

N i e d e r s c h r i f t

über die 41. - öffentliche - Sitzung

des Unterausschusses „Tourismus“

des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung

am 29. April 2026

Hannover, Landtagsgebäude

Tagesordnung:

Seite:

Nachhaltige Mobilität in Urlaub und Freizeit: Rad- und Wanderwege touristisch ausbauen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen -
[Drs. 19/9619](#)

<i>Beginn der Beratung</i>	3
<i>Unterrichtung</i>	3
<i>Aussprache</i>	7
<i>Verfahrensfragen</i>	11

Anwesend:

Mitglieder des Unterausschusses:

1. Abg. Oliver Ebken (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
3. Abg. Karin Emken (SPD)
4. Abg. Frank Henning (SPD)
5. Abg. Björn Meyer (SPD)
6. Abg. Philipp Meyn (SPD)
7. Abg. Saskia Buschmann (CDU)
8. Abg. Axel Miesner (CDU)
9. Abg. Jonas Pohlmann (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Sina Maria Beckmann (GRÜNE)
12. Abg. Tamina Reinecke (GRÜNE)
13. Abg. Thorsten Paul Moritze (AfD)

Von der Landtagsverwaltung:

Regierungsrat Martin.

Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

Sitzungsdauer: 13:45 Uhr bis 14:27 Uhr.

Tagesordnung:

Nachhaltige Mobilität in Urlaub und Freizeit: Rad- und Wanderwege touristisch ausbauen

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/9619](#)

erste Beratung: 85. Plenarsitzung am 29.01.2026

AfWVBuD,

vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UATourismus

Beginn der Beratung

Unterrichtung

RL'in **Pürschel** (MW): Niedersachsen ist Fahrradland. Als für Tourismus zuständige Referatsleiterin im Wirtschaftsministerium weiß ich, dass es unsere Absicht ist, unter anderem den Rad- und Wandertourismus in Niedersachsen weiter zu stärken und ihm mehr Attraktivität zu verleihen. Solche Bemühungen können wir aus tourismusfachlicher Sicht nachdrücklich unterstützen.

Der Entschließungsantrag zu nachhaltiger Mobilität beleuchtet viele Aspekte und nicht ausschließlich den Tourismus. Er betrifft allgemeine Themen des Verkehrs und der Verkehrssicherheit wie etwa die Beschilderung, die Kartierung und Digitalisierung von Streckenverläufen und den Einsatz von Schutzstreifen für den Radverkehr. Um die im Entschließungsantrag geäußerten Bitten heute bestmöglich fachlich beantworten zu können, habe ich Unterstützung mitgebracht, die ich nachfolgend vorstelle: von der TMN Frau Werres und Frau Dr. Thiele, die verantwortlichen Referentinnen für den Bereich „Rad und Wandern“, aus dem Referat 75 - Vermessung, Geoinformation - des Innenministeriums Frau Dr. Albert und Herrn Dr. Willgalis, aus dem Referat 42 des Wirtschaftsministeriums Herrn Lengemann, den Allroundexperten rund um das Thema Radverkehr, und zum Aspekt des Straßenverkehrsrechts in Bezug auf Schutzstreifen Herrn Hampe.

1. Kommunen bei der Einrichtung von Knotenpunktsystemen, wie sie bereits in vielen Regionen Niedersachsens erfolgreich etabliert wurden, vor allem in touristischen Regionen zu unterstützen und für dieses System mithilfe der TourismusMarketing Niedersachsen GmbH zu werben

Frau **Werres** (TMN): Die TMN beschäftigt sich seit vielen Jahren mit der Fragestellung, Knotenpunktsysteme im Tourismus in Niedersachsen umzusetzen. Gestatten Sie mir zur Einordnung folgende Erläuterung: Unter der Knotenpunktwegweisung verstehen wir einen Zusatz zur sogenannten Zielwegweisung, also zu den Zielwegweisern, die Ortslagen und Sehenswürdigkeiten für den Radverkehr ausschildern, mit Ziffern. Das ist ein System, das ursprünglich in Belgien entwickelt worden ist, danach in den Niederlanden Verbreitung gefunden hat und aufgrund der Grenznähe in einigen niedersächsischen Landkreisen, die an die Niederlande angrenzen, zuerst in der Grafschaft Bentheim und im Emsland, umgesetzt wurde. Inzwischen ist die Knotenpunktwegweisung bundesweit ein Element, das in vielen Destinationen die Zielwegweisung ergänzt, um Routen für die Gäste flexibler zu gestalten. Das funktioniert wie folgt: Auf einer Karte kann

eingesehen werden, von welchem Knotenpunkt bis zu welchem Knotenpunkt gefahren werden muss. Das wird manchmal salopp „Radeln nach Zahlen“ genannt, weil die Fahrt von Zahl zu Zahl führt, um zum Ziel zu gelangen.

Die nichtmonetäre Unterstützung der TMN zur Entwicklung von Knotenpunktsystemen besteht darin, im Netzwerk Aktivtourismus, in dessen Rahmen wir uns zweimal im Jahr mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen niedersächsischen Reiseregionen treffen, Knotenpunktwegweisungen und Fragestellungen zur Etablierung von Knotenpunktwegweisungen regelmäßig auf die Tagesordnung zu setzen und dadurch den Destinationen einen fachlichen Support zukommen lassen.

Im Antrag wird nach der Vermarktung durch die TMN gefragt. Wir vermarkten in allererster Linie über unsere Website Reiseland-niedersachsen.de, auf der wir Destinationen mit ihren Knotenpunktwegweisungen abbilden. Ergänzend bewerben wir Netze vor allen Dingen dann, wenn sie neu etabliert sind, über unsere anderen Endkunden, Kanäle, unseren Newsletter und über unsere Social-Media-Kanäle.

Wir stellen über das Netzwerk Aktivtourismus sicher, dass wir über neue etablierte Knotenpunktsysteme Kenntnis erlangen, sodass wir dann, wenn ein Knotenpunktsystem etabliert ist, schnell in der Lage sind, es auf unserer Website abzubilden und mit in die Vermarktung aufzunehmen.

RR **Ossege** (MW): Frau Werres hat zur nichtmonetären Unterstützung vorgetragen. Ich ergänze ihre Ausführungen um die monetäre Unterstützung, also die Förderung. Wir können die Knotenpunktsysteme im Rahmen unserer Tourismusförderrichtlinie fördern, mit der überregional bedeutsame touristische Maßnahmen aus Landesmitteln, aus GRW-Mitteln und aus EFRE-Mitteln gefördert werden können. Hiermit können auch Knotenpunktsysteme gefördert werden, wenn damit eine Zertifizierung als ADFC-Radreiseregion angestrebt wird.

2. zu prüfen, inwieweit die Digitalisierung von Rad- und Wanderkarten mit einem Open-Sources-Ansatz gefördert werden kann beziehungsweise soll, um z. B. Navigations-Apps einzubinden und niedersächsische touristische Points of Interest (POIs) in bestehende Plattformen zu integrieren

Frau **Werres** (TMN): Frau Zumbrock hat im Unterausschuss schon häufig über den Niedersachsen-Hub informiert. Daher gehe ich davon aus, dass Sie das System Niedersachsen-Hub kennen. Wir haben neben vielen Daten zu POIs eine ganze Reihe an Tourdaten innerhalb des Niedersachsen-Hubs quasi kartiert; im Rahmen der Datenanlage- und -pflegemechanik des Niedersachsen-Hubs findet die Anlage der Touren für den Niedersachsen-Hub auf regionaler oder örtlicher Ebene statt, je nachdem, wie es in der jeweiligen Destination organisiert ist, weil wir so sicherstellen können, dass Veränderungen an Infrastruktur - Wegen und Routen bei Rad- und Wandertouren -, die regelmäßig vorkommen, vor Ort schnell eingepflegt werden können.

Wir nutzen die Tourdaten aus dem Niedersachsen-Hub einerseits, um unsere eigenen Kanäle - das Portal Reiseland-niedersachsen.de und vor allen Dingen unsere Progressive Web App, die PWA - zu bespielen, in der wir einen deutlich größeren Umfang an Touren darstellen, aber wir nutzen natürlich den Niedersachsen-Hub andererseits auch als Schnittstelle für Anwendungen Dritter, wie zum Beispiel die Landesvermessung. Im Portal GeoLife, auf dem der

Radroutenplaner des Landes verortet ist, werden Tourdaten aus dem Niedersachsen-Hub ausgespielt, sodass auf Landesebene Synergien zwischen den beiden Institutionen, die sich mit diesen Daten befassen, sichergestellt sind. Darüber hinaus werden unsere Tourdaten in Anwendungen Dritter gespielt, die wir entweder selbst auf den Weg gebracht haben oder die wir „nur“ mit Daten beliefern. Im Endeffekt ist die Grundlage der offenen Daten im Niedersachsen-Hub, dass sie bei vielen Outlets verwendet werden.

RL'in **Pürschel** (MW): Frau Dr. Albert aus dem MI kann zum Thema „Nachfolgeanwendung des digitalen Radroutenplaners“ ergänzende Informationen geben.

VmOR'in **Dr. Albert** (MI): Aus Sicht des MI kann festgehalten werden, dass Niedersachsen im Bereich der Radwege bereits sehr gut aufgestellt ist. Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, LGLN, führt seit mehreren Jahren ein landesweites Radwegkataster. Dieses Kataster erfasst das Radwegenetz flächendeckend und nach einheitlichen Standards. Es basiert auf amtlichen Geodaten, wird regelmäßig aktualisiert und ist mit bundesweiten Systemen kompatibel. Wichtig ist dabei: Die Daten stehen entgeltfrei als Open Data zur Verfügung; sie können also von Kommunen, Unternehmen und Privatpersonen gebührenfrei genutzt werden.

Das Kataster ist technisch so aufgebaut, dass es für das Routing, also die Routenplanung, geeignet ist. Das bedeutet, dass sich Radfahrerinnen und Radfahrer zuverlässig, auch über Apps, navigieren lassen können.

Ergänzend dazu betreibt das LGLN gemeinsam mit einem Partner das eben schon erwähnte Portal GeoLife.de. Dort können Routen geplant, heruntergeladen und auch in verschiedene Navigationssysteme übernommen werden. Daneben gibt es das von Frau Werres gerade vorgestellte Portal Niedersachsen-Hub. Diese Angebote greifen ineinander und zeigen, dass die Digitalisierung der Radwege in Niedersachsen schon weit fortgeschritten ist - offen gestaltet und praxisnah nutzbar. Wir sehen insofern keinen zusätzlichen Handlungsbedarf bei der grundsätzlichen Erfassung und Bereitstellung von Radwegedaten.

Perspektivisch sinnvoll ist es jedoch, die Kommunen und Landkreise noch stärker in die laufende Pflege der Daten einzubinden. Das würde die Aktualität weiter verbessern. Dafür sind allerdings noch einige technische Weiterentwicklungen erforderlich.

3. den Leitfaden zur Radwegweisung in Niedersachsen aus dem Jahr 2003 nach aktuellen Erkenntnissen und mit Blick auf die Vereinfachung zur touristischen Nutzung und die Ausweisung barrierefreier Wege weiterzuentwickeln

RR **Ossege** (MW): Wir haben die feste Absicht, diesen Leitfaden zu aktualisieren. Es haben auch schon erste Gespräche mit der TMN - Frau Werres - und Herrn Lengemann aus dem für den Radverkehr zuständigen Referat stattgefunden. Wir sind gerade dabei, die Finanzierung zu klären, weil hierfür wahrscheinlich der Weg einer externen Vergabe beschritten werden muss.

4. in Anlehnung an den Erlass vom 10. Januar 2024 des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, eine Erlassregelung zur Markierung von Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts zu prüfen und deren Markierung so zu ermöglichen,

5. sicherzustellen, dass Schutzstreifen nicht als Ersatz für eine baulich getrennte Führung von Kfz- und Radverkehr gelten, sondern als befristete Übergangslösung dienen, und dass grundsätzlich straßenbegleitende Radwege oder gemeinsame Geh- und Radwege vorzuziehen sind,

6. zu prüfen, inwieweit im Zusammenhang mit der Markierung von Schutzstreifen außerhalb geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden können, und dabei insbesondere Straßen mit schmaler Fahrbahn, hohem Kurvenanteil sowie starkem Lkw- oder landwirtschaftlichem Verkehr als besondere Gefahrenlagen in den Blick zu nehmen.

RR **Hampe** (MW): Wir haben zu dem Thema Schutzstreifen, das verwaltungsintern schon ein bisschen länger in der Diskussion ist, Anfang des Jahres einen neuen Aufschlag gewagt, um auch die neue Hausleitung damit zu befassen. Das ist inzwischen erfolgt.

Wir haben zum Thema „Schutzstreifen außerorts - Chancen und Risiken für den Radverkehr“ einen runden Tisch anberaumt, zu dem wir alle namhaften, damit befassten Institutionen eingeladen haben: ADFC, Landesverkehrswacht, Arbeitsgemeinschaft der fahrradfreundlichen Kommunen, die kommunalen Spitzenverbände. Nach intensiven Diskussionen haben wir das Ergebnis der Hausleitung präsentiert und ihr vorgeschlagen, einen Erlass herauszugeben. Zwischenzeitlich haben wir auch grünes Licht bekommen, sodass wir momentan dabei sind, einen Erlass vorzubereiten. Wir orientieren uns an dem, was die anderen Länder, also insbesondere Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen, bereits in die Wege geleitet haben, behalten uns aber auch vor, einige davon abweichende Dinge neu zu regeln. Darüber werden wir in einer weiteren Zusammenkunft des Runden Tisches sprechen. Der Entwurf liegt also noch nicht vor, ist aber in Arbeit.

7. zu prüfen, inwieweit die Kartierung der touristisch sinnvollen Wanderwege durch das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen im Radwegkataster nach Vorbild von Nienburg landesweit möglich ist

VmOR'in **Dr. Albert** (MI): In Niedersachsen gibt es bislang kein landesweites Wanderwegekataster. Das ist kein Versäumnis, sondern hat fachliche und rechtliche Gründe. Die amtlichen Geobasisdaten des Landes bilden die Topografie ab, also Straßen, Wege, Geländeformen und Landschaftsmerkmale. Eine eigenständige Kategorie Wanderweg ist dabei nicht vorgesehen. Wanderwege verlaufen häufig über vorhandene Fuß- oder Wirtschaftswege. Sie sind vor allem eine touristische Nutzungsform und keine eigenständige Verkehrsinfrastruktur wie Straßen oder Radwege.

Zudem gibt es in Niedersachsen nicht ein durchgehendes landesweites Wanderwegenetz, sondern viele regionale Netze, etwa in Harz, Lüneburger Heide oder Weserbergland. Eine landesweite Verknüpfung würde hier nur einen begrenzten zusätzlichen Nutzen bringen.

Auch technisch ist die Erfassung von Wanderwegen anspruchsvoll. Gerade in Wandergebieten lassen sich Wegeverläufe in Luftbildern oft nicht eindeutig erkennen. Vor allem aber gilt: Ob ein Punkt - wie in Ziffer 7 beschrieben - touristisch sinnvoll ist, hängt stark vom örtlichen Wissen ab, also von Landschaft, Sehenswürdigkeiten und regionalen Besonderheiten. Dieses Wissen liegt bei den regionalen Akteuren im Tourismus und nicht bei einer zentralen Landesbehörde.

Deshalb ist es fachlich sinnvoll, dass Wanderwege weiterhin dezentral und regional erfasst und über zentrale Plattformen wie den Niedersachsen-Hub bereitgestellt werden.

Ein landesweites Wanderwegkataster durch das LGLN wäre rechtlich zurzeit nicht vorgesehen, technisch aufwendig und auch kostenintensiv, und es müsste zudem gegen bereits vorhandene kommerzielle und zivilgesellschaftliche Lösungen abgewogen werden.

Zusammengefasst: Die Verantwortung die Wanderwege liegt sachgerecht bei den regionalen Tourismusakteuren. Eine landesweite zentrale Erfassung wäre aus unserer Sicht mit hohem Aufwand verbunden und bietet nur begrenzten Mehrwert.

8. einen Leitfaden zur Wanderwegweisung in Abstimmung mit dem Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen zu entwickeln.

Frau **Dr. Thiele** (TMN): Auch bei uns ist immer wieder die Frage aufgekommen, ob es einen solchen Qualitätsleitfaden gebe. Wir mussten sie verneinen und haben stattdessen auf den Leitfaden des Deutschen Wanderverbandes verwiesen, der hierfür zwar keine rechtlichen Vorgaben, aber zumindest Leitlinien definiert hat.

Der Mittelweserraum hat diesen genutzt und einen eigenen Leitfaden entwickelt. Es wäre sinnvoll, diesen auf das gesamte Land auszuweiten. Allerdings ist aus unserer tourismusfachlichen Einschätzung dabei zu berücksichtigen, dass das vor allen Dingen dann einen Mehrwert bieten würde, wenn wir nicht nur auf die Wegweisung schauen könnten, sondern dabei auch eine Wegekonzeption und die wegbegleitende Angebotsgestaltung mitberücksichtigen könnten, weil uns diesbezüglich in der Zukunft noch einige Herausforderungen begegnen werden, wenn wir beispielsweise an die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV, an die Distanz von Wegen zu wegebegleitender Infrastruktur wie Gastronomie und Beherbergungsbetriebe denken, deren Anzahl aufgrund des Fachkräftemangels rückläufig ist. Hierin könnte man auch die klimawandelbedingten Schädigungen entlang von Wanderwegen und den Umgang damit einfließen lassen.

Des Weiteren bitte ich zu berücksichtigen, dass ein reiner Wegweisungsleitfaden von der Branche kritisch aufgenommen werden könnte, da es in vielen Regionen unterschiedliche Wegweisungssysteme gibt. Denken Sie beispielsweise an die Holzwegweiser im Harz. Die Mittelweserregion hat, orientiert an der DIN 33466, ein eigenes Wegweisungsdesign entwickelt. Es muss aber auch irgendwo festgehalten werden, wie mit bestehenden Wegweisungssystemen umgegangen werden soll. Gleichwohl bietet ein solcher Leitfaden für eine Neuentwicklung touristischer Wege natürlich eine sehr gute Grundlage.

Aussprache

Abg. **Axel Miesner** (CDU): Ich bitte das Verkehrsministerium gerade in den Moorregionen um Unterstützung bei der Radwegesanierung. Wenn wir das Radfahren befördern wollen, dann müssen wir die Radwege in Ordnung halten und sie sanieren.

Sie haben die Stellungnahmen zu den Ziffern 4 bis 6 sachgerecht zusammengefasst. Ich finde es nicht gut, dass jetzt angestrebt wird, dass Radfahrer auch außerorts die Straße nutzen sollen. Schon die innerörtliche Nutzung der Straße durch Radfahrer wird kritisch und kontrovers diskutiert. Das Land Niedersachsen hat in den 1970er-Jahren, also vor circa 50 Jahren, bewusst ein Programm aufgelegt, das generell vorsah, an Landesstraßen - auch außerorts - Radwege anzulegen. Dieses Programm ist über Jahrzehnte fortgeführt worden. Leider aber gibt es immer noch Landesstraßen ohne Radwege. Ich vermag nicht nachzuvollziehen, warum dieses Programm immer noch nicht abgeschlossen werden können. Die Nutzung von Landesstraßen durch Radfahrer ist für den gesamten Verkehr gefährlich; im Übrigen ist der Radfahrer immer der schwächere Verkehrsteilnehmer. Letztendlich geht die Nutzung des Straßenraumes durch Radfahrer auch zulasten der Wirtschaftsverkehre, denn sie werden dadurch ausgebremst. Das kann nicht im Interesse des Landes sein. Ich kritisiere sehr, dass schwächere Verkehrsteilnehmer die Straße befahren sollen, vor allen Dingen außerorts.

Ihren Aussagen zufolge soll der Radwegebau an Landestraßen befördert werden. Ich vermute aber, dass dieses Ansinnen weiter auf die lange Bank geschoben wird und entgegen diesen Aussagen die prioritär vorgesehenen Maßnahmen nicht zügig umgesetzt werden.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE): Herr Miesner, es geht darum, dass Radfahrende an Straßen, die keinen Radweg haben, aktuell den Straßenraum benutzen müssen. In dem Antrag wird gefordert, diesen Radfahrenden mehr Schutz zu geben. Ich habe vor dem Hintergrund unseres Entschließungsantrags mit Freude vernommen, dass schon geprüft wird, wie die Überlegungen, den Radfahrern mehr Schutz zu geben, umgesetzt werden können.

Meine erste Frage betrifft die Digitalisierung der Rad- und Wanderkarten. Digitalisierung generell ist begrüßenswert, ist aber nie ein abgeschlossener Prozess, weil die Daten laufend gepflegt werden müssen. Zudem wurde gerade erwähnt, dass eine technische Überarbeitung notwendig ist, um das System gut zum Laufen zu bringen. Bitte teilen Sie uns mit, inwieweit eine technische Überarbeitung notwendig ist, wie viel sie kosten wird und ob absehbar ist, dass sie durchgeführt wird. Handelt es sich dabei gegebenenfalls sogar um ein extra Produkt, das noch beschafft werden muss?

Meine zweite Frage betrifft die Kartierung durch die LGLN. Wie werden die Wegedaten denn aktuell von der LGLN gepflegt? Gibt es Möglichkeiten, die Kartierung zu vereinfachen?

VmOR'in **Dr. Albert** (MI): Die technische Weiterentwicklung, die ich angesprochen hatte, bezieht sich darauf, dass man die Kommunen und Landkreise stärker in die Pflege der Daten einbinden möchte, um die Qualität und Aktualität der Daten zu verbessern. Zurzeit beschränkt sich die Beteiligung auf die Datenlieferung und den Abgleich durch die Kommunen und Landkreise. Zielkonzept ist, dass die Datenpflege und Datenerfassung durch die Kommunen und Landkreise erfolgt. Es bedarf tatsächlich nur einiger kleinerer technischer Anpassungen, um eine Art Selfservice durch die Kommunen und Landkreise realisieren zu können. Dazu ist aber noch kein konkreter Auftrag erteilt; insofern kann ich zu dem Kostenaufwand keine Zahlen nennen. Wir haben schon Überlegungen angestellt, wie das realisiert werden kann, und werden prüfen, ob das in der aktuell bestehenden Verwaltungsvereinbarung zwischen LGLN und Wirtschaftsministerium integriert werden kann.

Abg. **Björn Meyer** (SPD): Ich stelle fest, dass das Thema in der Landesregierung ernstgenommen wird und sie dementsprechend schon viel auf den Weg gebracht hat.

Gestatten Sie mir, auf die Wortmeldung von Herrn Miesner einzugehen. Genau da, wo Radfahren schon stattfindet, soll es sicherer werden. Wer Radfahrer von der Straße holen wollte, müsste Durchfahrtsverbote für Radfahrer erteilen. Es geht um die Straßen, die noch keinen Radweg haben, für die aber eine Zwischenlösung benötigt wird, weil Geld nun einmal endlich ist. Die CDU setzt sich bekanntlich sehr stark für die Schuldenbremse ein; einen Euro kann man eben nur einmal ausgeben. Der Antrag soll eine Zwischenlösung befördern - eine sicherere Möglichkeit, sich mit dem Fahrrad auf Straßen zu bewegen, die aus der Sicht eines Radfahrers noch nicht den Zustand erreicht haben, den wir erreichen wollten. Ich weiß aus meiner kommunalen Tätigkeit, dass das aus technischen Gründen zuweilen gar nicht möglich ist. Manchmal steht ein Baum im Weg, der nicht gefällt werden soll, oder der Eigentümer bzw. die Eigentümerin ist nicht zu Zugeständnissen bereit. Es gibt mithin viele Konstellationen, die Radwegebau verhindern.

Ich habe mehrere Fragen an die Vertreterinnen und Vertreter der Landesregierung. Erstens: zum Thema Schutzstreifen. Provokant gefragt: Wäre es nicht am einfachsten, den Erlass aus NRW zu übernehmen? Zweitens: Sie haben zum Thema Geschwindigkeitsbegrenzung noch nichts gesagt. Bitte nehmen Sie dazu Stellung.

Die Ziffer 7 ist relativ kritisch betrachtet worden. Sie sagten, was dort erbeten werde, sei rechtlich nicht vorgesehen. Wir haben den Vorteil, dass wir das Parlament sind und als solches Recht ändern können. Wo müsste das Recht geändert werden, damit der Bitte in der Ziffer 7 entsprochen werden kann? Sie haben einen hohen Kostenaufwand dargestellt. Können Sie uns eine Einschätzung dazu geben, was „erheblicher Aufwand“ bedeutet? Erst wenn wir das wissen, können wir einschätzen, ob es uns das wert ist.

RR **Hampe** (MW): Ich gehe auf die zwei Fragen ein, die Sie gestellt haben.

Erstens. Der Erlass in NRW ist natürlich eine gute Vorlage. Baden-Württemberg hat das Problem ein bisschen anders gelöst. Wir werden versuchen, das Beste aus beidem zu machen. Wir werden diesen Erlass nicht am grünen Tisch erstellen, sondern werden bei der Abwägung der Aspekte am Runden Tisch alle Akteure einbeziehen.

Zweitens. Die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung muss man auf jeden Fall mit in Betracht ziehen. Aber nur einen Schutzstreifen auf die Straße zu malen, reicht nicht aus, um die Geschwindigkeit zu begrenzen. Um die Geschwindigkeit begrenzen zu können, müssen noch andere Voraussetzungen gegeben sein. Entsprechendes sieht die StVO vor. Wir bewegen uns hier in einem Regelungsbereich, den der Bund sehr kritisch sieht. Auch deswegen gibt es erst zwei Länder, die solche Regelungen getroffen haben. Wir müssen insofern genau prüfen, an welche Voraussetzungen wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Erlass knüpfen können. Aus dem Auftragen eines Schutzstreifens erfolgt kein Automatismus einer Geschwindigkeitsbeschränkung beispielsweise auf 70 km/h.

VmD **Dr. Willgalis** (MI): Der Kostenanteil erklärt sich aus dem hohen manuellen Aufwand, der betrieben werden muss, um das Netz komplett zu erfassen. Vorweg müssen entsprechende Datenmodelle erstellt werden, was nicht ganz so aufwendig ist. Der Erfassungs- und Pflegeaufwand aber ist sicherlich enorm; er lässt sich nicht in Stunden nicht abschätzen.

Hinsichtlich der rechtlichen Änderungen gibt es zum einen sicherlich die Möglichkeit, im Vermessungsgesetz Informationen zu Nutzungsmöglichkeiten von Wegen mit aufzunehmen; das ist bislang nicht vorgesehen. Wie Frau Dr. Albert schon sagte, wird bisher nur erhoben, um welche Infrastruktur - Weg, Gewässer usw. - es sich handelt.

Radwege sind Teil des Mobilitätssektor. Dann ist das ein Teil der Infrastruktur. Nach meiner Kenntnis gibt es bisher zu Wanderwegen keine gesetzlichen Grundlagen, dass sie Teil der Infrastruktur sind und dargestellt werden müssen.

Abg. **Thorsten Paul Moriße** (AfD): Herr Miesner, vielen Dank für die Einleitung. Meine Äußerungen zielen in die gleiche Richtung.

Erstens. Sie legen in Ihrem Entschließungsantrag dar, „59 %“ der Rad fahrenden Menschen beklagten sich über „zu viel Verkehr“. Ich sehe in diesem Entschließungsantrag keine Maßnahmen zur Sanierung bestehender Radwege. Ich bin zehn Jahre Mitglied im Rat der Stadt Wilhelmshaven, und seit zehn Jahren versuchen wir, das Radwegenetz in Wilhelmshaven wieder in Schuss zu bringen. 90 % des Radwegenetzes in Wilhelmshaven befinden sich einem sehr desolaten Zustand. Ich vermisste in dem Entschließungsantrag einen Hinweis darauf, dass erst einmal die vorhandenen Radwege saniert werden, bevor irgendwelche neuen Radwege gebaut oder Autofahrer durch Markierungen auf Landstraßen ausgebremst werden. Das werden wir nicht unterstützen.

Zweitens. Ich frage mich angesichts des Umstands, dass 90 % der Radwege unbefahrbar sind, außerdem, wie die touristischen Radnetze funktionieren sollen.

Drittens. Wie sollen die Kommunen die zusätzlichen Aufgaben - Knotenpunktsystem, Wegweisung, Digitalisierung, Kartierung - leisten, wenn sie mit der Pflege der bestehenden Radwege schon heute völlig überfordert sind? Fahren Sie nach Wilhelmshaven und schauen Sie sich die Radwege an! Sie sind unbefahrbar. Ich verstehe die Menschen, dass sie von den Radwegen auf die Straße wechseln, weil die Radwege in einem sehr schlechten Zustand sind.

RD **Lengemann** (MW): Ich beziehe mich auf Radwege an Landesstraßen, weil sie in unserer Zuständigkeit liegen. Dazu habe ich gute Nachrichten: Dieses Jahr sind mit insgesamt 26,5 Millionen Euro Rekordinvestitionen für die Radwege an Landesstraßen vorgesehen. Das ist eine Steigerung sowohl beim Neubau als auch bei der Sanierung. Im Abstand von fünf Jahren wird eine Zustandserhebung der Radwege und der Straßen durchgeführt. Die letzte stammt aus dem Jahr 2020. Schon damals war eine Verbesserung der Situation der Radwege erkennbar. Demnächst wird es eine aktuelle Zustandserfassung geben. Wir sind, weil die Investitionen in den vergangenen fünf bis zehn Jahren immer deutlich gesteigert worden sind, frohen Mutes, dass wir auf dem Gebiet insgesamt eine Verbesserung sehen werden. Sanierung ist auf jeden Fall ein wichtiges Thema, das wir im Blick haben.

Abg. **Saskia Buschmann** (CDU): Ich habe an das Innenministerium eine Verständnisfrage zu der Bitte, die in der Ziffer 2 geäußert wird. Sie haben ausgeführt, die Daten lägen beim LGLN vor. Welche Wege sind dort kartiert? Der Tourist möchte bekanntlich nicht unbedingt an der hauptbefahrenen Straße entlangfahren, sondern bevorzugt die Nutzung eines abgesetzten Weges, der ihn durch den Wald oder über Wiesen und Felder führt, damit er mehr von der touristischen Gegend sieht. Ich komme aus Ostfriesland, wo es viel schöne Gegend gibt. Der Tourist möchte

nicht unbedingt an der Bundesstraße, an der Landesstraße oder an den Kreisstraßen entlangfahren. Sind dort auch diese anderen, touristisch viel reizvolleren Wege mit aufgeführt, und können diese später in die Navis-Apps der Fahrräder implementiert werden?

VmOR'in **Dr. Albert** (MI): Tatsächlich sind sowohl die normalen Radwege, die an den Landesstraßen entlangführen, als auch die Radnetze, die touristisch interessanter sind, dargestellt und entsprechend attribuiert. Der Tourist hat die Möglichkeit, in dem Portal GeoLife.de, das ich eingangs vorgestellt hatte, zu wählen, ob er die normale Radwegeinfrastruktur befahren möchte oder stattdessen besonders interessante touristische Routen bevorzugt. Er kann sich aber beispielsweise auch die Tourenvorschläge vom Niedersachsen.Hub herunterladen.

Abg. **Tamina Reinecke** (GRÜNE): Ich habe eine Rückfrage zu Ziffer 7. Sie haben verständlich dargelegt, dass die Kartierung eine recht komplizierte Angelegenheit ist, meinten aber auch, dass es schon viel örtliches Wissen gebe und schon Wanderwege auf örtlicher Ebene ausgewiesen seien. Sehen Sie die Möglichkeit, dieses Wissen zentral zusammenzufassen, damit Reisende wissen, wo sie Daten zu Wanderwegen bekommen, ohne sich in jeder Region neu orientieren zu müssen, wo wie was zu finden ist, also dafür zu sorgen, dass ein Bottom-up-Netz entsteht?

Frau **Werres** (TMN): Wenn Sie die Tourismusorganisationen als Bottom-up betrachten: Ja.

VmOR'in **Dr. Albert** (MI): Es ist möglich, dass die Tourismusakteure ihre besonders interessanten Touren in das Portal einstellen. Technisch ist es natürlich möglich, die Informationen zusammenzufassen und beispielsweise über Fernwanderwege miteinander zu verknüpfen. Das würde aber bedeuten, dass die Qualität der Daten geprüft und die Daten in ein spezielles Datenschema überführt werden müssen, also eine Datenbank aufgebaut werden muss. Insofern ließe sich der Aufwand nicht reduzieren. Wir hätten mit einkalkuliert, dass wir auf bestehender Datenbasis aufsetzen.

Frau **Dr. Thiele** (TMN): Ich sehe ähnliche Herausforderungen. Das ist insofern problematisch, weil Landkreise unterschiedlich und unterschiedlich vollständig kartieren. Es gibt auch Landkreise, die gar nicht kartiert haben. Trotzdem ist es sicherlich aus Sicht des Gastes und der zukünftigen Herausforderungen, die uns das Wegemanagement beschert - Klimawandel, Gestaltungen, Tendenz, mehr Qualität statt mehr Quantität zu erreichen -, ein wünschenswertes Ziel, Daten über alle Wegstrecken, die schon bekannt sind, auf irgendeiner Plattform zu harmonisieren. Aber ich erkenne darin eine Herausforderung. Es stellt sich die Frage, ob es unbedingt eine Kartierung, also ein Kataster, sein muss oder ob das auch mithilfe der frei zugänglichen OSM-Daten möglich wäre.

Verfahrensfragen

Abg. **Björn Meyer** (SPD) signalisiert aufgrund der heutigen mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung fraktionsinternen Beratungsbedarf und bittet, die weitere Beratung und Beschlussfassung zurückzustellen.
