4,440 - 2,681	206.568
2013	L 564	Obernjese - Stockhausen	60.600
2013	L 872	Aschenstedt- Wildeshausen km 30,855 - 29,000	164.352
2013	L 55	Holte (Lähden) Ziegel L55-60-2970/60-3540	30.005
2013	L 842	Westeremstek - Bakum, L842-61-3055/80-600	82.017
2013	L 14	Ostersander - Schirum, L14-100-10/110-1583	98.592
2014	L 102	//L845//L60 Berge u. a., 90-478/1013//10-1250-2050	87.226
2014	L 410	OD Sarstedt L410-95-15/975	156.493
2014	L 216	Westergellersen-Kirchgellersen L216-95-92/1760	108.074
2014	L 63	Lorup - Neulorup, L63-20-470/40-815	183.000
2014	L 113	OD Himmelpforten L113-10-240/1067	187.482
2014	L 431	ODAmelgatzen-Hämelschenbg. L431-10-1618/2168	120.466
2014	L 572	Northeim - Drüber, L572-10-0/30-986	25.235
2014	L 829	Elisabethfehn - Barßel L829-55-600/2150	175.271
2014	L 858	Burhave - Sillens, km 13,500 - 12,725	63.808
2014	L 870	Sage - Ahlhorn, km 27,150 - 25,200	23.923
2014	L 80	Hunteburg - Schwege, L80-30-615/40-1500 FBE	62.185
2014	L 1	OD Riepe u. OD Ochtelbur, km 12,540 - 9,500	169.712
2014	L 445	Auhagen - Hagenburg L445-100-200/2200	172.556
2014	L 135	Gem. Garlsedt - Heilshorn L135-50-696/5270	425.559
2014	L 140	Speersort, km 1,970 - 3,080	171.104
2014	L 141	OD Tostedt L141-40-1165/2465	115.000
2014	L 111	Balje - Hörne, km 40,258 - 41,500	121.571
2014	L 111	Freiburg - Krummendeich, km 30,825 - 35,825	265.304
2014	L 7	Tannenhäuser - Willmsfeld L7-30-937/1873	50.000
2014	L 808	Wiefels - Wegshörn, L808-5-3238/4006	57.450
2014	L 808	Jever - Carolinensiel, 45-277/770	42.282
2014	L 202	Einste - Blender L202-170-400/1800	33.665
2014	L 391	Bantorf - Hohenbostel L391-10-800/1827	159.793
2014	L 298	Winsen/Aller-Walle L298 55-25/4235	9.580
2014	L 438	Engern - Neelhofsiedlung L438-10-1500/1700	36.796
2014	L 30	Werlte - Lorup L30-20-178/60-150	454.560
2014	L 234	Winsen - OT Luhdorf L234-130-1050/145-1000	82.970
2015	L 392	Barsinghsn.-B65+Kohlenfeld km 14,850 - 18,030 (B65)	200.010
2015	L 124	Feldkrug - Stade, L124-195-/205-1232	297.474
2015	L 872	Neerstedt - Aschenstedt L872-20-0/3455	115.227
2015	L 816	Bockhorn - Steinhausen L816-25-1726/4323	30.684
2015	L 828	OD Jeddelloh L828-10-2300/2980	312.014
2015	L 289	Westerbeck - Großendorf L289-30-2430/3300	157.508
2015	L 295	Hattorf - Heinenkamp L295-240-640/940	70.019
2015	L 321	Fallersleben - Sülfeld L321-240-535/930	78.541
2015	L 825	OD Wiefelstede-Hahn Lehmden L825-70-0/3693	212.183

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2015	L 819	Varel L819-70-61/800	49.922
2015	L 235	Daerstorf - Neu Wulmsdorf, L235-10-2060/3500	82.224
2015	L 8	Ogenbargen - Brill L8-10-0/1863	151.512
2015	L 213	OD Hittfeld - Einm. K 39 L213-145-035/155-156	44.400
2015	L 11	Reepsholt - Rispel L 11-30-2862/3312	90.053
2015	L 211	Töpingen - Bispingen, L168-10-40/30-1700	213.866
2015	L 142	Tiste-Burgsittensen L142-90-2630/100-1080	123.717
2015	L 47	Twist-Meppen L47-40-5210/5483	53.120
2015	L 589	Grünenplan L589-10-1200/2890	67.802
2015	L 815	Moorwinkelsdamm L 815-150-330/2745	157.660
2015	L 5	Dornumergrode L 5-35-3149/60-717	90.906
2015	L 168	Oyten-Sebaldsbrück, L168-10-32/20-3852	53.800
2015	L 155	Posthausen - Ottersberg 60-470/1630+70-100/880	195.991
2015	L 70	Grz. NRW - Ankum L 70-10-0/90-5866	5.000
2015	L 832	Friesoythe-Harkebrügge L832-30-2310/40-1710	193.523
2015	L 130	OD Beckdorf L130-170-3.452/170-3.506	15.333
2015	L 140	Jork - Neuenfelde, L140-130-10/140-3151	495.797
2015	L 31	OD Stapelmoor-Weener, L31-45-120/60-2550	120.303
2015	L 615	Halchter - Heiningen 160-2081/3100; 170-134/700	397.829
2015	L 265	Reinstorf - Fahrberg, L265-20-950/2050	51.156
2015	L 127	Kammerbusch - Ahrensmoor L127-30-2503/50-358	223.979
2015	L 151	Wümme - Hamme L151-10-46/20-1323	133.881
2015	L 135	K 48 - Hoope, L135-60-2500/4566	217.700
2015	L 46	Neuringe - Twist L46-20-4855/23-550	368.757
2015	L 372	Stadthagen - Wiedensahl L372-10-0/55-2085	38.109
2015	L 262	OD Wustrow L262-10-2190/2760	100.742
2015	L 6	Westerende-Arle L6-50-5006/5131	15.882
2016	L 461	Springe - Eldagsen L461-10-100/30-200	809.430
2016	L 156	Borstel-Emsholz L156-40-11/1764	61.856
2016	L 859	Stollhamm - Stollhammerd. L859-10-369/1266	80.314
2016	L 414	Seershausen - Ohof L414-15-1525/2250	72.553
2016	L 44	Emlichheim-Grenze NL, L44-70-35/80-3119	113.681
2016	L 111	Geversdorf - Balje, L111-20-972/30-2898	348.039
2016	L 217	Lassrönne - Drage L217-50-340/50-625	42.696
2016	L 40	AS A31 - Emsbüren L40-23-485/27-200	187.042
2016	L 321	Meine - Wedelheine L321-170-260/180-1600	522.356
2016	L 66	Bawinkel-Lengerich L66-40-280/50-7063	295.079
2016	L 128	OD Beverstedt L128-58-1903/58-1.959	6.647
2016	L 472	Lengede - Kl. Lafferde L472-186-0/1213	102.029
2016	L 254	Bad Bevensen - Oetzendorf L254-10-740/1690 und	181.203
2016	L 270	Bad Bodenteich- Overstedt, km 16,150 - 15,700	56.261
2016	L 113	OD Großenwörden L113-30-3.646/30-3.646	31.031
2016	L 351	Wellie - Liebenau, km 58,457 - 56,050	76.748
2016	L 71	/L102 Grz NRW-Schwagstorf L71-10-0/50-3828	60.000
2016	L 167	OD Oyten L167-30-50/932	40.252
2016	L 821	Stickhausen - Detern 10-65/40-2000//3Abschn	85.512
2016	L 30	Neuburlage - Altburlage, L30-120-0/1910	112.295
2016	L 163	Fallingbostel-Vierde L163-66-908/70-1760	87.276
2016	L 163	Brock-Düshop L163-70-3780/4260	45.222
2016	L 111	Bützfleth - B 73 L111-175-1440/198-1056	25.639
2016	L 831	Edeweicht - Süddorf L831-100-1690/3860	128.255
2016	L 886	Norderhofsschlag - Neustadt L886-10-2400/20-1545	233.072
2016	L 6	Neuharlingersiel L6-170-0/188-370	97.895
2016	L 111	Bützfleth - Stade L111-160-1657/175-2307	303.281
2016	L 213	Hittfeld - Helmstorf, L213-120-3058/145-302	167.102
2016	L 887	Delmenhorst-Ganderkese L887-20-0/1851	182.832

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2016	L 601	Walkenried - B4 L601-30-200/1800 und	91.837
2016	L 580	Juliusmühle-Markoldendorf L580-235-200/1350	35.878
2016	L 835	Bösel - Garrel L835-40-0/4465	62.976
2016	L 123	Bremervörde-Hesedorf-Essel L123-5-206/15-1650 u.	578.958
2016	L 158	OD Bierden, L158-20-3140/4650	218.557
2016	L 83	/82 Buer+Barkhausen+Wimmer 95-0/1385+155-0/180-1472	114.500
2016	L 515	Langelsheim - Bredelem L515-50-900/3900	237.926
2016	L 821	Apen - Westerloy L821-100-864/110-31	337.018
2016	L 154	Seebergen bis K10 L 154-10-50/1030+	339.052
2016	L 154	Quelkhorn-Kreisgrenze L154-0/3554	387.989
2016	L 154	Quelkhorn - Kampe, L154-60-180/3240	141.836
2017	L 129	Dorum - Midlum, km 23,900 - 24,500	119.749
2017	L 113	Freiburg - Landesbrück, L113-150-0/2184	96.631
2017	L 213	Jesteburg, RW-BW WL Seeve in km 10,112	21.603
2017	L 15	Bingum L15-10-150/540	52.000
2017	L 111	Ritsch - Assel L 111-140-400/140-2.346	14.660
2017	L 383	Bissendorf - Biss. Wietze L383-135-800/145-2550	343.000
2017	L 17	Wymeer - Boen, L17-10-100/60-770	434.172
2017	L 828	Oldenburg - Wildenloh L828-40-2812/4472	77.874
2017	L 523	Beierfelde - Osterode L523-75-4409/5573	18.069
2017	L 12	Wiesmoor - Wiesedermeer, km 11,9-12,1; 13,1-13,2	355.974
2017	L 65	Haselünne - Lähden L65-10-30/20-4100	477.908
2017	L 62	ODSpahnharrenstätte-Werlte L62-140-0/3800	103.000
2017	L 119	Meckelstedt - Großenhain L119-120-3400/7000	115.000
2017	L 569	Göttingen - Klein Lengden L569-10-3150/4300	78.568
2017	L 212	K30/51 Evendorfer Kreuz L212-40-0 (km 25,332)	95.000
2018	L 217	Winsen (Luhe) L217-30-2850/30-3050	81.709
2018	L 2	Wybelsum- Larrelt L2-50/0-1075	65.000
2018	L 6	Ostochtersum-Barkholt L6-100-0/1793	215.000
2018	L 55	Herßum - Vinnen L55-90-10/2790	207.422
2018	L 111	/B495 Freiburg-Wischhafen 80-400/3865	223.430
2018	L 111	Ritsch - Assel L 111-140-400/140-2.346	14.660
2018	L 113	OD Großenwörden L113-30-3920/30-4091	20.000
2018	L 119	Lintig - Meckelstedt L119- 120-163/631	56.311
2018	L 122	Kuhstedt-Messelkamp L122-10-5228/25-650	77.007
2018	L 122	Bademühlen-Zeven L122/103-300/1080	35.000
2018	L 124	Harsefeld OT Mühlenberg, L124-170-276/170-306	10.000
2018	L 133	Westertimke-Kirchtimke L133/70-4083/4303	20.000
2018	L 140	OD Hollern L140-60-276/60-548	10.000
2018	L 158	Etelsen - Cluvenhagen L158-60-370/60-1450	70.000
2018	L 213	Nindorf - Hanstedt, km 6,350 - 7,970	78.468
2018	L 217	Rönne - Niedermarschacht km 13,980 - 14,900	38.000
2018	L 280	Oberohe - Gerdehaus L280-30-1970/30-2575	47.593
2018	L 295	Höhe A2 AS BS-Ost L295-140-220/305	42.066
2018	L 333	Gem. Syke km 10,190 - 10,350	441.264
2018	L 495	Wendessen - Linden L495-60-1480/2210	26.023
2018	L 500	Heimerode - Liebenburg L500-140-1400/2318	170.701
2018	L 561	Gimte - Glashütte L561-10-140/30-4280	131.693
2018	L 572	Stöckheim - Drüber L572-30-300/30-1350	33.000
2018	L 630	Mascherode - Stöckheim L630-105-290/1905	42.449
2018	L 810	Sengwarden-Hooksiel L810-44-1060/44-3400	150.000
2018	L 820	OD Linswege L820-80-0/1662	165.000
2018	L 825	Aschhauserfeld - Gristede L825-20-0/1394	161.245
2018	L 886	Strückhausen - Popkenhöge L886-10-600/2420	154.925
2018	L 889	Golzwarden bis B212 L889-10-25/850	90.000

Jahr	Straße	Ort	Kosten Land (Euro)
2018	L 6	Holtgast - Esens L6-110-0/120-300	80.000
2018	L 30	OD Langholt L30-130-2800/140-200	40.862
2018	L 47	Grenze (NL)- OD Twist, L47-10-0/40-228	69.000
2018	L 50	Neuheede-Neudersum L 50-30-50/1850	150.000
2018	L 57	Ramsel - Mundersum, km 17,88 - 10,50	200.000
2018	L 90	Lüstringen- OD Wissingen L90-40-0/50-1982	315.661
2018	L 123	Aspe - Bargstedt L123-80-1327/90-7	15.000
2018	L 127	OD Buxtehude L127-110-381-110-1454	8.000
2018	L 133	OD Lilienthal - L153 L133-30-30/30-2142	30.000
2018	L 163	Dorfmark - Soltau FBE L163-80-108/120-1170	269.463
2018	L 203	Hönisch - L 201 L203-150-1890/160-4438	104.575
2018	L 442	Arensburg L442-10-20/760	22.000
2018	L 550	Meinbrennen - Fürstenberg L550-35-1370/2676 (Fb.)	10.000
2018	L 809	Hohenkirchen-Altgarmssiel L809-10-372/2772 (RW)	136.000
2018	L 840	Quakenbrück - Neuenbunnen L840-10-0/5.500	233.000
2018	L 864	Eckfleth - Huntendorf L864-10-0/3330	233.225
2018	L 130	Nottensdorf-Grundoldendorf L130-223-160/1921	175.000
2018	L 212	K30/51 Evendorfer Kreuz L212-40-0 (km 25,332)	95.000

63. Welche Radwege an Landstraßen befinden sich aktuell im Bau?

Folgende Radwege befinden sich aktuell im Bau (Stand 01.07.2018):

Bereich	Straße	Maßnahme	Aktuelle Kosten (Euro)
Neubau von Radwegen	L 46	Budbergdiek-Schoonebeeker L46-20-2325/3690	502.000
Neubau von Radwegen	L 262	Dolgow - Wustrow, L262-10-26/1212	163.108
Neubau von Radwegen	L 615	Heinigen - Werlaburgdorf, km 12,315-14,025	251.415
Sanierung von Radwegen	L 34	OD Aurich L34-20-160/400	39.936
Sanierung von Radwegen	L 55	Herßum - Vinnen L55-90-10/2790	207.422
Sanierung von Radwegen	L 113	OD Großenwörden L113-30-3920/30-4091	20.000
Sanierung von Radwegen	L 124	Harsefeld OT Mühlenberg, L124-170-276/170-306	10.000
Sanierung von Radwegen	L 129	Dorum - Midlum, km 23,900 - 24,500	119.665
Sanierung von Radwegen	L 140	OD Hollern L140-60-276/60-548	10.000
Sanierung von Radwegen	L 190	Hellendorf - Elze/Bennem. L190-190-51/1634	422.537
Sanierung von Radwegen	L 280	Oberohe - Gerdehaus L280-30-1970/30-2575	47.593
Sanierung von Radwegen	L 295	Höhe A2 AS BS-Ost L295-140-220/305	42.066
Sanierung von Radwegen	L 333	Gem. Syke km 10,190 - 10,350	441.264
Sanierung von Radwegen	L 389	Wilkenburg - Hannover L389-90-300/100-1450	338.274
Sanierung von Radwegen	L 414	Seershausen - Ahnsen L414-15-3920/4445	85.213
Sanierung von Radwegen	L 445	Auhagen - Hagenburg L445-110-150/1250	103.869
Sanierung von Radwegen	L 495	Wendessen - Linden L495-60-1480/2210	26.023
Sanierung von Radwegen	L 500	Heimerode - Liebenburg L500-140-1400/2318	170.701
Sanierung von Radwegen	L 561	Gimte - Glashütte L561-10-140/30-4280	131.693
Sanierung von Radwegen	L 572	Stöckheim - Drüber L572-30-300/30-1350	33.000
Sanierung von Radwegen	L 627	Bansleben - Schöppenstedt L627-110-1420/1630	10.148

Bereich	Straße	Maßnahme	Aktuelle Kosten (Euro)
Sanierung von Radwegen	L 630	Mascherode - Stöckheim L630-105 - 290/1905	42.449
Sanierung von Radwegen	L 820	OD Linswege L820-80-0/1662	165.000
Sanierung von Radwegen	L 825	Aschhauserfeld - Gristede L825-20-0/1394	161.245
Sanierung von Radwegen	L 889	Golzwarden bis B212 L889-10-25/850	90.000
Sanierung von Radwegen	L 6	Holtgast - Esens L6-110-0/120-300	80.000
Sanierung von Radwegen	L 47	Grenze (NL)- OD Twist, L47-10-0/40-228	69.000
Sanierung von Radwegen	L 123	Aspe - Bargstedt L123-80-1327/90-7	15.000
Sanierung von Radwegen	L 127	OD Buxtehude L127-110-381-110-1454	8.000
Sanierung von Radwegen	L 143	Loxstedt - OD Bexhövede L143-80-600/80-2696	190.000
Sanierung von Radwegen	L 163	Dorfmark - Soltau FBE L163-80-108/120-1170	269.463
Sanierung von Radwegen	L 203	Hönisch - L 201 L203-150-1890/160-4438	104.575
Sanierung von Radwegen	L 389	Bredenbeck - Linderte L389-10-5/1142 und	225.167
Sanierung von Radwegen	L 442	Arensburg L442-10-20/760	22.000
Sanierung von Radwegen	L 550	Meinbrennen - Fürstenberg L550-35-1370/2676 (Fb.) u.	10.000
Sanierung von Radwegen	L 864	Eckfleth - Huntehof L864-10-0/3330	233.225

64. Wie viele Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung, b) den Neubau, c) den Ausbau und d) die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 in den jeweiligen Haushalten eingeplant?

Erst mit dem Doppelhaushalt 2017/2018 wurde die bei der Beantwortung von Frage 13 angegebene Titelzuordnung im Landeshaushalt eingeführt. Die Haushaltsmittel werden im Einzelplan 08, Kapitel 08 20, in der Titelgruppe 61 (Landesstraßenbauplafond) bereitgestellt.

Zu a:

Planungskosten werden der NLStBV im Rahmen der Budgetierung im Einzelplan 08, Kapitel 08 20, Titel 537 10 pauschal für Dienstleistungen Dritter zugewiesen. Die Aufteilung in die vielfältigen Aufgaben erfolgt eigenverantwortlich durch die NLStBV. Die Landesregierung macht hier keine Vorgaben. Ebenso wird der Einsatz des eigenen Personals durch die NLStBV im Rahmen der Erfordernisse eigenständig im laufenden Haushalt festgelegt.

Planungskosten für Radwege an Landesstraßen werden von der Landesregierung nicht ausgewiesen.

Zu b bis d:

Im Haushalt waren von 2013 bis 2018 jeweils 5 Millionen Euro für Neubau und 5 Millionen Euro für Ausbau und Sanierung eingeplant. Der Ausbau und die Sanierung von Radwegen werden haushalterisch nicht unterschieden.

65. Wie viel Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung, b) den Neubau, c) den Ausbau und d) die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen in den Haushaltsjahren tatsächlich in 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 verausgabt?

Erst mit dem Doppelhaushalt 2017/2018 wurde die bei der Beantwortung von Frage 13 angegebene Titelzuordnung im Landeshaushalt eingeführt. Die Haushaltsmittel werden im Einzelplan 08, Kapitel 08 20, in der Titelgruppe 61 (Landesstraßenbauplafond) bereitgestellt.

Zu a:

Die Planungskosten und Bauvorbereitungskosten sind - analog zu Radwegen an Bundesstraßen - für die Radwege an Landesstraßen nur als Schätzung vorhanden.

Zu b, c und d:

Der Ausbau und die Sanierung von Radwegen werden haushalterisch nicht unterschieden.

Jahr	Planungskosten (Euro geschätzt)	Verausgabte Mittel für den Neubau von Radwegen (Euro)	Verausgabte Mittel für die Sanierung von Radwegen (Euro)
2013	210.000	4.782.000	5.681.000
2014	225.000	4.431.000	5.170.000
2015	245.000	4.565.000	6.320.000
2016	235.000	4.187.000	5.807.000
2017	195.000	3.275.000	3.518.000
2018	240.000	5.200.000	5.300.000

66. In welcher Höhe plant die Landesregierung unter welchen Haushaltstiteln Mittel für a) die Planung, b) den Ausbau, c) den Neubau und d) die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 einzustellen?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 13 und 14 verwiesen.

67. Wie bewertet die Landesregierung die Kritik von Radverkehrsexperten, wonach Radwege an niedersächsischen Landesstraßen unterhalb eines Qualitätsstandards analog zu den Anforderungen der gültigen Richtlinien und der Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) saniert, ausgebaut und gebaut werden?

Die hier nicht näher erläuterte Kritik ist vermutlich auf die Breite der Radwege bezogen. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen werden aktuelle Regeln zugrunde gelegt. Bei der Anpassung des Bestandsnetzes im Rahmen von Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen wird abgewogen, inwieweit eine Verbreiterung im Verhältnis mit den damit verbundenen Eingriffen in Natur-, Landschafts- und Privateigentum vertretbar ist.

68. In welcher Weise und zu wann stellt die Landesregierung sicher, dass künftig die Sanierung, der Aus- und Neubau von Radwegen an Landesstraßen den Anforderungen der gültigen Richtlinien und der FGSV-Empfehlungen bezüglich Beschaffenheit, Breite, etc. entspricht?

Bei der Neuplanung von Radwegen bei Bundes- und Landesstraßen werden die aktuellen Werte der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010 eingehalten.

69. Wenn nein, warum wird der aktuell in Überarbeitung befindlichen ERA2010 (Empfehlungen für die Radverkehrsanlagen) nicht gefolgt, um eine nach heutigen Standards gute Radverkehrsanlage herzustellen?

Entfällt.

70. Wie viele und welche Radwegeprojekte waren zum regional abgestimmten Radverkehrskonzept 2012 angemeldet?

Das „Radwegekonzept 2012“ war das Ergebnis eines umfassenden Dialogs mit den Kommunen. Als Planungsgrundlage diente es dazu, die vielfältigen Wünsche aus den Regionen nach neuen

Radwegen zu koordinieren. Es wurden 647 Radwegprojekte angemeldet. Zur Wahrung der Übersichtlichkeit werden im Folgenden die 133 Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs, sortiert nach regionalen Geschäftsbereichen (rGB) des NLStBV, aufgeführt. Die weiteren 514 Anmeldungen werden dem Weiteren Bedarf zugeordnet.

Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs:

rGB der NLStBV	Landkreis	Straße	Streckenbereich
Aurich	Friesland	L 818	Gem. Oberstrohe
Aurich	Wittmund	L 12	Rispelerhelmt - Rispel
Aurich	Aurich	L 5	Gem. Norden (Osterloog)
Aurich	Aurich	L 7	OD Dornum
Aurich	Aurich	L 14	Ostersander - Westgroßefehn
Aurich	Aurich	L 4 / L 26	Grimersum - Wirdum
Aurich	Friesland--Wilhelms- haven	L 807	Sillenstede - Sengwarden
Aurich	Aurich	L 34	Wiesens - Brockzetel
Aurich	Leer	L 21	Holte - Potshausen - Stickhausen
Aurich	Aurich	L 2	Rysum - Wybelsum
Aurich	Aurich	L 4	Schoonorth - Süderneuland
Aurich	Leer	L 16	Bunde (Mühlenstraße)
Gandersheim	Göttingen	L 568	Reinhausen - Bremke
Gandersheim	Northeim--Holzminden	L 546	Wangelstede - Lüthorst
Gandersheim	Göttingen	L 554	Emmenhausen - Lenglern
Gandersheim	Northeim	L 592	Opperhausen - Billerbeck
Gandersheim	Göttingen	L 544	Bovenden - Lenglern
Gandersheim	Northeim	L 547	Moringen - Fredelsloh
Gandersheim	Göttingen	L 533	Landwehrhagen - Uschlag - Benterode
Gandersheim	Northeim	L 548	Relliehausen - Dassel
Gandersheim	Göttingen--Northeim	L 557	Lödingsen - Ellierode
Gandersheim	Northeim	L 580	Juliusmühle - Einbeck
Goslar	Göttingen	L 531	Brochhausen - Fuhrbach
Goslar	Osterode	L 523	Osterode - Schwiegershausen, 2. BA
Goslar	Goslar	L 515	Wildemann - B 242
Goslar	Wolfenbüttel	L 615	Heinigen - Werlaburgdorf
Goslar	Goslar	L 526	Münchehof - Kirchberg
Goslar	Göttingen	L 530	Duderstadt - Breitenberg
Goslar	Osterode	L 521	Herzberg - Sieber
Goslar	Wolfenbüttel	L 496	Heere - Sehlde
Goslar	Salzgitter	L 498	SZ-Ringelheim - SZ-Hohenrode
Goslar	Goslar	L 515	Bredelem - B 6/Kunigunde
Hameln	Hameln	L 432	Groß Berkel - Ohr, 1. + 2. BA
Hameln	Schaumburg	L 438	OD Engern (Rinteln), 1. BA (Südseite Lückenschluss)
Hameln	Schaumburg	L 443	Bernsen - Steinzeichen Steinbergen
Hameln	Schaumburg	L 441	OD und Gemarkung Todenmann, 3. BA
Hameln	Holz Minden	L 550	Gemarkung Lauenförde
Hameln	Hameln	L 433	Heßlingen - Rumbeck
Hameln	Hameln	L 423	Flegessen - Unsen - Pötzen
Hameln	Holz Minden	L 583	Stadtdendorf - Wangelstede
Hameln	Schaumburg	L 451	K 73 - Vehlen
Hameln	Schaumburg	L 447	Reinsen - Oberwöhren
Hannover	Hannover	L 387	Uetze - Oelerse, 1. BA (Dollbergen- Oelerse)
Hannover	Hildesheim	L 482	Almstedt - Breinum
Hannover	Hannover	L 383	Helstorf - Mandelsloh
Hannover	Hildesheim	L 461	Wülfingen bis B 1 (Leine-Heide-Radweg)

rGB der NLSStBV	Landkreis	Straße	Streckenbereich
Hannover	Hannover	L 380 / L 382	westl. Engelbostel
Hannover	Hildesheim	L 493	Holle - Grasdorf
Hannover	Hannover	L 383	Großburgwedel - Schillerslage
Hannover	Hildesheim	L 468	Betheln - Burgstemmen
Hannover	Hannover	L 460	Schulenburg - B 3
Hannover	Hildesheim	L 475	Bettrum - Klein Himstedt
Lingen	Emsland	L 51	Börger - Börgerwald
Lingen	Emsland	L 51	Börgerwald - Surwold
Lingen	Grafschaft Bentheim	L 46	Ringe - K 19
Lingen	Grafschaft Bentheim	L 46	K 19 - Alexisdorf
Lingen	Grafschaft Bentheim	L 46	Alexisdorf - Neuringe
Lingen	Emsland	L 62	Börger - Neubörger
Lüneburg	Lüchow-Dannenberg	L 255	Hitzacker - Metzingen
Lüneburg	Lüneburg	L 244	B 195 - Sumte
Lüneburg	Harburg	L 234	Bahlburg - Garstedt
Lüneburg	Uelzen	L 254	Stöcken - Rosche
Lüneburg	Harburg	L 215	Quarrendorf - Brackel
Lüneburg	Uelzen	L 252	Bad Bevensen - Röbbel
Lüneburg	Lüchow-Dannenberg	L 262	Dolgow - Wustrow
Lüneburg	Uelzen	L 270	Wieren - Esterholz
Lüneburg	Harburg	L 212	Evendorf - Egestorf
Lüneburg	Lüneburg	L 221	Lüneburg - Neetze
Nienburg	Diepholz	L 340	Nordwohld - Pestinghausen
Nienburg	Diepholz	L 332	Osterbinde - Neubruchhausen
Nienburg	Nienburg	L 343	Lavelshoh - Landesgrenze NRW
Nienburg	Diepholz	L 346	Brockum („Zur Sette“) - Landesgrenze NRW
Nienburg	Nienburg	L 360	Rehburg - Mardorf („Mardorfer Str.“ bis Kreisgrenze)
Nienburg	Diepholz	L 356	Heiligenfelde - Neubruchhausen
Nienburg	Nienburg--Diepholz	L 330	Hoyerhagen - Gehlbergen (Sellingsloh)
Nienburg	Diepholz	L 347	B 214 - Varrel
Nienburg	Nienburg	L 349	Steyerberg - Schinna
Nienburg	Diepholz	L 338	Fahrenhorst (B51) - Dünsen
Oldenburg	Wesermarsch	L 855	Seefeld - Norderseefeld (OD Seefeld)
Oldenburg	Wesermarsch	L 868	Berne - Glüsing (Storchenstation)
Oldenburg	Wesermarsch	L 860	OD Stollhamm
Oldenburg	Wesermarsch	L 859	Langwarden - Brückenhof
Oldenburg	Oldenburg--Nienburg	L 341	Beckeln - Köbbinghausen (Kreisübergreifend)
Oldenburg	Wesermarsch	L 859	OD Langwarden
Oldenburg	Wesermarsch	L 859	Ruhwarden - Langwarden
Oldenburg	Wesermarsch	L 859	OD Ruhwarden
Oldenburg	Wesermarsch	L 859	Stollhammer Deich - Seevernser Mitteldeich
Oldenburg	Wesermarsch	L 866	Holle (Kreisgrenze) - Köterende
Oldenburg	Wesermarsch	L 855	Ovelgönne - Strückhauser Kirchdorf
Osnabrück	Vechta	L 882	Ellenstedt - Krsgrz.- Hanstedt
Osnabrück	Osnabrück	L 87	Gem. Belm u. Haltern
Osnabrück	Vechta	L 837	Vestrup - Westerbakum
Osnabrück	Vechta	L 843	Lüsche - Krsgrz.
Osnabrück	Osnabrück	L 70	Gem. Westerholte (bis K 109)
Osnabrück	Osnabrück	L 701	nördl. Neuenkirchen - Gerden (L 91)
Osnabrück	Osnabrück	L 87	Gmdgrz. Belm - Wulften (L 105)
Osnabrück	Osnabrück	L 93	südl. Melle - Ldsgrz.

rGB der NLSStBV	Landkreis	Straße	Streckenbereich
Osnabrück	Osnabrück	L 85	Schledehausen - Gmdgrz. Ostercappeln
Osnabrück	Osnabrück	L 87	OT Evinghausen Bereich Walldorfschule - L 78
Stade	Stade	L 123	Issendorf - Ohrensen 2 Bauabschnitte
Stade	Cuxhaven	L 128	Osterndorf - Wollingst
Stade	Cuxhaven	L 144	Odisheim - Steinau
Stade	Stade	L 130	Nottensdorf - Grundoldendorf
Stade	Cuxhaven	L 143	OD Geestenseth
Stade	Rotenburg--Stade	L 123	Hesedorf - Kutenholz - Hemelingbostel
Stade	Cuxhaven	L 119	OD Fickmühlen
Stade	Stade	L 130	Grundoldendorf - Apensen
Stade	Cuxhaven	L 119	Großenhain - Meckelstedt
Stade	Stade	L 114	A 20 - Estorf
Stade	Rotenburg--Stade	L 114	Elm - A 20
Verden	Celle	L 281	Eschede - Starkshorn
Verden	Rotenburg/W.	L 131	Elsdorf - Abbendorf
Verden	Heidekreis--Hannover	L 190	Esseler Kreuzung - Sprockhof
Verden	Verden--Rotenburg/W.	L 171	Brunsbrock - Kreisgrenze - (Jeddingen)
Verden	Celle	L 283	Eldingen - Hohnhorst
Verden	Verden--Nienburg	L 201	Oiste - Hoya (Magelsen)
Verden	Heidekreis	L 171	Sprengel - Schülern
Verden	Celle	L 240	Müden - Poitzen
Verden	Rotenburg/W.	L 131	Westervesede - Hemslingen
Verden	Heidekreis--Verden--Nienburg	L 200	Rethem - Eystrup
Wolfenbüttel	Peine	L 475	Köchingen - Vallstedt
Wolfenbüttel	Peine	L 475	Wedtlenstedt - Bortfeld
Wolfenbüttel	Gifhorn	L 321	Gr. Schwülper - Rethen
Wolfenbüttel	Salzgitter	L 636	Salder - Nord-Süd-Str.
Wolfenbüttel	Wolfsburg	L 294	A 39 - Mörse
Wolfenbüttel	Wolfsburg	L 294	Hehlingen - Almke
Wolfenbüttel	Peine	L 321	Sophienthal - K 21
Wolfenbüttel	Braunschweig	L 473	Timmerlah - Weststadt
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel	L 625	Lucklum - Evessen
Wolfenbüttel	Helmstedt	L 647	Velpke - Meinkot
Wolfenbüttel	Wolfenbüttel--Braunschweig	L 630	Mascherode - Salzdahlum
Wolfenbüttel	Gifhorn	284	Ummern - B4
Wolfenbüttel	Gifhorn	284	B4 - Wesendorf

71. Für wie viele dieser Anmeldungen hat die Landesregierung eine finanzielle Zusage erteilt, wie viele hat sie abgelehnt, und aus welchen Gründen tat sie dies?

Die Projekte des Vordringlichen Bedarfs erhielten eine finanzielle Zusage, die in Abhängigkeit der Baureife und der zu Verfügung gestellten Haushaltsmittel stand.

72. In welcher Reihenfolgen sollten die zugesagten Projekte abgearbeitet werden?

Die Radwegprojekte an Landesstraßen sollten von den einzelnen regionalen Geschäftsbereichen der NLSStBV entsprechend der dort festgelegten Dringlichkeit im Radwegekonzept 2012 abgearbeitet werden.

73. Welche zugesagten Radwegeprojekte sind mit welchem Mittelaufwand wann abschließend realisiert worden?

In der folgenden Tabelle sind bereits realisierte Projekte sowohl aus dem Radwegekonzept 2012 als auch aus der Fortschreibung 2016 aufgeführt.

Jahr	Straße	Streckenbereich	Kosten (Mio. €)
2013	L 123	Issendorf - Ohrensen	0,43
2013	L 234	Bahlburg - Garstedt	0,37
2013	L 244	B 195 - Sumte	0,05
2013	L 255	Hitzacker - Metzgingen	0,09
2013	L 340	Nordwohld - Pestinghausen	0,20
2013	L 438	OD Engern (Rinteln),	0,19
2013	L 475	Köchingen - Vallstedt	0,16
2013	L 568	Reinhausen - Bremke	0,79
2013	L 818	Gem. Obenstrohe	0,23
2014	L 5	Gem. Norden (Osterloog)	0,49
2014	L 7	OD Dornum	0,24
2014	L 294	A 39 - Mörse	0,41
2014	L 341	Beckeln - Köbbinghausen (Kreisübergreifend)	0,11
2014	L 387	Uetze - Oelerse, 1. BA (Dollbergen-Oelerse)	0,38
2014	L 531	Brochthausen - Fuhrbach	0,36
2014	L 855	Seefeld - Norderseefeld (OD Seefeld)	1,10
2014	L 882	Ellenstedt - Krsgrz.- Hanstedt	0,03
2015	L 12	Rispelerhelmt - Rispel	1,05
2015	L 215	Quarrendorf - Brackel	0,12
2015	L 252	Bad Bevensen - Röbbel	0,22
2015	L 432	Groß Berkel - Ohr, 1. + 2. Bauabschnitt	0,99
2015	L 550	Gemarkung Lauenförde	0,22
2015	L 615	Heinigen - Werlaburgdorf	0,24
2015	L 868	Berne - Storchenstation	0,38
2016	L 46	Ringe - K 19	0,72
2016	L 128	Osterndorf - Wollingst	0,87
2016	L 144	Odisheim - Steinau	0,92
2016	L 171	Sprengel - Schülern	0,24
2016	L 321	Gr. Schwülper - Rethen	0,22
2016	L 475	Wedtlenstedt - Bortfeld	0,18
2016	L 630	Mascherode - Salzdahlum	0,30
2016	L 837	Vestrup - Westerbakum	0,49
2016	L 843	Lüsche - Krsgrz.	0,55
2017	L 46	K 19 - Alexisdorf	1,29
2017	L 212	Evendorf - Egestorf	0,35
2017	L 254	Stöcken - Rosche	0,79
2017	L 441	OD und Gemarkung Todenmann, 3. BA	0,37
2017	L 554	Emmenhausen - Lenglern	0,99
2018	L 14	Ostersander - Westgroßefehn	1,02
2018	L 130	Nottensdorf - Grundoldendorf	1,20
2018	L 262	Dolgow - Wustrow	0,16
2018	L 281	Eschede - Starkshorn	0,65
2018	L 482	Almstedt - Breinum	0,28

74. Wie viele und welche Radwegeprojekte waren zum fortgeschriebenen Radwegekonzept in 2016 angemeldet worden?

Es wurden im fortgeschriebenen Radwegekonzept 610 Anmeldungen aufgenommen. Davon wurden 144 Maßnahmen dem Vordringlichen Bedarf sowie 466 Maßnahmen dem Weiteren Bedarf zugeordnet. Aufgelistet sind die Projekte des Vordringlichen Bedarfs.

Straße	Streckenbereich	Landkreis
L 818	B 437 - Mühlenteich	Friesland
L 14	Ostersander - Westgroßefehn	Aurich
L 807	Sillenstede - Sengwarden	Friesland-Wilhelmshaven
L 4/L 26	Grimersum - Wirdum	Aurich
L 34	Wiesens - Brockzetel	Aurich
L 21/L 821	Holte - Potshausen - Stickhausen	Leer
L 2	Rysum - Wybelsum	Aurich
L 4	Schoonorth - Süderneuland	Aurich
L 6	Neuis - Nenndorf	Aurich--Wittmund
L 1	Oldersum - Riepe	Leer--Aurich
L 812	Waddewarden - Hooksiel	Friesland
L 16	Bunde (Mühlenstraße)	Leer
L 554	Emmenhausen - Lenglern	Göttingen
L 592	Opperhausen - Billerbeck	Northeim
L 568	Reinhausen - Abzweig Bettenrode	Göttingen
L 580	Juliusmühle - Einbeck	Northeim
L 544	Bovenden - Lenglern	Göttingen
L 546	Wangelnstedt - Lüthorst	Northeim
L 564	Obernjesa - Dramfeld	Göttingen
L 547	Moringen - Fredelsloh	Northeim
L 533	Landwehrhagen - Benterode - Uschlag	Göttingen
L 548	Relliehausen - Dassel	Northeim
L 559	Dransfeld - Jühnde	Göttingen
L 551	Amelith - Bodenfelde	Northeim
L 515	Wildemann - B 242	Goslar
L 526	Münchehof - Kirchberg	Goslar
L 530	Duderstadt - Breitenberg - Hilkerode	Göttingen
L 521	Herzberg - Sieber - Königshof (Schluft)	Osterode
L 496	Heere - Sehle	Wolfenbüttel
L 498	SZ-Ringelheim - SZ-Hohenrode	Salzgitter
L 515	Bredelem - B 6/Kunigunde	Goslar
L 615	südl. Schladen - WiWe nach Lengde	Wolfenbüttel
L 523	Krebeck - Bodensee - Bilshausen	Göttingen
L 604	B 243 alt/KV „Brantweinseiche“ - K14/Bahnhofsstraße	Osterode
L 510	Weddingen - K 24	Goslar
L 443	Bernsen - Steinzeichen Steinbergen	Schaumburg
L 433	Heßlingen - Rumbeck	Hameln-Pyrmont
L 423	Flegessen - Unsen - Pötzen	Hameln-Pyrmont
L 583/L 546	Stadtoldendorf - Wangelnstedt	Holzminden
L 451	K 73 - Vehlen	Schaumburg
L 423	B 217 bis OD Hasperde (mit DB Tunnel)	Hameln-Pyrmont
L 583	OD Stadtoldendorf (Eberbachstraße bis östl. Ortseingang)	Holzminden
L 437	Rinteln - Gemarkung Eisbergen Landesgrenze NRW	Schaumburg
L 442	Obernkirchen bis B 65	Schaumburg
L 580	OD Bodenwerder	Holzminden
L 433	Hemeringen - Heßlingen	Hameln-Pyrmont
L 482	Almstedt - Breinum	Hildesheim
L 383	Helstorf - Mandelsloh	Hannover

Straße	Streckenbereich	Landkreis
L 461	Wülfingen bis B 1 (Leine-Heide-Radweg)	Hildesheim
L 380/L 382	westl. Engelbostel	Hannover
L 493	Holle - Grasdorf	Hildesheim
L 383	Großburgwedel - Schillerslage	Hannover
L 468	Betheln - Burgstemmen	Hildesheim
L 460	Schulenburg - B 3	Hannover
L 475	Bettrum - Klein Himstedt	Hildesheim
L 390	Kirchwehren - Göxe	Hannover
L 411	Sehnde - Clauen	Hildesheim
L 412	Burgdorf - Immensen	Hannover
L 482	Segeste - Petze	Hildesheim
L 51	Börger - Börgerwald	Emsland
L 51	nördl. Börger	Emsland
L 62	Börger - Neubörger	Emsland
L 262	Dolgow - Wustrow	Lüchow-Dannenberg
L 270	Wieren - Esterholz	Uelzen
L 221	Lüneburg - KV (K 28)	Lüneburg
L 233	Ebstorf - Stadorf	Uelzen
L 232	Neuhaus - Sückau	Lüneburg
L 263	Bergen - Jiggel	Lüchow-Dannenberg
L 215	Thieshope - Pattensen	Harburg
L 265	Batensen - Nateln	Uelzen
L 231	Hitzacker - Streetz	Lüchow-Dannenberg
L 213	Schätzendorf - Nindorf	Harburg
L 222	Dahlenburg - Kösdorf	Lüneburg
L 270	Esterholz - Uelzen	Uelzen
L 332	Osterbinde - Neubruchhausen	Diepholz
L 343	Lavelstlosh - Landesgrenze NRW	Nienburg
L 346	Brockum („Zur Sette“) - Landesgrenze NRW	Diepholz
L 360	Rehburg - Mardorf („Mardorfer Str.“ bis Kreisgrenze)	Nienburg
L 356	Heiligenfelde - Neubruchhausen	Diepholz
L 330	Hoyerhagen - Gehlbergen (Sellingsloh)	Nienburg--Diepholz
L 347	B 214 - Varrel	Diepholz
L 349	Steyerberg - Schinna	Nienburg
L 338	Fahrenhorst (B51) - Dünsen	Diepholz
L 370	Husum - Rehburg	Nienburg
L 356	Gödestorf L354 - K121	Diepholz
L 860	OD Stollhamm	Wesermarsch
L 859	Langwarden - Brückenhof	Wesermarsch
L 341	Beckeln - Köbbinghausen (Kreisübergreifend)	Oldenburg--Nienburg
L 859	Ruhwarden - Langwarden	Wesermarsch
L 859	OD Ruhwarden	Wesermarsch
L 859	Stollhammer Deich - Seevernser Mitteldeich	Wesermarsch
L 866	Holle (Kreisgrenze) - Köterende	Wesermarsch
L 855	Ovelgönne - Strückhauser Kirchdorf	Wesermarsch
L 859	Seevernser Mitteldeich - Eckwarden (K 323)	Wesermarsch
L 855	Seefeld - Schweier Außendeich	Wesermarsch
L 701	nördl. Neuenkirchen - Gerden (L 91)	Osnabrück
L 87	Gmdgrz. Belm - Wulften (L 105)	Osnabrück
L 93	südl. Melle - Ldsgrz.	Osnabrück
L 85	Schledehausen - Gmdgrz. Ostercappeln	Osnabrück
L 87	OT Evinghausen Bereich Walldorfschule - L 78	Osnabrück
L 90	Wissingen - Melle Westerhausen	Osnabrück
L 701	südl. Neuenkirchen - K 214	Osnabrück

Straße	Streckenbereich	Landkreis
L 84	Gem. Essener Berg	Osnabrück
L 95	Küingdorf (L 93) - Neuenkirchen	Osnabrück
L 94	Dissen - Schützenhaus	Osnabrück
L 72	OT Settrup - südl. Fürstenau	Osnabrück
L 130	Nottensdorf - Grundoldendorf	Stade
L 130	Grundoldendorf - Apensen	Stade
L 123	Hesedorf - Hemelingbostel (Gem. Kutenholz)	Rotenburg/Stade
L 128	Geestenseth - Wollingst	Cuxhaven
L 143	Donnern - Sellstedt	Cuxhaven
L 119	Großenhain - Meckelstedt	Cuxhaven
L 114	A 20 - Estorf	Stade
L 114	Elm - A 20	Rotenburg/Stade
L 119	OD Fickmühlen	Cuxhaven
L 122	Kirchwistedt - Kuhstedt	Rotenburg/Cuxhaven
L 134	Uthlede - Meyenburg	Cuxhaven/Osterholz-Scharmbeck
L 131	Elsdorf - Abendorf	Rothenburg
L 190	Esseler Kreuzung - Kreisgr. (1.685) - Sprockhof	Heidekreis--Hannover
L 171	Brunsbrock - Kreisgrenze(3.25) - Jeddingen	Verden--Rotenburg/W.
L 240	Müden - Poitzen	Celle
L 333	L 331 - Kreisgrenze (2.6) - Okel	Verden - Nienburg
L 131	Westervesede - Hemslingen	Rotenburg/W.
L 132	Otterstedt - Kreisgrenze (3.0) - Vorwerk	Verden--Rotenburg/W.
L 163	Beetenbrück - Düshorn - Abzw. B 209	Heidekreis
L 282	Heideeck - Beedenbostel	Celle
L 159	Häuslingen - B 209 - Altenwahlingen	Heidekreis
L 311	Wathlingen - Kreisgrenze (Hänigsen)	Celle (Region Hannover)
L 201	Oiste - Kreisgrenze(4.5) - Magelsen	Verden--Nienburg
L 321	Gr. Schwülper- Rethen	Gifhorn
L 636	Salder - Nord-Süd-Straße	Salzgitter
L 290	Hehlingen - Almke	Wolfsburg
L 321	Sophiental - K21	Peine
L 473	Timmerlah - Weststadt	Braunschweig
L 625	Lucklum - Evessen	Wolfenbüttel
L 647	Velpke - Meinkot	Helmstedt
L 284	Wesendorf - B4	Gifhorn
L 284	Ummern - B4	Gifhorn
L 289	Westerbeck - Grußendorf - Lessien	Gifhorn
L 670	Heerte - Gebhardtshagen	Salzgitter
L 473	Wierthe - L475	Peine
L 635	Cremlingen - Hordorf	Wolfenbüttel
L 290	Neindorf - Ochsendorf	Wolfsburg - Helmstedt
L 635	Hondelage - Flughafen	Braunschweig

75. Für wie viele dieser Anmeldungen hat die Landesregierung eine finanzielle Zusage erteilt, wie viele hat sie abgelehnt, und aus welchen Gründen tat sie dies?

Die Projekte des Vordringlichen Bedarfs erhalten, entsprechend ihrer Dringlichkeit in den einzelnen regionalen Geschäftsbereichen der NLStBV, eine finanzielle Zusage, die in Abhängigkeit der Bau- reife und der zu Verfügung gestellten Haushaltsmittel steht.

76. In welcher Reihenfolge sollten die zugesagten Projekte abgearbeitet werden?

Die Radwegeprojekte an Landesstraßen werden von den einzelnen regionalen Geschäftsbereichen der NLStBV entsprechend der dort festgelegten Dringlichkeit im Radwegekonzept 2016 abgearbei- tet.

77. Welche zugesagten Radwegeprojekte sind mit welchem Mittelaufwand wann bereits abschließend realisiert worden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 73 verwiesen.

78. Welche zugesagten Radwegeprojekte sind mit welchem Mittelaufwand aktuell a) geplant oder b) befinden sich im Bau?

Zu a:

Radwegeprojekte werden nicht „zugesagt“. Alle Maßnahmen im aktuellen Radwegekonzept können von den Geschäftsbereichen der NLStBV entsprechend den vorhandenen und personellen Kapazitäten bearbeitet werden. Die Reihenfolge dient zur internen Ressourcenplanung. In der Regel werden die ersten drei bis vier Maßnahmen aktuell vom Geschäftsbereich mit unterschiedlichen Intensitäten geplant. Die genaue Angabe und Auflistung ist daher im Sinne der Fragestellung nicht möglich.

Zu b:

Derzeit sind folgende Projekte im Bau:

Jahr	L-Straße	Streckenbereich	Kosten Land (T€)
2018	L 130	Nottensdorf - Grundoldendorf	600
2018	L 14	Ostersander - Westgroßefehn	1.000
2018	L 482	Almstedt - Breinum	71

79. In welcher Reihenfolge sind die aktuellen Radwegeprojekte priorisiert?

In der Aufstellung zu Frage 74 sind die Dringlichkeiten innerhalb der einzelnen Geschäftsbereiche angeben. Die Reihung erfolgte nach den Kriterien: Radwegsicherung an Kitas und Schulen, Radfahrerpotenzial, Lückenschluss, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz auf Grundlage der von den Landkreisen und kreisfreien Städten genannten Ergänzungswünsche des Radwegenetzes.

80. Wann werden die aktuellen Radwegeprojekte abgeschlossen bzw. realisiert worden sein?

In den regionalen Geschäftsbereichen werden die Radwegeprojekte entsprechend ihrer Dringlichkeit und in Abhängigkeit der personellen und finanziellen Ressourcen geplant. Sofern die planungsrechtlichen Schritte abgeschlossen sind, der Grunderwerb getätigt und die Bauausschreibung vorbereitet ist, werden zur Durchführung noch ausreichende Baumittel des Landes benötigt. Genaue Freigabetermine zu den einzelnen Projekten können wegen der inzwischen auch bei Radwegen nur schwer kalkulierbaren Genehmigungsphase und wegen der Jährlichkeit des Landeshaushaltes nicht genannt werden.

81. In welcher Weise spielte die neue Gewichtung der Kriterien gemäß dem Landtagsbeschluss zu Drucksache 17/2886 eine Rolle, wonach die Radwegesicherung an Kitas und Schulen gegenüber den Kriterien Radfahrerpotenzial, Lückenschluss, Tourismus, Machbarkeit und Kostenrelevanz zu bevorzugen war?

Die Landkreise wurden gebeten, bei der Nennung ihrer Projekte die Kriterien entsprechend zu berücksichtigen und eigene Radkonzepte einfließen zu lassen.

82. Wird die Landesregierung auch künftig das Kriterium Radwegesicherung an Kitas und Schulen gegenüber den anderen Kriterien bevorzugen? Wenn nein, warum nicht?

Das Radwegekonzept 2016 ist die Planungshilfe für den Neubau von Radwegen an Landesstraßen. Bei der Erstellung wurden die genannten Kriterien berücksichtigt. Wann und wie eine Fortschreibung erfolgen wird, wird zu gegebener Zeit zu entscheiden sein.

83. In welcher Weise folgt die Landesregierung dem Landtagsbeschluss gemäß der Drucksache 17/2886, wonach auch die Sanierung der Radwege an Landesstraßen landesweit erfasst und priorisiert werden soll?

Alle Radwege an Landesstraßen sind in eine Zustandserfassung aufgenommen und entsprechend dem niedersächsischen Erhaltungsmanagement bewertet worden. Im Ergebnis führen die daraus gewonnenen Erkenntnisse zu einzelnen, ausgewiesenen Sanierungsabschnitten. Bei den überwiegend schmalen Landesstraßen kann die Bautätigkeit am Radweg in der Regel nicht ohne erheblichen Eingriff in den Straßenverkehr erfolgen. Von daher müssen Radwegerhaltungsmaßnahmen mit den Fahrbahnarbeiten im Rahmen der Erstellung des jährlichen Bauprogramms koordiniert werden. Durch die Jährlichkeit des Landeshaushalts und die unterschiedliche Alterung des Fahrbahn- und Radwegenetzes wird die konkrete Bauzeit für eine Sanierung über das jeweilige Jahresbauprogramm festgelegt. Das Bauprogramm umfasst die gesamte Leistung aus der Titelgruppe 61 (Landesbauprogramm) und enthält beispielsweise auch den Neubau von Radwegen oder den Brückenbau. Ein eigenständiges Radwegsaniierungsprogramm wird aus den vorgenannten Gründen nicht gepflegt. Mit der Auswertung der Zustandserfassung und der vorausschauenden Planung von Erhaltungsmaßnahmen haben die Geschäftsbereiche der NLStBV alle notwendigen Werkzeuge.

84. Welche Sanierungsprojekte befinden sich auf der aktuellen Prioritätenliste für Radwege an Landesstraßen?

Im Rahmen der letzten Zustandserfassung 2015 wurden 855 km (19 % des Netzes) als fahrradunfreundlich eingestuft. Für die weitere Betrachtung wurden die Ergebnisse der Erhebung und Auswertung in 100-Meter-Abschnitten zusammengefasst. In Abhängigkeit von der streckenbezogenen Verteilung, dem Schadensbild und den verkehrlichen Randbedingungen generieren die Geschäftsbereiche der NLStBV sinnvolle Sanierungsabschnitte.

Im aktuellen Bauprogramm befinden sich viele einzelne Radwegabschnitte, die in Kombination mit einer Fahrbahnsanierung oder als Einzelmaßnahme vorgesehen sind.

85. Falls es solche Prioritäten entgegen dem Landtagsbeschluss noch nicht geben sollte: Wann wird die Landesregierung diese Erfassung vornehmen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 83, 84 und 87 verwiesen.

86. Falls die Landesregierung eine Priorisierung der Sanierungsfälle ablehnen sollte: Auf welche andere Weise wird sie marode Radwege an Landesstraßen erfassen und die Instandsetzung vornehmen?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 83, 84 und 87 verwiesen.

87. Wie viele und welche maroden Radwege an Landesstraßen gibt es (bitte auflisten)?

Siehe Anlage.

- 88. In welchem Zustand befinden sich die Radwege an Landesstraßen gemäß der Zustandserfassung von Landesstraßen, die die Landesbehörde für Straßenbau in regelmäßigen zeitlichen Abständen vornimmt?**
- 89. Wie viele Kilometer der Radwege an Landesstraßen in einem a) mittleren und b) schlechten Zustand gibt es Niedersachsen?**
- 90. Wie hoch ist der prozentuale Anteil - a) mittlerer und b) schlechter Zustand - gemessen am gesamten Radwegenetz an Landesstraßen in Niedersachsen?**

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 88 bis 90 zusammen beantwortet

Nach der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB 2015) waren von den untersuchten rund 4 500 km Radwegen an Landesstraßen 3 420 km (76 %) in einem guten Zustand. 270 km (6 %) sind mittel und 855 km (19 %) schlecht bewertet worden. Die nächste Erfassung würde planmäßig 2020 durchgeführt.

- 91. Wie viele der Kilometer von Radwegen an Landesstraßen entsprechend den Anforderungen der StVO, wie viele entsprechen den Anforderungen der ERA 2010?**

Eine Auswertung der Radwege im Sinne der Fragestellung ist mangels Erfassung nicht möglich.

- 92. In welcher Weise hat sich der a) mittlere und b) schlechte Zustand zwischen 2010 und 2015 verändert (Angaben bitte in Kilometern und prozentual)?**

Bei der Zustandserfassung 2010 der Radwege waren 180 km (4 %) in einem mittleren und 630 km (14 %) in einem schlechten Zustand. Diese Werte haben sich 2015 auf 270 km (6 %) in einem mittlerem Zustand sowie 855 km (19 %) bei den schlechten Zuständen verändert.

- 93. In welcher Weise hat sich der Zustand der Landesstraßen in den Kategorien guter und mittlerer Zustand im Vergleich zu den Radwegen zwischen 2010 und 2015 entwickelt (Angaben in Prozent und in Kilometern)?**

Die Zustandserfassung 2010 wies 22,2 % (1 787 km) schlechte, 25,3 % (2 035 km) mittlere und 52,5 % (4 222 km) gute Fahrbahnen aus. Mit der Zustandserfassung 2015 hatte sich der Anteil guter Fahrbahnen auf 60,3 % (4 850 km) und der Anteil schlechter Straßen auf 16,5 % (1 330 km) verbessert. Der Anteil mittlerer Qualität blieb mit 23,2 % (1 870 km) auf ähnlichem Niveau.

- 94. Welche Schlüsse zieht die Landesregierung aus dem Ergebnis, dass sich der Zustand der Landesstraßen verbessert, der Zustand der Radwege an Landesstraßen hingegen innerhalb von fünf Jahren verschlechtert hat?**

- 95. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung vor diesem Hintergrund, wird sie für die Sanierung und den Erhalt von Radwegen an Landesstraßen mehr Geld als in den vergangenen Jahren zur Verfügung stellen?**

- 96. Wenn ja, wie viel zusätzliches Geld wird die Landesregierung unter welchem Haushalts-titel für die Sanierung der Landesradwege zur Verfügung stellen?**

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 94 bis 96 zusammen beantwortet.

Die Landesregierung hat für den Haushaltsplanentwurf 2019 die Mittel für die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen von 5 Millionen Euro auf 10 Millionen Euro verdoppelt.

- 97. Falls nein, aus welchen Gründen lehnt die Landesregierung eine Erhöhung der Mittel für marode Radwege an Landesstraßen ab?**

Entfällt.

- 98. Inwiefern unterstützt oder fördert die Landesregierung die regional bzw. auf Kreis- und kommunaler Ebene bereits vorhandenen Radverkehrsnetzplanungen, wenn zu den lokalen Netzen auch (oft unumgänglich) Landesstraßen gehören?**

Bei der Erstellung des „Radwegekonzeptes 2016 an Landesstraßen“ wurden die Landkreise und kreisfreien Städte intensiv eingebunden und konnten ihre eigenen Radverkehrspläne in das Konzept einbringen. Durch die Integration in das Netz der Radwege an Landesstraßen soll erreicht werden, dass regionale und kommunale Radwegenetze verzahnt und ihre Potenziale dadurch optimal ausgeschöpft werden.

- 99. Welche Möglichkeiten der priorisierten Sanierung bzw. Herstellung von notwendigen Lückenschlüssen sieht die Landesregierung vor?**

Zu „Sanierungen“ wird auf die Antworten zu den Fragen 94 bis 96 verwiesen. Etwaige Lückenschlüsse sind Gegenstand des fortgeschriebenen Radwegekonzeptes 2016.

- 100. Werden notwendige Sanierungen von Radverkehrsanlagen an Landesstraßen nach den aktuell gültigen Richtlinien und Empfehlungen der FGSV (ERA 2010, StVO) ausgeführt, was Beschaffenheit und Breite etc. angeht, damit die Radverkehrsanlagen den Anforderungen an einen höheren Radverkehrsanteil entsprechend möglichst zukunftstauglich sind?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 67 und 68 verwiesen.

- 101. Welche Möglichkeiten und gegebenenfalls finanzielle Unterstützung gewährt die Landesregierung den Kommunen und Kreisen, die die Sanierung bzw. den Lückenschluss durch Abschnitte an Landesstraßen im lokalen Radverkehrsnetz vorzeitig planen und notfalls selbst herstellen lassen wollen?**

Kommunale Mithilfe kann den Radwegebau an Landesstraßen befördern, indem das Land personell und finanziell durch die Übernahme von Planung, Grunderwerb und Bau entlastet wird. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung der Kommunen, für die kein Erstattungsanspruch besteht.

E. Radwege an Bundesstraßen

- 102. Wie viele Radwege an Bundesstraßen wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte auflisten)?**

Zu a:

Neubau: 19.

Zu b:

Ausbau: 5.

Zu c:

Sanierung: 113.

103. Wie viele Kilometer Radwege an Bundesstraßen wurden von 2013 bis 2018 a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert (bitte auflisten)?

Zu a:

Neubau: 40,9 km.

Zu b:

Ausbau: 4,0 km.

Zu c:

Sanierung: 399,5 km.

104. Welche Radwege an Bundesstraßen in Niedersachsen wurden von 2013 bis 2018 mit welchem Mittelaufwand a) neu gebaut, b) ausgebaut und c) saniert?

Zu a:

Neu gebaute Radwege an Bundesstraßen

Fertigstellung	Straße	Ort	Kosten (Euro)
2013	B 1	Helmstedt	584.867
2013	B 51	OD Bad Iburg, 2. BA	354.894
2013	B 71	Növenthien - Bergen/D 1.BA	1.321.114
2013	B 241	Moringen-Hardeggen	123.635
2013	B 441	Uchte-Nendorf	1.443.130
2014	B 71	Növenthien - Bergen/D 3.BA	108.000
2014	B 195	Pinnau - Tripkau	478.543
2014	B 247	Gieboldehausen-Rollshausen	772.888
2014	B 441	Leese (B482) - Loccum	1.383.937
2015	B 27	zw Waake u. Ebergötzen	389.535
2015	B 51	OD Bad Iburg, 3. BA	883.144
2015	B 240	Lüerdissen-Scharfoldendorf	686.697
2015	B 440	OD Dorfmark	132.911
2015	B 441	Nendorf - Stolzenau	1.308.625
2016	B 83	Luhden - Bückeberg	293.545
2016	B 191	Altenhagen-Garßen	1.088.526
2016	B 244	Ahnebeck - Croya	1.084.718
2017	B 3	Gut Wellersen-Dransfeld	1.077.151
2017	B 64	Seboldshausen-Dannhausen	477.073

Zu b:

Ausgebaute Radwege an Bundesstraßen

Fertigstellung	Straße	Ort	Kosten (Euro)
2013	B 6	Garbsen, OT Berenbostel	435.971
2013	B 446	K424 bei Lütgenrode	58.199
2015	B 72	OD Aurich	89.439
2016	B 69	K256/Mühlendamm Langförden	25.347
2017	B 71	OD Zeven	275.393

Zu c:

Sanierte Radwege an Bundesstraßen

Fertigstellung	Straße	Ort	Kosten (Euro)
2013	B 1	OD Hameln, Hastenbecker Weg	321.161
2013	B 1	OD Hameln, Münsterwall	60.958

Fertigstellung	Straße	Ort	Kosten (Euro)
2013	B 1	Marienau-Hemmendorf	127.607
2013	B 4	OD Sprakensehl	104.590
2013	B 51	OU Bassum	100.455
2013	B 70	Herbrum - Aschendorf	58.427
2013	B 70	Spelle-Varenrode - Venhaus	229.430
2013	B 71	Basdahl - Barchel	129.080
2013	B 72	OD Aurich	111.012
2013	B 73	Altenbruch - Cuxhaven	155.856
2013	B 73	Belum - Neuhaus	81.694
2013	B 75	Sottrum - Stuckenborstel	68.307
2013	B 83	OU Bückeberg, BW-Nr. 9701C	720.599
2013	B 191	Garßen-Eschede	289.316
2013	B 209	Töpingen - Hützel (K5)	54.686
2013	B 210	Wittmund - Updorf	52.944
2013	B 211	Popkenhöge	78.071
2013	B 214	Fürstenau - Freren	122.522
2013	B 217	Hasperde-Altenhagen	37.000
2013	B 239	OD Wagenfeld	503.655
2013	B 437	L815 bis OD Neuenburg	256.826
2013	B 495	Schüttdamm-Wolfsbruch	172.765
2014	B 3	Wolthausen - Hassel	239.813
2014	B 6	Heiligenfelde - Homfeld	110.000
2014	B 65	Stadthagen-Vornhagen	244.787
2014	B 65	OD Mehrum	1.716
2014	B 71	Bezirk SM Soltau	80.918
2014	B 71	Delmsen - Neuenkirchen	43.950
2014	B 71	Rotenburg, Harburger Str.	230.000
2014	B 72	Marienhafte-Osteel	108.406
2014	B 73	OD Agathenburg	176.984
2014	B 83	Hamel-Wehrbergen	15.174
2014	B 191	Schwemlitz-Hohenzethen	1.057.767
2014	B 191	Hohenzethen-Sellien	223.428
2014	B 209	Gadesbünden - Rethem	108.386
2014	B 213	Eltern- Herzlake	91.941
2014	B 213	Ahlhorn - Cloppenburg	60.000
2014	B 213	Hengsterholz-Havekost	204.690
2014	B 214	Schwagstorf-Ankum u. Plagenschale-Merzen	250.000
2014	B 214	Celle-Eicklingen	259.660
2014	B 215	OD Dörverden	182.406
2014	B 240	OD Halle	175.035
2014	B 322	Seckenhausen - Erichshof	57.798
2014	B 401	Süddorf-Husbäke	36.000
2014	B 436	Logabirum - Loga	34.237
2014	B 495	Glinde-Ebersdorf	672.047
2015	B 64	OD/Gem. Wenzen	200.000
2015	B 69	OU Vechta	63.044
2015	B 70	Varenrode-Lingen	137.297
2015	B 70	Lehe - Herbrum	70.894
2015	B 70	Steenfelderfehn-Steenfelde	59.503
2015	B 71	OD Bevern	39.927
2015	B 71	Dehthlingen - Oerrel	52.752
2015	B 71	K206 - Hemslingen	213.911
2015	B 71	Rotenburg - Wehldorf	468.566
2015	B 73	Otterndorf - Hechthausen	638.064
2015	B 73	Belum- Neuhaus	389.382
2015	B 72	Osteel - Norden	92.043

Fertigstellung	Straße	Ort	Kosten (Euro)
2015	B 72	Mittegroßefehn - Aurich	163.307
2015	B 209	Bezirk SM Soltau	103.518
2015	B 213	Lönningen-Lastrup	128.763
2015	B 213	Deichhorst - Schlutter	49.481
2015	B 214	Steinfeld - Diepholz	40.000
2015	B 215	Verden-Nienburg	424.964
2016	B 3	Mienenbüttel - Kreuzung. K 52	789.307
2016	B 3	Bleckmar-Öhus	175.664
2016	B 51	Drentwede - Twistringern	153.852
2016	B 70	OU Lingen-Biene	116.952
2016	B 72	Hesel - Bagband	104.033
2016	B 65	Wehrendorf - Dahlinghausen	388.972
2016	B 83	Ohr - Hameln	72.800
2016	B 209	Rethem-Kirchboitzen	254.424
2016	B 211	Loy (K144) Loyerb.-Großenm	84.792
2016	B 212	Brake - Golzwarden	158.186
2016	B 213	Bawinkel - Haselünne	267.966
2016	B 213	Ulhorn - Havekost	118.342
2016	B 214	OD Bersenbrück	60.500
2016	B 214	B68 alt/OD Bersenbrück	57.000
2016	B 214	Fürstenau - Höhne	65.472
2016	B 214	Holdorf - Kroge	263.918
2016	B 214	Schwarmstedt-Essler Krzg.	54.327
2016	B 218	OD Venne	58.583
2016	B 218	Merzen - Bramsche	131.669
2016	B 238	OU Rinteln-Süd	2.499
2016	B 241	OD Uslar	129.513
2016	B 242	Seesen - Münchehof	754.700
2016	B 244	Gr. Sisbeck-Kl. Twülpstedt	75.692
2016	B 322	Gr. Mackenstedt	20.170
2016	B 401	Dörpen - Neuleh	154.000
2016	B 401	Kampe - Süddorf	76.283
2016	B 403	Bad Bentheim - Nordhorn	73.094
2016	B 403	Bad-Bentheim - Nordhorn	119.500
2016	B 438	Folmhusen - Collinghorst	200.139
2016	B 439	B51 - Gr. Mackenstedt	154.124
2016	B 446	OD Westeroode	43.074
2016	B 495	Gem. Neuland	171.499
2016	B 495	Wischhafen, Fähranleger	82.880
2017	B 3	Trelde Berg - AS Rade	188.606
2017	B 3	Wintermoor - Welle	110.000
2017	B 3	Groß Hehlen - Celle	13.704
2017	B 6	Graue - Wietzen	131.374
2017	B 61	Südl. Anstedt - nördl. Neuenkirchen	24.578
2017	B 70	Borken-Emmeln	197.000
2017	B 71	AS Soltau/Ost - K 49	367.000
2017	B 73	Neuhaus-Wingst	300.000
2017	B 209	Töpinger Kreisel - K 5	244.161
2017	B 209	Königskrug - K49	178.742
2017	B 214	Ovelgönne - Celle	104.269
2017	B 403	Uelsen-Grenze	518.000
2017	B 403	Neuhaus/Lemke - Uelsen	221.000
2017	B 436	Strudden-Etzel	63.966
2017	B 440	Visselhövede - K206	200.000
2017	B 444	OD Klein Ilsede + Freie Strecke	28.012
2013 bis 2017		Alle kleineren Unterhaltungsarbeiten	3.899.000

105. Welche Radwege an Bundesstraßen befinden sich aktuell im Bau?

Baubeginn	Straße	Ort
2017	B 65	Bad Nenndorf - Göxe
2017	B 69	Diepholz - Vechta
2017	B 211	Brake - Oberhammelwarden
2017	B 212	Großensiel - Ellwürden
2017	B 214	Ramsel - Baccum
2017	B 401	OU Dörpen
2017	B 408	OD Emmeln
2017	B 436	Bunde-Weener
2017	B 437	Wapelersiel-Wapelergroden
2017	B 437	Diekmannshausen-Schweiburg
2018	B 1	Ab Knotenpunkt B 1/B 244 bei Helmstedt
2018	B 3	Hassel-Bleckmar
2018	B 27	GÖ/Knochenmühle-Roringen
2018	B 70	Folmhusen-Breineremoor
2018	B 71	Brüttendorf - Wehldorf
2018	B 72	Bagband-Mittegroßefehn
2018	B 73	Hadelner Kanal - L111
2018	B 75	Scheeßel - Grz GB Verden
2018	B 191	Eschede-Weyhausen
2018	B 212	Elsfleth
2018	B 213	Bawinkel - Kloster Holte
2018	B 213	Lastrup - Nieholte
2018	B 440	Visselhövede - K206
2018	B 442	Waltringhausen-Kreuzriehe
2018	B 495	Lamstedt - Hackemühlen

106. Wie viele Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung, b) den Neubau, c) den Ausbau und d) für die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 in den jeweiligen Haushalten eingeplant?

Zu a:

Für die Planung von Radwegen an Bundesstraßen werden pauschal 20 % der vorhandenen Baukosten angesetzt, diese sind im Haushalt des Landes unter Kapitel 08 20, Titel 537 10 eingeplant.

Zu b bis d:

Für den Neubau, den Ausbau und die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen werden jährlich Baumittel in der Höhe eingeplant, wie sie der Bund als Straßenbaulastträger zweckgebunden zur Verfügung stellt. In der folgenden Tabelle ist für die Jahre 2013 bis 2018 dargestellt, in welcher Höhe der Bund zu Beginn des Jahres Baumittel zur Verfügung gestellt hat.

Einplanung im Bundeshaushalt (Vorgabe des Bundes zu Beginn des Haushaltsjahres) Angaben in Euro:

2013	2014	2015	2016	2017	2018
5.690.000	7.100.000	11.920.000	10.000.000	7.000.000	8.000.000

107. Wie viele Mittel aus welchen Haushaltstiteln hatte die Landesregierung für a) die Planung, b) den Neubau, c) den Ausbau und d) die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen in den Haushaltsjahren tatsächlich in 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 verausgabt?

In der folgenden Tabelle sind die verausgabten Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen in den Jahren 2013 bis 2018 dargestellt. Diese sind nicht eindeutig in Deckung zu bringen mit den ursprünglichen Mittelzuweisungen des Bundes (s. Antwort zu Frage 106). Wie in anderen Bereichen

versucht das Land Niedersachsen auch beim Bau von Radwegen, im Laufe eines Haushaltsjahrs zusätzliche Mittel vom Bund zu erhalten. Oft ist dieser Versuch erfolgreich (z. B., wenn andere Bundesländer Mittel für den Bau von Radwegen zurückgeben). Aus diesem Grund sind die Summen der verausgabten Mittel höher als die Summen der ursprünglichen Mittelzuweisungen. Für die Beantwortung der Frage ist der Anteil für Planung und Bauvorbereitung geschätzt. Es werden hier für die nachstehende Ermittlung pauschal 20 % der vorhandenen Baukosten angesetzt, diese sind im Haushalt des Landes unter Kapitel 08 20, Titel 537 10 eingeplant.

Verausgabte Mittel für den Radwegebau an Bundesstraßen (Angaben in Euro)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
a) Planung	200.000	200.000	310.000	280.000	260.000	280.000
b) Neubau	4.136.000	5.609.000	5.188.000	4.718.000	3.267.000	4.880.000
c) Ausbau	60.000	261.000	907.000	215.000	368.000	54.000
d) Sanierung	5.803.000	4.549.000	4.723.000	5.067.000	6.233.000	9.328.000
Summe	10.199.000	10.619.000	11.128.000	10.280.000	10.128.000	14.542.000

108. In welcher Höhe plant die Landesregierung unter welchen Haushaltstiteln Mittel für a) die Planung, b) den Ausbau, c) den Neubau und d) die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen in den Jahren 2019, 2020, 2021 und 2022 einzustellen?

Die Landesregierung plant, auch in Zukunft mindestens die Baumittel für Radwege zu verausgaben, die vom Bund zur Verfügung gestellt werden. Für die Jahre 2019 bis 2021 sind diese Mittel vom Bund zurzeit mit 8 Millionen Euro pro Jahr veranschlagt. Darüber hinaus wird das Land Niedersachsen auch in Zukunft versuchen, zusätzliche Mittel vom Bund zu erhalten. Das Land stellt die dafür erforderlichen Planungsmittel von ca. 20 % im Haushalt unter Kapitel 08 20, Titel 537 10 zur Verfügung.

F. Radschnellwege

109. Vor dem Hintergrund, dass die rot-grüne Landesregierung am 2. November 2015 den Landtag unterrichtete (Drucksache 17/4551), dass Radschnellwege derzeit „sehr im Fokus der Radverkehrsplaner“ stehen und ein „ausgewiesenes Ziel durch die Umsetzung von Radschnellwegen (...) eine Verlagerung des Pendlerverkehrs vom Pkw auf das Fahrrad“ sei, fragen wir die rot-schwarze Landesregierung: In welcher Weise hält sie an diesem Fokus weiter fest und verfolgt dieses Ziel weiter?

Mit der Änderung des Fernstraßengesetzes im Jahr 2017 hat der Bund eine Grundlage für den innovativen Verkehrsweg Radschnellweg geschaffen. Niedersachsen hat hierfür wichtige Vorarbeit geleistet. Radschnellwege dienen dazu, Quell- und Zielbereiche mit entsprechend hohem Radverkehrspotenzial über größere Entfernungen zu verknüpfen und durchgängig ein sicheres und attraktives Befahren mit höheren Reisegeschwindigkeiten zu ermöglichen. Sie sollen Stadtteile und Nachbargemeinden auf einem längeren Abschnitt direkt und möglichst umwegfrei verbinden. Damit tragen sie dazu bei, dass sich Pendlerverkehre verstärkt auf das Fahrrad verlagern. Daher wurde auch die Schaffung von Radschnellwegen in die niedersächsische Koalitionsvereinbarung aufgenommen und wird weiter verfolgt.

110. In welcher Weise hat die Landesregierung mit welchen Ergebnissen Erkenntnisse zu Radschnellwegen aus anderen Bundesländern und anderen Ländern (u. a. Niederlande)

111. Falls die Frage verneint werden sollte: Aus welchen Gründen lehnt die Landesregierung einen Erkenntnis- und Erfahrungsaustausch mit anderen Bundesländern und anderen europäischen Ländern ab, die Radschnellwegpolitik betreiben?

112. In welcher Weise plant die Landesregierung mit welchen Partnern, einen Erfahrungsaustausch bezüglich der Radschnellwege fortzusetzen? Falls dies nicht geplant sein sollte: Aus welchen Gründen verzichtet die Landesregierung darauf?

113. In welcher Weise und mit welchen Ergebnissen und Maßnahmen außer der Kofinanzierung des Bundesprogramms wird die rot-schwarze Landesregierung den Bau von Radschnellwegen in Niedersachsen vorantreiben?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 110 bis 113 zusammen beantwortet.

Mit dem Modellprojekt des Radschnellweges in Göttingen wurde in Niedersachsen der erste Radschnellweg in Deutschland gebaut. Dieser dient vielen anderen Planern als Vorbild bzw. Ideengeber. Seit der Inbetriebnahme des ersten Bauabschnitts Ende 2013 konnten umfangreiche Erfahrungen gesammelt werden, die in die weitere Planung von Radschnellwegen eingehen.

Niedersachsen bringt sich mit seinen Erfahrungen in den bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege ein. An der Erstellung der Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 bis 2030, mit der der Bund die Förderung von Radschnellwegen regelt, hat Niedersachsen intensiv mitgewirkt. Das Vorgehen der anderen europäischen Länder wird intensiv verfolgt, z. B. über Veröffentlichungen und Fachtagungen. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden u. a. im niedersächsischen Fördererlass für kommunale Radschnellwege vom 16. August 2017 bei der Festlegung der Standards und Förderbedingungen berücksichtigt.

Ein intensiver Planungsaustausch findet mit der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) statt. Das MW arbeitet im Arbeitskreis Radschnellwege der AGFK mit. Darüber hinaus wirkt Niedersachsen auf Bundesebene in Bund/Länder-Gremien bei Fragen des Straßenverkehrsrechts, der Weiterentwicklung von Mindeststandards und Gestaltungsfragen mit.

114. Wie bewertet die Landesregierung den Ansatz aus Baden-Württemberg, landesweit mögliche Trassen für Radschnellwege, maßgeblich aus Landesmitteln finanziert, untersuchen zu lassen, um den Kreisen und Kommunen die Trassenfindung zu vereinfachen?

115. Ist Ähnliches für Niedersachsen geplant? Wenn ja, zu wann? Wenn nein, aus welchen Gründen nicht?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 114 und 115 zusammen beantwortet

Im Sinne der in Antwort zu Frage 109 beschriebenen Verkehrsfunktion von Radschnellwegen handelt es sich um Projekte mit besonders starker kommunaler Bedeutung. Angesichts der deutlich erkennbaren Aktivitäten in den entsprechenden Regionen sieht die Landesregierung keinen Anlass für eine landesweite Untersuchung. Über die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (AGFK) fördert das Land darüber hinaus die Kommunen durch Gestaltungshinweise, die unmittelbar in die Trassenfindung eingehen.

116. Vor dem Hintergrund, dass SPD und CDU in ihrem Koalitionsvertrag für Niedersachsen sich für die Schaffung von Radschnellwegen aussprechen, fragen wir die Landesregierung: Will sie das rot-grüne Landessonderprogramm Radschnellwege in Höhe von 12,35 Millionen Euro für die Jahre 2017 und 2018 fortsetzen?

117. Mit welchen Mitteln und in welcher Höhe wird die Landesregierung das Landesprogramm fortsetzen?

118. Falls die Landesregierung das Sonderprogramm Radschnellwege nicht fortsetzen will: Warum lässt sie es enden?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 116 bis 118 zusammen beantwortet.

Infolge der Aufnahme von Radschnellwegen in das Fernstraßengesetz des Bundes beteiligt sich der Bund in erheblichem Umfang an den Baukosten. Die Förderung beträgt 75 % der förderfähigen Kosten, im Einzelfall auch bis 90 %.

Im Vorlauf der Bundesförderung hat Niedersachsen im Rahmen eines Sonderprogramms eigene Mittel für den Bau von Radschnellwegen zur Verfügung gestellt und hiermit erste Projekte ermöglicht.

Diese Haushaltsmittel sind noch nicht verausgabt worden und sollen auf kommende Jahre übertragen werden. Zusätzlicher Mittelbedarf besteht daher zurzeit nicht.

119. Wie viele Mittel aus dem Sonderprogramm Radschnellwege hat die Landesregierung für welche Radschnellwegprojekte in den Jahren 2017 bzw. 2018 a) eingeplant und b) verausgabt?

In 2017 gab es keine Einplanungen und keinen Mittelabfluss.

In 2018 wurden drei Maßnahmen beim Land für das Sonderprogramm mit 18,6 km und geschätzten Kosten von 9,8 Millionen Euro angemeldet. Die genaue Höhe der 75-Prozent-Förderung ist derzeit mangels detaillierter Einzelkostenaufstellungen der Projekte nicht bekannt. Es sind bislang keine Fördermittel geflossen.

120. Wie viele Kilometer Radschnellwege werden mit dem Sonderprogramm Radschnellwege in Niedersachsen realisiert bzw. wurden bereits gebaut?

Bisher wurden keine Radwege aus dem Sonderprogramm gebaut. Weitere Anträge sind abzuwarten.

121. Welche Kommunen haben mit welchem Investitionsvolumen für welche Radschnellwege aufgrund des Sonderprogramms Radschnellwege Projekte zur Realisierung angemeldet?

- Stadt Göttingen: Göttingen nach Bovenden mit 1,8 km Länge und voraussichtlichen Kosten von 1,5 Millionen Euro,
- Stadt Osnabrück: Stadtteil Schinkel nach Belm mit 6,8 km Länge und voraussichtlichen Kosten von 2,5 Millionen Euro,
- Stadt Hannover: Hannover Cityring bis Stadtgrenze Richtung Lehrte mit 10,0 km Länge und voraussichtlichen Kosten von 5,8 Millionen Euro.

122. Wird die Landesregierung alle angemeldeten Radschnellwege finanziell unterstützen?

Im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der Förderrichtlinien wird das Land die angemeldeten Radschnellwegvorhaben fördern.

123. Hat die Landesregierung Projekte abgelehnt und, wenn ja, welche und aus welchen Gründen?

Nein.

124. Welche Kommunen haben insgesamt und grundsätzlich bis zum Stichtag 30. April 2018 Interesse bekundet, einen Radschnellweg in Zukunft entwickeln, planen und realisieren zu wollen?

Der Regionalverband Braunschweig bereitet einen Antrag für eine Maßnahme „Braunschweig - Wolfenbüttel/Salzgitter-Thiede“ vor. Weitere Interessensbekundungen sind noch nicht ausreichend konkret.

125. In welcher Höhe wird Niedersachsen aus dem Bundesprogramm für Radschnellwege, mit dem jährlich 25 Millionen Euro für alle 16 Bundesländer zur Verfügung gestellt werden, Mittel in den Jahren 2018, 2019, 2020, 2021 erhalten?

Der niedersächsische Anteil liegt in den genannten Jahren bei 10,6 % - ca. 2,62 Millionen Euro jährlich.

126. In welcher Höhe wird die Landesregierung das Bundesprogramm mit Mitteln aus welchen Haushaltstiteln in den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 kofinanzieren?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 116 bis 118 verwiesen.

127. Wie viel kosten die Planung und der Bau eines Kilometers Radschnellweg?

128. Wie viele Kilometer Radschnellwege lassen sich mithilfe der Bundesmittel und der Kofinanzierung des Landes jährlich voraussichtlich realisieren?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 127 und 128 zusammen beantwortet.

Für eine solche allgemeine Aussage sind über das erste Projekt in Göttingen zunächst weitere Erfahrungen zu sammeln.

129. In welcher Weise und mit welchen Mitteln wirkt die Landesregierung auf den Bund ein, die Mittel für Investitionen in Radschnellwege künftig zu erhöhen, um dem Auftrag des Landtags nachzukommen, der dazu in der Drucksache 17/8022 aufgefordert hatte?

Die Notwendigkeit für eine weitere Erhöhung der Bundesmittel für Investitionen in Radschnellwege wird vonseiten der Landesregierung derzeit nicht gesehen.

130. Vor dem Hintergrund, dass Planung und Bau von Radschnellwegen aufgrund des überörtlichen, oft überregionalen Verbindungscharakters von Radschnellverbindungen nur mit erhöhtem finanziellem und personellem Engagement durch einzelne Kommunen zu gewährleisten sind und der Erfolg solcher Projekte nicht garantiert ist, fragen wir die Landesregierung, ob sie Veränderungen der Zuständigkeitsregelungen beabsichtigt.

Nein. Im Übrigen wird die Sichtweise des Fragestellers seitens der Landesregierung nicht geteilt.

131. In welcher Weise kann sich die Landesregierung vorstellen, die Planungs- und Bauhoheit auf andere Art zu organisieren, beispielsweise eine Übernahme durch Kreise oder Ämter für regionale Landesentwicklung?

Die Landesregierung unterstützt Vorgehen, die praxisorientiert die Realisierung von Radschnellwegen ermöglichen. Beispielhaft will der Regionalverband Braunschweig in diesem Zusammenhang Koordinationsaufgaben bis zur Planung und Antragstellung für die Gebietskörperschaften in der Region übernehmen.

132. Welche Kenntnisse besitzt die Landesregierung, wie Planung und Bau in anderen Bundesländern (Nordrhein-Westfalen nutzt z. B. Landesrecht bei Radschnellwegen) und europäischen Nachbarländern geregelt sind?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 110 bis 113 verwiesen.

133. Welche Ansätze kann sich die Landesregierung für eine Übernahme der Planungs- und Bauhoheit in Niedersachsen vorstellen, um die Kommunen von der eigentlich nur schwer zu leistenden Arbeit zu entlasten und dem Bedarf entsprechend (über-)regional wichtige Radschnellverbindungen koordinierter herstellen zu können?

In Niedersachsen werden Radschnellwege als Verkehrswege in kommunaler Hoheit gebaut. Der niedersächsische Fördererlass Radschnellwege für kommunale Radschnellwege vom 16. August 2017 wurde in enger Absprache mit den Kommunen erarbeitet, um hier eine optimale Förderung bei Planung und Bau zu erreichen. Forderungen nach Übernahme von weiteren Zuständigkeiten beim Land sind dabei nicht geäußert worden.

Schon die von der rot/grünen Landesregierung bereitgestellten Mittel für das Sonderprogramm ließen nur eine Förderung kommunaler Projekte zu. Sie resultierten aus Bundeszuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz und waren entsprechend auf der Ausgabenseite dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) zugeordnet.

G. Radtourismus

134. Wie viele Kilometer umfasst das touristische Radwege-Niedersachsenetz?

Der Umfang des gesamten touristischen Radwegeangebotes des Reiselandes Niedersachsen ist nicht erfasst. Auf dem Radportal der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH sind 40 landesweit vermarktete Radfernwege und zwei Mountainbike-Wegenetze abgebildet, deren Gesamtumfang rund 12 000 km umfasst. Darüber hinaus sind dort weitere Tagestouren abgebildet, die eine Auswahl aus dem Tagestourenangebot Niedersachsens darstellen.

135. In welcher Weise strebt die Landesregierung eine Erweiterung des Niedersachsennetzes zu wann an?

Das Niedersachsennetz (N-Netz) ist ein etwa 4 000 km umfassendes Teilnetz des in der Antwort zu Frage 134 beschriebenen Radwegeangebots. Hier wird eine besondere Qualität für die Nutzer angestrebt. Eine Erweiterung des landesweiten N-Netzes ist nicht beabsichtigt.

136. Welche Branchen profitieren vom Fahrradtourismus in welcher Weise zu welchem Anteil?

Nach der Grundlagenuntersuchung Fahrradtourismus in Deutschland des BMWi (2009) sind Gastronomie und Beherbergung (62,7 %), der Einzelhandel (24,9 %) und die übrigen Dienstleistungsbranchen (12,4 %) die stärksten Profiteure.

137. Auf welche Höhe beläuft sich der Bruttoumsatz des Fahrradtourismus in Niedersachsen in 2009, 2011, 2013, 2015 und 2017?

Der Bruttoumsatz des Fahrradtourismus in Niedersachsen lässt sich aus amtlichen Statistiken nicht abbilden. Im Rahmen der von MW und TourismusMarketing Niedersachsen beauftragten Radverkehrsanalyse Niedersachsen (2014 bis 2017) sind insgesamt elf Radfernwege betrachtet worden. Die Gutachter haben für die untersuchten Radfernwege einen Bruttoumsatz in den Jahren 2015 und 2016 von 202 Millionen Euro pro Jahr ermittelt. Für 2017 kann man von einer ähnlichen Größenordnung ausgehen.

138. Zu wann wird Niedersachsen ein durchgehendes Netz hochwertiger Landesradfernwege sichergestellt haben?

Das in Frage 135 beschriebene N-Netz ist in einem durchweg guten bis sehr guten Zustand. Die Radfernwege des N-Netzes ergeben zusammen mit den übrigen landesweit vermarkteten Rad-

fernwegen eine gute Netzstruktur, die von den Gästen auch angenommen und im Hinblick auf die Qualität gut bewertet werden. Die Radverkehrsanalyse Niedersachsen hat ergeben, dass mehr als 90 % der befragten Radtouristen die Radwege mit gut oder sehr gut beurteilen. Die Weiterempfehlungsrate liegt ebenfalls über 90 %.

139. Plant die Landesregierung eine Evaluierung der Radfernwege?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 137 und 138 verwiesen.

Eine umfassende Evaluierung aller Radfernwege ist nicht vorgesehen.

140. Gibt es entlang der Radfernwege sogenannte Zählstellen/Fahrradbarometer, mit denen die Akzeptanz/Nutzung des Landesnetzes dauerhaft und überprüfbar festgestellt werden kann?

Derzeit bekannte Zählstellen mit Dauerzählungen liegen am Weser-Radweg, der Dollart-Route, der Fehnroute und dem Nordseeküsten-Radweg. Die Zählstellen werden von den Routenanrainern vor Ort betrieben.

H. Sicherheit

141. Wie viele Radfahrerinnen und Radfahrer in Niedersachsen wurden in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018 Opfer eines Verkehrsunfalls?

Anzahl der beteiligten fahrradfahrenden Personen an polizeilich registrierten Verkehrsunfällen:

2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
11.344	12.536	12.218	12.799	12.337	1.829

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

142. Wie viele dieser Radfahrerinnen und Radfahrer erlitten a) leichte, b) schwere Verletzung oder starben an den Folgen des Unfalls in den Jahren 2013, 2014, 2015, 2016, 2017 und 2018?

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Leichtverletzte	6.940	7.667	7.502	7.887	7.704	1.142
Schwerverletzte	1.213	1.373	1.355	1.336	1.230	177
Getötete	54	51	55	50	48	7

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

143. Zu welchen Anteilen waren welche Unfallbeteiligten bei den Fahrradunfällen a) innerorts und b) außerorts involviert (prozentuale Angaben)?

Zu a:

Innerhalb geschlossener Ortschaften

(prozentualer Anteil an der jeweiligen Gesamtsumme der Unfallbeteiligten)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Fahrrad	56,3 %	56,8 %	56,8 %	57,4 %	57,2 %	57,1 %
Pkw	37,6 %	37,0 %	37,3 %	36,9 %	37,0 %	39,6 %
Lkw	1,9 %	1,7 %	1,7 %	1,7 %	1,6 %	1,5 %
Bus	0,5 %	0,5 %	0,5 %	0,6 %	0,5 %	0,4 %

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Mot. Zweirad	0,7 %	0,9 %	0,7 %	0,6 %	0,6 %	0,1 %
Straßenbahn	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,04 %
Eisenbahn	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0	0,1 %	0
Fußgänger	2,3 %	2,3 %	2,2 %	2,2 %	2,3 %	1,7 %

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

Zu b:

Außerhalb geschlossener Ortschaften

(prozentualer Anteil an der jeweiligen Gesamtsumme der Unfallbeteiligten)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Fahrrad	58,5 %	57,2 %	57,9 %	55,4 %	58,4 %	55,8 %
Pkw	32,4 %	32,7 %	33,9 %	35,3 %	33,1 %	36,5 %
Lkw	3 %	2,5 %	2,5 %	2,0 %	2,1 %	4,0 %
Bus	0,2 %	0,2 %	0,3 %	0,3 %	0,4 %	0
Mot. Zweirad	2,1 %	2,4 %	2,0 %	3,9 %	1,8 %	0,7 %
Straßenbahn	0	0	0	<0,1 %	0	0
Eisenbahn	0	0	0	<0,1 %	0	0
Fußgänger	1,7 %	1,9 %	1,3 %	1,6 %	1,8 %	1,1 %

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

144. Zu welchen Anteilen hatten welche Unfallbeteiligten bei den Fahrradunfällen a) innerorts und b) außerorts den Unfall verschuldet?

Zu a:

Innerhalb geschlossener Ortschaften

(prozentualer Anteil an der Gesamtsumme aller Verkehrsunfälle)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Fahrrad	34,7 %	35,5 %	35,5 %	35,7 %	35,3 %	32,7 %
Pkw	48,8 %	47,2 %	48,1 %	47,3 %	47,6 %	51,7 %
Lkw	2,6 %	2,3 %	2,2 %	2,4 %	2,3 %	2,3 %
Bus	0,4 %	0,3 %	0,2 %	0,4 %	0,4 %	0,5 %
Mot. Zweirad	0,6 %	0,7 %	0,6 %	0,4 %	0,4 %	0,1 %
Straßenbahn	0	0	<0,1 %	0	0	0
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0
Fußgänger	1,6 %	1,4 %	1,5 %	1,4 %	1,5 %	1,0 %

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

zu b:

Außerhalb geschlossener Ortschaften

(prozentualer Anteil an der Gesamtsumme aller Verkehrsunfälle)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Fahrrad	4,0 %	4,5 %	4,3 %	4,4 %	3,7 %	2,5 %
Pkw	4,3 %	4,8 %	4,4 %	4,5 %	4,6 %	5,0 %
Lkw	0,4 %	0,4 %	0,3 %	0,3 %	0,3 %	0,5 %
Bus	<0,1	<0,1 %	<0,1 %	<0,1 %	<0,1 %	0
Mot. Zweirad	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,3 %	0,2 %	0,1 %
Straßenbahn	0	0	0	0	0	0
Eisenbahn	0	0	0	0	0	0

	2013	2014	2015	2016	2017	2018 1. Quartal
Fußgänger	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,1 %

Datenquelle: Polizeiliche Auswertungssysteme

145. Welche weiteren Angaben kann die Landesregierung zu den Ursachen dieser Unfälle machen?

Für die Jahre 2013 bis 2017 sind anhand der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fahrrad fahrenden Personen vorrangig folgende Unfallursachen zu nennen (Auszug der Hauptursachen von allen Unfallbeteiligten; keine Gewichtung in der Nennung der Reihenfolge):

- Alkoholeinfluss,
- verbotswidrige Benutzung der Fahrbahn oder anderer Straßenteile (z. B. Gehweg, Radweg),
- Verstoß gegen das Rechtsfahrgebot,
- Nichtbeachten der Regel „rechts vor links“, der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen oder der Verkehrsregelung durch Lichtzeichen oder durch Polizeibeamte,
- Fehler beim Einfahren in den fließenden Verkehr (z. B. aus einem Grundstück, von einem anderen Straßenteil oder beim Anfahren vom Fahrbahnrand),
- falsches Verhalten gegenüber Fußgängern,
- Fehler beim Abbiegen,
- Geschwindigkeit,
- ungenügender Sicherheitsabstand.

146. Welchen Stellenwert nimmt die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern bei der Radverkehrspolitik der Landesregierung ein?

Die Sicherheit des Fahrradverkehrs steht dauerhaft im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung.

Aufgrund der veränderten Fahrradnutzung, der zunehmenden Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern und der gestiegenen differenzierten Anforderungen u. a. an Verkehrsqualität werden Anpassungen der Infrastruktur im Hinblick auf die Radverkehrsplanung und -konzeption sowie Straßenausbau bzw. -erhaltung notwendig sein. Hierzu zählt auch eine Intensivierung der Verkehrssicherheitsforschung.

147. Welche Unfallanalysen bezüglich des Radverkehrs mit welchen Ergebnissen hat die Landesregierung vorgenommen?

Die Polizei Niedersachsen führt im Rahmen ihrer Aufgabenwahrnehmung eine ständige Analyse des Verkehrsunfallgeschehens durch. Darauf basierend richtet sie ihre Verkehrssicherheitsarbeit aus, wozu die Unfallprävention, Verkehrsüberwachung und Beratung zählen. Auf örtlicher Ebene fließen die Erkenntnisse insbesondere in die Arbeit der Unfallkommission ein und werden stets bei der Maßnahmenfindung und -umsetzung mit dem Ziel der Steigerung der Verkehrssicherheit berücksichtigt.

Darüber hinaus werden auch intensive Kontakte und Kooperationen zu Wissenschaft und Forschung aufrechterhalten. Beispielhaft ist hier die Zusammenarbeit mit der Unfallforschung an der Medizinische Hochschule Hannover zu nennen.

Mit dem Themenkomplex Radverkehr setzen sich eine Reihe von Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und der Unfallforschung der Versicherer (UDV) auseinander. Die

Forschung in den verschiedenen Bereichen bzw. Themengebieten zeigt die Grundlagen und Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Radverkehrs unter besonderer Berücksichtigung der Verbesserung der Verkehrssicherheit auf. Die interdisziplinäre Forschung auf nationaler sowie internationaler Ebene befasst sich mit den Themenfeldern „Einflussfaktor Mensch“, „Infrastruktur“ und „Sicherheitsausstattung“. Damit ist sie Grundlage für Vorschriften, technische Regelwerke, Normen sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheitskommunikation.

In der Summe hat dies in den letzten 20 Jahren zu folgender Entwicklung beigetragen:

Im Jahr 1997 starben auf Niedersachsens Straßen 83 Fahrrad fahrende Personen bei Verkehrsunfällen. Zehn Jahre später (Jahr 2008) waren es 56 und im Jahr 2017 verzeichnete Niedersachsen 48 tödlich verunglückte Radfahrerinnen und Radfahrer bei Straßenverkehrsunfällen.

148. Welche konkreten Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen, um die Sicherheit beim Radverkehr zu verbessern?

Die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern hat in der Verkehrspolitik der Landesregierung einen hohen Stellenwert. Die Landesregierung wird mit ihren Partnern in der Verkehrssicherheitsarbeit die erfolgreiche Arbeit fortsetzen und ihre Maßnahmen im Zusammenhang mit der stetigen Veränderung der Mobilität und deren Auswirkungen auf das Unfallgeschehen stets anpassen.

Für Radfahrende aller Altersgruppen wird in Niedersachsen eine ganze Reihe von Maßnahmen angeboten:

- Umsetzung des Programms „Velofit“ (Bewegungserziehung) in Kindergärten und Schulen,
- Fahrradausbildung von Kindern in den Grundschulen,
- Entwicklung des „2-Rad-Profis“ auf der Grundlage des Curriculums „Mobilität“,
- Programm „Fit mit dem Fahrrad“ für Radfahrende über 50 Jahre,
- Kurse für Umsteiger auf Pedelecs,
- Verkehrssicherheitstage „FahrRad - aber Sicher“ mit unterschiedlichen Aktionselementen (Fahrradcheck, Toter Winkel, Reaktionstest, Rauschbrillenparcours etc.),
- Zertifizierung von fahrradfreundlichen Kommunen,
- Fachtagungen zum Thema „Sicheres Radfahren in Niedersachsen“,
- Schulung der Unfallkommissionsmitglieder zum Thema „Sicherer Radweg“,
- Information der Radfahrenden zum Thema „Radwegebenutzungspflicht“.

Die Unfallanalysen erfolgen vor Ort durch die Unfallkommissionen.

149. Wie bewertet die Landesregierung das Ziel Vision Zero bei der Verkehrssicherheit?

Die Landesregierung unterstützt sämtliche Maßnahmen und Bestrebungen zur „Vision Zero“ (der mittelfristigen Reduzierung der Anzahl der Verkehrstoten auf null) und berücksichtigt dies in ihrem Handeln und ihrer strategischen Ausrichtung.

150. Mit welchen Mitteln und Maßnahmen will die Landesregierung Vision Zero beim Radverkehr erreichen, bzw. zu wann will die Landesregierung in welcher Höhe die Radverkehrsunfälle mit schweren Unfallfolgen reduzieren?

Niedersachsen hat die Vision eines unfallfreien Straßenverkehrs. Hinsichtlich der Maßnahmen wird auf die Antwort zu Frage 148 verwiesen.

151. Wie bewertet die Landesregierung das Vorhaben Baden-Württembergs, bis 2020 die Zahl der verunglückten und getöteten Radfahrenden um 40 % zu reduzieren, und welchen Einfluss nimmt das Vorhaben in Baden-Württemberg auf eigenen Bemühungen in Niedersachsen?

Beiträge und Vorhaben anderer Bundesländer finden in der strategischen Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit der Landesregierung stets Berücksichtigung.

Das Verkehrssicherheitskonzept des Landes Baden-Württemberg will bis 2020 die Gesamtzahl der Getöteten und Verunglückten um 40 % reduzieren - nicht nur die Zahl der Radfahrenden.

152. In welcher Weise folgt die Landesregierung den acht Forderungen aus dem Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Sicherheit für Rad- und Fußverkehr: Sichtfelderweiterung für Fahrerkabinen von Lkw und Abbiegeassistenzsysteme verpflichtend einführen“ (Drucksache 18/758), um die Sicherheit von Menschen auch auf dem Fahrrad im Zusammenhang mit Unfällen durch Lkw im Stadtverkehr deutlich zu erhöhen?

Die Landesregierung tritt mit Nachdruck für eine Erhöhung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer ein. Neben Maßnahmen im baulichen Bereich, wie z. B. vorgezogenen Haltlinien und Kennzeichnung der Aufstellungsflächen für Radfahrer vor Ampeln, sieht die Landesregierung insbesondere in der verpflichtenden Ausrüstung schwerer Lkw mit Abbiegeassistenzsystemen ein großes Potenzial zur Vermeidung von Abbiegeunfällen. Deshalb hat sie auch die entsprechende Bundesratsinitiative der Bundesländer Hessen, Brandenburg und anderer Länder ausdrücklich unterstützt. Angesichts der bestehenden Initiative hält sie es nicht für nötig, zusätzlich eine eigene Bundesratsinitiative mit derselben Zielrichtung zu ergreifen.

Die Behandlung einschließlich parlamentarischer Beratung des Entschließungsantrags der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (Drucksache 18/758) ist den entsprechenden Drucksachen zu entnehmen.

153. In welcher Weise integriert das Land bei der Verkehrserziehung im Rahmen der jährlichen Einschulungen auch die Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen und dabei nicht selten andere Kinder und Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gefährden?

Die auf Langfristigkeit angelegte gemeinsame Schulanfangsaktion „Kleine Füße - sicherer Schulweg“ des Kultusministeriums mit dem Ministerium für Inneres und Sport, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung und den Gemeinde-Unfallversicherungsverbänden Braunschweig, Hannover, Oldenburg, dem ADAC Niedersachsen/Sachsen-Anhalt, der Landesverkehrswacht Niedersachsen e. V. sowie dem Landeselternrat richtet sich an Schülerinnen und Schüler der ersten Klassen und deren Erziehungsberechtigte sowie Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer. Im Rahmen des Curriculums Mobilität in einer Bildung für nachhaltige Entwicklung will die niedersächsische Schulanfangsaktion sicherheitsfördernde Hinweise für den Schulweg geben und die Herausforderung den Schulweg allein zu bewältigen fördern.

Bereits im Vorfeld der Einschulung soll eine Sensibilisierung für den Schulweg zu Fuß erreicht werden, indem Kindertagesstätten als Kooperationspartner in die Schulanfangsaktion eingebunden werden. Dazu soll für Eltern und Kinder durch den Erwerb eines „Fußgängerpasses“ o. ä. ein Anreiz geschaffen werden, sich mit dem Thema zu beschäftigen. Das Ziel ist, Eltern und Kindern Handlungssicherheit in Bezug auf den bald anstehenden Schulweg zu vermitteln und zum Schulweg zu Fuß zu motivieren. Die Verkehrswachten und die Verkehrssicherheitsberaterinnen und -berater der Polizei stehen Kindertagesstätten und Schulen unterstützend zur Seite.

Die Materialien zur Kampagne „Kleine Füße - sicherer Schulweg“ weisen auf die mit dem Schulanfang verbundenen Verkehrsgefahren hin. Sie wenden sich vorrangig an die Erziehungsberechtigten sowie die Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer und geben Tipps und Hinweise, wie die Kinder zu sicheren Verkehrsteilnehmenden auf ihrem Schulweg werden können. Elternbriefe mit allgemeinen Hinweisen zu den Themen „Sicher zu Fuß zur Schule“, „Sicher mit dem Bus zur Schule“ und „Sicher

mit dem Auto zur Schule“ ergänzen dies. Die Elternbriefe stehen in deutscher, türkischer, russischer, polnischer und arabischer Sprache zur Verfügung.

Im Film „Abenteuer Schulweg“ wird vermittelt, wie gesund, bewegungs- und beziehungsfördernd sowie entspannend es ist, wenn Kinder zu Fuß zur Schule gehen. Der Film sowie eine Power-Point-Präsentation können an den vorbereitenden Einschulungselternabenden sowie dem ersten Elternabend nach Schulbeginn in den Grundschulen eingesetzt sowie für den Unterricht genutzt werden.

Eine Untersuchung im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) über die Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen in Deutschland zeigt, dass die Sicherheit und eigenständige Mobilität von Schülerinnen und Schülern durch Schulwegpläne erhöht werden kann. In Schulwegplänen werden sowohl gefahrenreduzierte Wege als auch gefahrenträchtige Stellen dargestellt. Zur Erstellung und Aktualisierung von Schulwegplänen hat die BASt den Leitfaden „Schulwegpläne leichtgemacht“ erstellt. Eltern und Schülerinnen und Schüler werden in die Erarbeitung von Schulwegplänen an Grundschulen eingebunden.

Das Projekt „Bus auf Füßen (Walking Bus)“ und die Einrichtung von Hol- und Bringzonen sind gute Alternativen zu der vielfach praktizierten Beförderung der Schülerinnen und Schüler mit dem elterlichen Kraftfahrzeug. Der an einem Praxisbeispiel entwickelte „Leitfaden zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Grundschulen“ kann bei der Einrichtung derselben unterstützen und steht als Download auf dem Niedersächsischen Bildungsserver zur Verfügung. Sowohl bei der Einrichtung des „Bus auf Füßen“ als auch bei der Errichtung von Hol- und Bringzonen werden Erziehungsrechte eingebunden.

Die von der Fachberatung Mobilität der Niedersächsischen Landesschulbehörde und der Verkehrssicherheitsberatung der niedersächsischen Polizei entwickelten Unterrichtsmaterialien für die Klassen 1 bis 3 der Grundschule binden ebenfalls die Erziehungsberechtigten in den einzelnen Phasen ein. Die Publikation „Der Fußgänger-Profi“ und die Übersetzungen der zugehörigen Elternbriefe in Russisch, Arabisch, Persisch, Englisch, Polnisch, Französisch und Türkisch stehen als Download ebenfalls auf dem Niedersächsischen Bildungsserver zur Verfügung.

Eine Kombination der vorstehend beschriebenen Maßnahmen kann die Sicherheit der Schulanfängerinnen und Schulanfänger auf ihrem Schulweg deutlich erhöhen. Hierzu gehört aber immer auch die Einbindung der Eltern. Die Verkehrsbehörden, die Polizei und die Verkehrswachten unterstützen entsprechende örtliche Initiativen von Grundschulen oder Elternvertretungen.

Die Polizei Niedersachsen unterstützt die niedersächsischen Schulen in deren Aufgabe der Mobilitätserziehung. Insbesondere im Rahmen der jährlichen Einschulung bildet regelmäßig die Durchführung einer Vielzahl mit weiteren Partnern abgestimmter Präventionsmaßnahmen einen Schwerpunkt der polizeilichen Unfallpräventionstätigkeit.

I. Personelle Ressourcen im Verkehrsministerium

154. Wie viele Stellen mit welchem wöchentlichen Arbeitsstundenumfang stehen im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung in welchen Referaten für den Bereich Radverkehr zur Verfügung?

Die Aufgaben im Bereich „Radverkehr“ werden im MW wie folgt wahrgenommen:

- Das Referat 23 (Tourismus, Kreativwirtschaft) nimmt die Aufgaben mit einer Stelle und rund 0,2 VZE wahr.
- Das Referat 40 (Verkehrspolitik, Mobilität, Logistik) nimmt die Aufgaben mit einer Stelle und insgesamt rund 0,1 VZE wahr.
- Das Referat 41 (Bundesfernstraßen, Grundsatzangelegenheiten Bundesauftragsverwaltung) nimmt die Aufgaben mit vier Stellenanteilen und insgesamt rund 0,7 VZE wahr.

- Das Referat 42 (Landesstraßen, Kommunale Straßenbauförderung, Straßenverkehrsmanagement und -betrieb) nimmt die Aufgaben mit sieben Stellenanteilen und insgesamt rund 1,50 VZE wahr.

Weitere Aufgaben werden z. B. im Rahmen der Förderung von Bike+Ride-Anlagen, der Verkehrssicherheit oder im Rahmen von Leitungstätigkeiten ohne konkreten VZE-Schlüssel wahrgenommen.

155. Wie viele Stellen in welchem Wochenarbeitsstundenumfang werden im Verkehrsministerium zu welchem Zeitpunkt und für welche Dauer für den Bereich Radverkehr neu und zusätzlich geschaffen?

Es ist derzeit nicht vorgesehen, zusätzlichen Stellen für die Aufgaben im Bereich „Radverkehr“ zu schaffen.

156. In welcher Weise wirkt sich die personelle Situation im Verkehrsministerium für den Fachbereich Radverkehr auf die Entwicklung, Planung und Umsetzung der Radverkehrspolitik in Niedersachsen aus?

Das MW nutzt die durch den Landtag zur Verfügung gestellten personellen Ressourcen sachgerecht für die ordnungsgemäße Erfüllung seiner Aufgaben. Hierzu zählt der Radverkehr als wichtiger Verkehrsträger, soweit die Landesebene hierfür zuständig ist.

157. In welcher Weise ist es unter den gegebenen personellen Umständen zeitlich möglich, ein Fahrradmobilitätskonzept für Niedersachsen zu entwickeln und die darin festgehaltenen Maßnahmen umzusetzen?

Mit den vorhandenen Ressourcen und der Beteiligung der niedersächsischen Radverkehrsakteure u. a. über den Runden Tisch Radverkehr ist es durch die Beauftragung eines Gutachterteams gelungen, die Grundlage für das Fahrradmobilitätskonzept zu erarbeiten. Das Fahrradmobilitätskonzept liegt als Gutachterbericht seit Juni 2018 vor.

Vor dem Hintergrund ihrer Wirksamkeit und Priorität sowie der vorhandenen Ressourcen wird in einem nächsten Schritt festgelegt werden, welche der von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsschwerpunkte in welcher Reihenfolge sukzessive bearbeitet werden sollen.

158. Spiegelt der Stellen- und Stundenumfang für den Radverkehr im Verkehrsministerium in angemessener Weise die Priorität wider, die die Landesregierung der Radverkehrspolitik insbesondere im Bemühen um saubere Luft und die Gesundheit der Menschen in Städten und stark frequentierten Orten einräumt?

Ja.

Sanierung von Radwegen an Landesstraßen bis 2020

Strasse	Maßnahme
L 1	Oldersum, km 20,000 - 19,500
L 1	Rahe - Holzloog L1-50-1729/80-1389
L 1	Westerende - Haxtum L1-80-10/ 3040
L 2	Campen-Upleward L2-30-1700/4710
L 2	Wybelsum- Larrelt L2-50/0-1075
L 2	Oldersum - Neermoor,
L 3	Pewsum - Midlum, L3-25-713/30-1070
L 6	Westochtersum L 6-90-1171/2362
L 6	W- ochtersum - O-ochtersum L 6-90-2362/3115
L 6	Ostochtersum-Barkholt L6-100-0/1793
L 7	Dornum - Dornumergrode L7-80-130/2493
L 11	Leerhafe - Reepsholt L 11-30-14 / 2910
L 11	Wittmund - Leerhafe km 0,883 - 5,153
L 14	Timmel, km 8,832 - 9,009
L 16	Bunde-BAB Bunde L16-10-0/340
L 16	Bunde-Ditzumerverlaat L16-10-3400/50-2627
L 16	Bunderhee L16-10-5150/5950
L 27	Neuwesteel L27-30-0/30-2981
L 27	Mittelmarsch-Westermarsch L27-30-0/ 40-1327
L 34	OD Aurich, L34-10-1/573
L 34	Aurich - Wiesedermeer, km 2,60-2,90; 0,00-0,55
L 39	Salzbergen L39-80-500/2728
L 40	Hanekenfähr - Elbergen L40-75-0/5230
L 42	Bardel - Gildehaus L 42-10-2000/7650
L 45	Hohenkörben-ODWietmarschen L45-40-0/75-100
L 51	südl. Papenburg L51-80-2500/ 90-2108
L 54	Klein Berßen - Sögel L 54-40-280/50-2551
L 55	Dohren - OD Herzlake L55-20-35/35-1266
L 55	OD Vinnen - OD Wieste L55-100-0/110-4370
L 61	Apeldorn - Klein Berßen L 61-20-80/20-1860
L 66	Lengerich - OD Gersten L66-25-0/40-300
L 67	/L 48 Gem. u. OD Dalum L67-60-2700/L48-50--588
L 93	Altenmelle bis Melle L93-85-110/610
L 94	Glandorf - Bad Laer L94-5-0/4200
L 95	Georgsmarienhütte-Borgloh L95-75-300/90-3704
L102	Berge - Herzlake L102-100-4300/120-1450
L111	Balje - Krummendeich L111-50-112/50-5143
L111	Dornbusch - Drochtersen L111-110-538/110-2630
L111	Drochtersen-Assel L 111- 130-800/140-1750
L114	Oldendorf - Estorf, km 5,15 - 4,800
L114	Oldendorf - Kuhla km 3,900 - 3,600
L114	Gem. Himmelpforten L114-45-2885/45-2954
L116	Gem. Laumühlen L116-90-5.449/90-5.464
L118	Neuenkirchen - Otterndorf km 33,755 - 34,900
L119	Bederkesa - Lintig L119-100-665/100-685
L119	Lintig - Meckelstedt L119- 120-163/631

Strasse	Maßnahme
L119	Großenhain - Meckelstedt, km 14,000 - 12,366
L122	Kuhstedt-Messelkamp L122-10-5228/25-650
L122	Gnarrenburg - Kuhstedt, km 25,590 - 25,800
L122	Rhade - Glinstedt, km 14,350 - 14,200
L122	Bademühlen-Zeven L122/103-300/1080
L122	Ostereistedt-Zeven L 122 90-300 /4400
L123	Essel - Kutenholz L123-30-5914/40-1043
L123	Aspe - Bargstedt, km 21,330 - 21,770
L123	Bargstedt - Ohrensen L123-100-285/110-12
L124	Zeven - Heeslingen L124-5-569/25-2799
L124	Wangersen - Steddorf, km 28,850 - 29,600
L124	Hollenbeck - Ahlerstedt, km 20,030 - 22,500
L124	Harsefeld - Hollenbeck, km 17,300 - 19,150
L124	Sandkrug - Helmste L124-180-2382/180-6564
L125	Dollern - AS Dollern (A26) km 3,700 - 3,400
L127	Ahrenmoor - Ahrenswolde, km 15,000 - 15,400
L128	Vorm Moor - Köhlen L128-90-2666/90-2765
L129	Dorum - Midlum, km 24,570 - 25,180
L130	Beckdorf - Apensen L130-180-424/180-2217
L130	Schragenberg - Grundoldend L130-223-20/2594
L131	Scheeßel-Westervesede L131-30-630/3476
L133	Westertimke-Kirchtimke L133/70-4083/4303
L133	L 153 bis OD Grasberg/ K10 L133-40-0/40-1723
L134	Meyenburg - Schwanewede km 31,950 - 28,850
L135	Stotel - Hahnenknoop, km 14,800 - 17,500
L135	Gem. Börsten-Driftsethe, km 24,750 - 21,150
L140	Hollern - OD Steinkirchen 60-1.342/1362+70-869/889
L140	Hollern - Grünendeich, km 9,450 - 9,900
L140	OD Jork L140-110-1450/110-1750
L140	Grünendeich - Steinkirchen km 6,500 - 10,000
L140	Mittelnkirchen - Jork km 15,400 - 17,500
L143	Wehdel - Geestenseth L143-110-617/110-1970
L158	Daulsen-Förth L158-90-1650/100-1430
L165	Karlshöfener M.-Karlshöf. L165-30-2003/30-4973
L168	Bassen-Ottersberg Bhf L168-48-0/50-342
L168	Stuckenbostel-Ottersberg, L168-60-1822/3643
L170	Lünzen-Zahrensen L170-40-1950/3950
L170	Krgz.ROW-OD Lünzen/ K29, L170-20-2670/1931
L171	Visselhövede-Drögenbostel, L171-160-975/170-2953
L180	Engehausen-Winsen/Aller L180-20-365/30-9050
L191	Neustadt - Empede L191-10-652/2570
L201	L203 - Oiste L201-40-6944/7607
L203	Morsum-Thedinghausen L203-85-690/120-1075
L203	Groß Hutbergen - Blender L203-150-198/160-43
L213	Nindorf - Hanstedt L213-40-150/1960
L213	Helmstorf - Harmstorf, km 2,610 - 3,700
L215	Brackel - Thieshope, km 6,530 - 7,800
L217	Rönne - Niedermarschacht km 13,980 - 14,900
L222	OD Bleckede km 1,600 - 0,980

Strasse	Maßnahme
L231	OD Walmsburg km 8,400 - 9,050
L234	Luhdorf - Garstedt, km 4,850 - 3,300
L235	Neu Wulmstorf- Rübke, km 8,300 - 6,350
L284	Gem.Hohne-Ummern, km 14,700 - 16,750
L298	Bergen - Belsen L298-65-2040/68-250
L331	ODEmtinghausen - Krgz. L331-130-640/180-814
L333	Kl. Bramstedt - Syke km 5,393 - 5,585
L333	Gem. Bramstedt km 3,120 - 5,230
L337	Stuhr - Brinkum km 2,180 - 2,350
L341	K 1 - Ehrenburg L341-30-545/1150
L348	Ldgr. NRW - Diepenau km 31,250 - 30,600
L348	Lavelshoh - Bramkamp km 27,630 - 27,200
L348	Warmesen - Lohhof km 18,550 - 15,300
L351	Gem. Hoya km 28,150 - 27,860
L352	Calle - Bücken km 1,268 - 1,120
L360	Loccum - Rehburg km 8,200 - 7,900
L371	Nordsehl - Pollhagen L371-40-1854/2040 und
L372	Niedernwöhren - Wiedensahl L372-55-200/600 u.
L390	Garbsen - B6 km 2,300 - 2,000
L402	Pattensen - Hüpede km 4,800 - 5,846
L410	Sarstedt - Giften km 3,332 - 3,792
L410	OD Sarstedt, 2. BA, Ern. km 2,150-1,500
L430	Hagen - Holzhausen L430-10-910/1240
L435	Exten - Krankenhagen L435-20-0/30-1000 (Fb.)
L445	Stadthagen - Lüdersfeld L445-23-230/60-210 s.Notiz
L450	OD Rusbend - Grenze NRW L450-50-380/3750 (Fb.) und
L467	Kl. Förste - Harsum km 2,600 - 0,987
L475	Vechelade - OD Bortfeld L475-273-1485/290-615
L556	Lenglern - Harste L556-10-950/2050
L567	Rittmarshsn.- Wöllmarshsn. L567-100-17/680 und
L569	Nesselröden - Westerode L569-115-2028/125-390 u.
L572	Salzderhelden - Immensen L572-60-15/70-540
L601	Walkenried - Wieda km 47,315 - 45,500
L604	bei Bad Sachsa,
L807	Moorwarfen-Moorhusen L807-7-341/976
L810	Kaiserei - Horumersiel L810-70-0/80-1190
L812	Jever - Waddewarden, 3-717/3168
L814	Sillenstede-Grafschaft L814-15-500/1700
L815	Neuenburg-Zetel L815-190-0/190-1650
L815	Kayhauserfeld - Kayhausen, km 12,800 - 14,400
L815	Blauhand-Sande FBE-L815-225-2820/4960
L820	Godensholt - Ocholt L820-10-3000/4361
L828	Friedrichsfehn km 9,100-12,700
L828	Oldenburg - Friedrichsfehn km 6,250 - km 8,150
L836	Molbergen - Peheim, L836-50-650/5638
L838	OD Löningen km 0,065- 0,388
L839	Löningen - Lindern L839-40-1800/50-380
L846	Vörden - Neuenwalde
L847	Garrel - Wardenburg L847-50/5780-60/680

Strasse	Maßnahme
L847	Wardenburg- Nikolausdorf km 10,200 -km 12,200
L850	Südlohne - Kroge, L850-10-0/3397
L850	B 214 bis Kroge L850-20-0/1678
L851	Damm - OD Holdorf L851-20-1200/35-1300
L859	Tossens - Ruhwarden, km 16,200 - 18,300
L866	Oldenburg km 5,250 - km 5,500
L867	Nutzhorn km 6,350 - km 6,500
L867	Wübbenhorst - Langenberg km 12,300 - km 13,100
L867	Hude - Maibusch, km 17,580 - 18,750
L868	Oldenburg - Hurrel, km 9,800 - 13,982
L870	Schneiderkrug-Alhorn L870-15-0/35-420
L870	Wardenburg - Sage, km 12,950 - 10,600
L870	Oldenburg - Tungeln km 4,260 - km 5,800 beids.
L872	Oldenburg - Kirchhatten km 12,280 - km 15,400
L872	Oldenburg - Kirchhatten, km 8,900 - 5,910
L875	Del.Hasbergen - Einm. L877 km 4,675 - km 5,500
L875	OD Bardewisch - Harmenhaus km 14,635 - km 16,159
L886	Strückhausen - Popkenhöhe L886-10-600/2420
L887	Ganderkesee - Delmenhorst, km 26,231 - 28,050