Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung

Anfrage des Abgeordneten Christian Frölich (CDU)

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

Wie ist der Stand der Radverkehrsförderung auf Wirtschaftswegen?

Anfrage des Abgeordneten Christian Frölich (CDU), eingegangen am 09.09.2026 - Drs. 19/11654, an die Staatskanzlei übersandt am 23.09.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 21.10.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Wirtschaftswege stellen im Flächenland Niedersachsen eine bereits bestehende Infrastruktur dar, die für Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz genutzt werden kann. Die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Wege für den Alltags- und Freizeitradverkehr berührt dabei Belange der Verkehrs-, Landwirtschafts- und Umweltpolitik. Bereits im Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen 2021 kündigte das Land unter Maßnahme H 5.5 an, die Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr zu vereinfachen und hierfür eine rechtssichere Mustervereinbarung zu erarbeiten.[1] Auch der Koalitionsvertrag von SPD und Bündnis 90/Die Grünen enthält das Ziel eines durchgängigen Radverkehrsnetzes und sieht dabei die Nutzung vorhandener Potenziale im ländlichen Raum vor.[2]

Im Rahmen der parlamentarischen Beratung des Antrags „Niedersachsen tritt in die Pedale: Fahrradland Nummer 1 weiter stärken!“ (Drs. 19/6820) brachte die CDU-Landtagsfraktion im Jahr 2025 einen Änderungsantrag (Drs. 19/7495) ein, der u. a. die Prüfung einer Öffnung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr sowie die Bereitstellung einer Handreichung für die Kommunen vorsah. Der jüngst eingebrachte Antrag „Nachhaltige Mobilität in Urlaub und Freizeit: Rad- und Wanderwege touristisch ausbauen“ (Drs. 19/9619) enthält ebenfalls Prüfaufträge zur Nutzung und Weiterentwicklung entsprechender Wegeinfrastrukturen.

Vorbemerkung der Landesregierung

Wirtschaftswege, ebenso wie landwirtschaftliche Wege und Waldwege, können insbesondere im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Ergänzung bestehender Radverkehrsverbindungen darstellen. Sie dienen vorrangig der Erschließung landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzter Flächen, können zugleich aber auch für den Alltags- und Freizeitradverkehr von Bedeutung sein. Dies gilt insbesondere für die Anbindung touristischer Ziele und für gemeindeübergreifende Radverkehrsverbindungen.

Die Nutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr wirft planerische, rechtliche und praktische Fragen auf. Dies stellt Länder und Kommunen bundesweit vor Herausforderungen. Ob ein Wirtschaftsweg in ein Radverkehrsnetz einbezogen werden kann, ist anhand der örtlichen Verhältnisse im Einzelfall zu beurteilen. Zu berücksichtigen sind insbesondere die Eignung des Weges, die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie die Zuständigkeiten für Unterhaltung und Verkehrssicherung.

---

[1] vgl. Fahrradmobilitätskonzept Niedersachsen 2021 - Radverkehr neu denken; Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung, S. 29.

[2] Koalitionsvertrag zwischen der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) Landesverband Niedersachsen und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Niedersachsen, S. 32.

1. Wurden in der aktuellen Legislaturperiode konkrete Schritte zur Einbindung von Wirtschaftswegen eingeleitet? Falls ja, welche?

Das Land hat im Jahr 2024 eine Handreichung zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte veröffentlicht. Sie unterstützt insbesondere kleinere Kommunen bei der Entwicklung eigener Netze für den Alltags- und Freizeitradverkehr, ist jedoch nicht speziell auf Wirtschaftswege ausgerichtet.

Das Land Niedersachsen unterstützt die Radverkehrsinfrastruktur durch unterschiedliche Förderangebote. So fördert das Land seit 2026 zusätzlich den Ausbau öffentlich zugänglicher, multifunktionaler Wege mit Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität.

Das Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) hat zudem die Waldbehörden für das Instrument der Freizeitwege sensibilisiert und um einen Informationsaustausch mit den Kommunen gebeten. Als weiterer Schritt ist eine Handreichung zur Nutzung von Wirtschafts- und Waldwegen vorgesehen.

2. Welcher Stand besteht hinsichtlich der auch in der Drucksache 19/7495 geforderten Handreichung für Kommunen?

Die Forderung nach einer Handreichung war Bestandteil des Änderungsantrags der Fraktion der CDU in der Drucksache 19/7495. Dieser Änderungsantrag wurde vom Landtag am 10. September 2025 abgelehnt.

Der Landtag hat die Landesregierung jedoch mit dem am selben Tag gefassten Beschluss mit der Drucksachennummer 19/8349 gebeten, eine Handreichung für die Nutzung von Wirtschafts- und Waldwegen zu erarbeiten. Ziel ist es insbesondere, Haftungsfragen aufzuarbeiten und mehr Rechtssicherheit für die Beteiligten zu schaffen.

Die Landesregierung beabsichtigt vor diesem Hintergrund, eine Handreichung zu erarbeiten, in der insbesondere die rechtlichen Rahmenbedingungen (Verkehrssicherung und mögliche vertragliche Regelungen) praxisorientiert aufbereitet werden. Ein konkreter Zeitpunkt für die Bereitstellung kann derzeit noch nicht genannt werden.

3. Ist die im Fahrradmobilitätskonzept 2021 angekündigte Mustervereinbarung erarbeitet worden? Falls nein, wann ist damit zu rechnen?

In der Abstimmung zwischen dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen (MW) und dem ML hat sich gezeigt, dass die Thematik komplexer ist als ursprünglich erwartet. Zugleich sind die personellen Ressourcen des Landes für die vielfältigen Aufgaben im Bereich des Radverkehrs begrenzt. Daher konnte das Thema bislang noch nicht final bearbeitet werden.

Siehe darüber hinaus Antwort zu Frage 2.

4. Plant die Landesregierung eine landesweite Netzkonzeption zur systematischen Integration von Wirtschaftswegen in das Alltagsradnetz?

Wirtschaftswege können bei kommunalen und regionalen Netzplanungen berücksichtigt werden, wenn sie für den Radverkehr geeignet sind und die rechtlichen Voraussetzungen für ihre Nutzung vorliegen. Dies gilt sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradverkehr. Das Land unterstützt die Kommunen hierbei mit der im Jahr 2024 veröffentlichten Handreichung zur Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte.

Über die Einbindung einzelner Wirtschaftswege soll weiterhin auf kommunaler oder regionaler Ebene entschieden werden. Dort können insbesondere die örtlichen Verhältnisse, die Wegebeziehungen und mögliche Nutzungskonflikte angemessen beurteilt werden.

Eine eigenständige landesweite Netzkonzeption speziell zur Integration von Wirtschaftswegen in das Alltagsradnetz ist derzeit nicht geplant.

5. Wird bei der Fortschreibung der Prioritätenliste für Radwege an Landesstraßen geprüft, ob parallele Wirtschaftswege als Alternative in Betracht kommen?

Das Radwegekonzept an Landesstraßen aus dem Jahr 2016 wird derzeit aktualisiert und zu einem ganzheitlichen Konzept für Radwege an Bundes- und Landesstraßen weiterentwickelt. Im Rahmen der Konzepterstellung sollen die möglichen Maßnahmen anhand einheitlicher Kriterien bewertet und priorisiert werden (siehe auch Vorbemerkung).

Dabei können auch vorhandene alternative Wegeführungen berücksichtigt werden. Hierzu gehören grundsätzlich parallel oder in räumlicher Nähe verlaufende Wirtschaftswege. Ob ein solcher Weg eine geeignete Alternative darstellt, hängt insbesondere von seinem Verlauf, seiner baulichen Eignung und seiner dauerhaften Nutzbarkeit ab.

Daneben sind mögliche Nutzungskonflikte sowie die Verkehrs- und soziale Sicherheit zu berücksichtigen. Insbesondere entfernt von Straßen oder Siedlungen verlaufende Wege können aufgrund geringer sozialer Kontrolle oder ihrer abgeschiedenen Lage von einem Teil der Radfahrenden nicht als gleichwertige Alternative wahrgenommen werden.

Das Vorhandensein eines Wirtschaftsweges führt daher nicht automatisch dazu, dass kein Bedarf für einen straßenbegleitenden Radweg besteht. Entscheidend ist die Gesamtbewertung im jeweiligen Einzelfall.

6. Welches Ressort ist federführend für die Integration von Wirtschaftswegen zuständig?

Die Zuständigkeit für einen konkreten Wirtschaftsweg richtet sich insbesondere nach dessen rechtlicher Einordnung, den Eigentumsverhältnissen und der Trägerschaft. Sie liegt regelmäßig bei kommunalen oder sonstigen Wegebaulastträgern beziehungsweise bei den Eigentümerinnen und Eigentümern.

Eine einheitliche Ressortzuständigkeit für die Integration von Wirtschaftswegen besteht nicht. Das MW ist für die grundsätzlichen Angelegenheiten des Radverkehrs und der Radverkehrsförderung zuständig. Das ML verantwortet insbesondere den Bereich Wirtschaftswege, landwirtschaftliche Wege und Waldwege und die entsprechenden Förderangebote.

7. Erfolgt hierzu gegebenenfalls eine abgestimmte Zusammenarbeit zwischen Wirtschafts-, Landwirtschafts- und Umweltministerium? Falls ja: In welcher Form erfolgt diese Zusammenarbeit?

Soweit die Zuständigkeiten mehrerer Ressorts berührt sind, erfolgt eine anlassbezogene Abstimmung zwischen dem MW, dem ML und dem Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz. Alle drei Ressorts sind zudem beim Runden Tisch Radverkehr unter Federführung des MW vertreten. Dort tauschen sich die für den Radverkehr verantwortlichen Institutionen regelmäßig zu unterschiedlichen aktuellen Themen aus. Einer darüber hinausgehenden ressortübergreifenden Arbeitsstruktur ausschließlich zur Integration von Wirtschaftswegen bedarf es daher nicht.

8. Können bestehende Programme der Wirtschaftswegeförderung und der Radverkehrsförderung kombiniert werden?

Eine pauschale Antwort ist angesichts der zahlreichen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten von Bund, Ländern und Europäischer Union nicht möglich. Die Programme unterscheiden sich insbesondere hinsichtlich ihrer Fördergegenstände, Voraussetzungen und Regelungen zur Kombination mit anderen Fördermitteln. Einen Überblick bietet die Förderfibel des Mobilitätsforums Bund.

Das ML fördert seit 2026 Wirtschaftswege mit Mitteln aus dem Sondervermögen Infrastruktur und Klimaneutralität. Diese Mittel sind grundsätzlich mit anderen Fördermitteln kumulierbar. Ob eine Kombination mit Programmen der Radverkehrsförderung im Einzelfall zulässig ist, richtet sich nach den Bestimmungen der jeweiligen Förderprogramme.

Die Kombinierbarkeit ist daher für jedes Vorhaben gesondert zu prüfen. Eine frühzeitige Abstimmung mit den zuständigen Bewilligungsstellen ist zu empfehlen.

9. Prüft die Landesregierung gegebenenfalls eine abgestimmte Förderstrategie zur Mehrfachnutzung von Wirtschaftswegen?

Das ML fördert mit dem in der Antwort auf Frage 8 genannten Programm den Ausbau öffentlich zugänglicher, multifunktionaler Wege. Damit besteht bereits ein Förderansatz, der die landwirtschaftliche und forstwirtschaftliche Nutzung mit dem Fuß- und Radverkehr sowie der Freizeitnutzung verbindet.

Eine darüber hinausgehende ressortübergreifende Förderstrategie speziell zur Mehrfachnutzung von Wirtschaftswegen ist derzeit nicht vorgesehen. Die Landesregierung wird die Erfahrungen mit dem neuen Förderprogramm beobachten und einen sich daraus gegebenenfalls ergebenden Abstimmungsbedarf zwischen den zuständigen Ressorts aufgreifen.

10. Sieht die Landesregierung landesweiten Klärungsbedarf bei Haftungs- oder Verkehrssicherungsfragen?

Die rechtliche Einordnung und die Verkehrssicherungspflichten hängen von den Umständen des Einzelfalls ab. Maßgeblich sind insbesondere der rechtliche Status, die vorgesehene Nutzung und der Zustand des Weges. Bei Wegen im Wald oder in der freien Landschaft sind zudem die Regelungen des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) zu beachten.

Das NWaldLG ermöglicht das Radfahren auf tatsächlich öffentlichen Wegen. Beruht die öffentliche Nutzung auf der Zustimmung oder Duldung der Eigentümerin oder des Eigentümers, kann zur dauerhaften Sicherung ein Gestattungsvertrag erforderlich sein. Zudem steht den Kommunen mit den Regelungen über Freizeitwege ein Instrument zur Verfügung, das u. a. die Ausweisung, Unterhaltung und Verkehrssicherung solcher Wege erfasst.

Teilweise bestehen bereits Vereinbarungen zwischen Kommunen und privaten Eigentümerinnen und Eigentümern zur Nutzung, Unterhaltung und Verkehrssicherung privater Wege. Solche Vereinbarungen können die Zuständigkeiten transparent regeln, müssen aber an den jeweiligen Einzelfall angepasst werden.

Die Landesregierung sieht daher Bedarf für eine praxisorientierte Aufbereitung dieser Fragen in der geplanten Handreichung, siehe Antwort zu Frage 2. Eine allgemeine landesrechtliche Neuregelung ist derzeit nicht vorgesehen.

(verteilt am 26.10.2026)