

Kleine Anfrage mit Antwort

Wortlaut der Kleinen Anfrage

des Abgeordneten Dieter Möhrmann (SPD), eingegangen am 17.02.2009

Sanierung von Landesstraßen, Bau von Radwegen an Landesstraßen im Landkreis Soltau-Fallingb. sowie Ausschilderung und Zustand von Radwegen im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide

Die durch den Landkreis Soltau-Fallingb. (SFA) laufenden Landesstraßen sind zum größeren Teil in einem schlechten Zustand. Dies hat sich auch im Jahr 2008 nach der Landtagswahl nicht geändert.

Im Jahr 2007 musste die Landesregierung einräumen (Drs. 15/4061 und 15/4281), dass die rechtzeitig vor der Landtagswahl erfolgte Erhebung des Bedarfes von Radwegen an Landesstraßen aus finanzpolitischen Erwägungen nur eine Erhebung blieb. So wurden von den durch die Landkreise gemeldeten Radwegen in einer Länge von 1 803 km bis zum Jahr 2006 nur 155,4 km neu gebaut und für das Jahr 2007 waren lediglich 37,9 km geplant. Darüber hinaus finanzierten die Kommunen mit bis zu 50 % zwei Drittel des Radwegebaus mit.

Im Masterplan Tourismus für die Lüneburger Heide soll Fahrradfahren auf „Premium-Radwegen“ eine hohe Priorität eingeräumt werden. Allerdings scheiterte schon eine Beschilderung nach einheitlichen Maßstäben des ADFC. Auch das Umweltministerium hat entsprechende Anträge auf Bezuschussung eines Beschilderungssystems von Radwegen im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide abgelehnt. Anscheinend legen der Naturpark Lüneburger Heide e. V. und der Verein Naturschutzgebiet Lüneburger Heide e. V. die entsprechende Verordnung als Rechtsgrundlage unterschiedlich aus. Hinzu kommt, dass immer wieder bestimmte ausgewiesene Radwege für Radfahrer aufgrund von Holzurückarbeiten für die Staatsforst, die Klosterforst oder den Verein Naturschutzpark Lüneburger Heide e. V. für längere Zeit nicht nutzbar sind. Es scheint an einer koordinierenden Stelle - wie früher die Bezirksregierung - zu mangeln.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Wie werden der Sanierungsstand, der entsprechende Sanierungsbedarf und der dafür erforderliche Finanzbedarf der einzelnen durch den Landkreis laufenden Landesstraßen beurteilt (bitte in Einzelabschnitten pro Landesstraße angeben)?
2. Wie hat sich das Sanierungsbudget des für den Landkreis SFA zuständigen Straßenbauamtes Verden für Landesstraßen seit dem Jahr 2003 entwickelt, und an welchen Streckenabschnitten der einzelnen Landesstraßen sind konkrete Sanierungsmaßnahmen im Landkreis SFA im Jahr 2009 geplant oder schon ausgeschrieben?
3. Werden für die Sanierung auch Ziel-I-EU-Mittel bereitgestellt, und um welche Projekte geht es konkret?
4. Werden im Ziel-I-Fördergebiet von Landkreisen im Rahmen ihrer Regionalbudgets für diesen Zweck Mittel veranschlagt oder schon bereitgestellt, wenn ja, welche sind das konkret und mit welchem finanziellen Volumen?
5. Sind Maßnahmen für den Landkreis SFA aus dem Landesteil des Konjunkturpakets II geplant, wenn ja, welche sind das konkret?
6. Welche Radwege an Landesstraßen im Landkreis SFA sollen mit dem Budget des Jahres 2009 ausgebaut werden, und in welcher Höhe beläuft sich das dafür zur Verfügung stehende Budget des Straßenbauamtes für die einzelnen Landkreise seines Verantwortungsbereiches?

7. Für welche Radwege an Landesstraßen ist nach jetziger Planung der Einsatz von EU-Mitteln aus dem Ziel-1-Gebiet SFA oder aus anderen europäischen Förderprogrammen vorgesehen bzw. schon zugesagt?
8. In welchen Fällen sind für Radwege an Landesstraßen schon EU-Mittel aus dem Ziel-I-Gebiet zum Einsatz gekommen, und welche Begründung gibt es dafür?
9. In welchen Fällen sind wie in den Fragen 7 und 8 Teile der regionalen Budgets der Landkreise genutzt worden, und wo ist das für die Laufzeit der EU-Mittel schon heute geplant?
10. Welche Beschleunigungswirkung geht von kommunalen Ausbauplanungen für Radwege an Landesstraßen aus, und in welchen konkreten Fällen hat dies zum Ausbau von Radwegen im Gebiet des Straßenbauamtes Verden mit welcher zeitlichen Ausbaubeschleunigung geführt?
11. Welche Beschleunigungswirkung würden eine kommunale Baumaßnahmenplanung sowie der Erwerb von erforderlichen Grundstücken an der Landesstraße 171 von Schülern nach Sprengel entfalten, und in welcher Höhe sind für diesen Ausbau des Radweges im Budget des Straßenbauamtes Verden für das Jahr 2009 oder in den Folgejahren Mittel vorgesehen?
12. Ist für eine Beschleunigung des Ausbau dieses Radweges wegen fehlender Prioritäten eine kommunale Cofinanzierung nötig, oder in welchem Jahr kann mit einem Ausbau allein vonseiten des Landes gerechnet werden?
13. Welche Vorgaben macht das Umweltministerium oder das Wirtschaftsministerium für eine Beschilderung von Radwegen im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide?
14. Warum ist ein entsprechender Antrag aus der Region für das Programm „Natur erleben“ abgelehnt worden?
15. Wird die jetzt im Naturschutzgebiet vorgehaltene Fahrradwegbeschilderung im Sinne des Masterplans Tourismus für ausreichend gehalten, und auf welchem Wege wird für das Jahr 2010 eine Verbesserung der Beschilderung nach welchem einheitlichen Konzept mit welchen öffentlichen Zuschüssen geplant?
16. Wie ist die Ausweisung von befahrbaren Radwegen während der Saison im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide vor dem Hintergrund der Vorbemerkung (Holzrückarbeiten) zukünftig absicherbar, und welche konkreten Maßnahmen will die Landesregierung dazu ergreifen?

(An die Staatskanzlei übersandt am 23.02.2009 - II/721 - 242)

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- Z3-01424/0020/242 -

Hannover, den 09.04.2009

Der Schwerpunkt der Investitionen im Landesstraßenbereich liegt seit vielen Jahren in der Substanzerhaltung des vorhandenen Straßennetzes.

Der Eindruck, dass sich die Landesstraßen im Landkreis Soltau-Fallingbostal bereichsweise in einem schlechten Zustand befinden, ist zutreffend. Dies spiegelt den Zustand der Landesstraßen insgesamt wider. Es ist unstrittig, dass hier Handlungsbedarf besteht.

In diesem Kontext ist noch einmal in Erinnerung zu rufen, dass nach dem Regierungswechsel im Jahre 2003 als vorrangiges Ziel zunächst einmal der Landshaushalt konsolidiert werden musste. Dass dies nicht ohne Sparmaßnahmen zu erreichen war, ist bekannt. Ebenso bekannt ist, dass der Landesstraßenbereich von den Einsparnotwendigkeiten nicht ausgenommen werden konnte.

Darauf hat die Landesregierung bereits in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage (Drs.15/4061) gegenüber dem Fragesteller hingewiesen.

Grundlage für den Bau von Radwegen an Landesstraßen ist das im Herbst 2006 wiederum unter Beteiligung der Kommunen fortgeschriebene Radwegekonzept. Dieses umfasst den disponierten Bedarf (273 km) und den weiteren Bedarf (1 530 km).

Bereits in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Drs. 15/4281) hatte die Landesregierung dem Fragesteller die Größenordnung des korrespondierenden Finanzvolumens (rd. 270 Mio. Euro) verdeutlicht.

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

Zu 1:

Maßgebend für die Erhaltung der Landesstraßen ist das landesweite Erhaltungskonzept auf der Grundlage der Zustandserfassung für die Landesstraßen, zuletzt im Jahre 2005.

Davon ausgehend und unter Berücksichtigung der Schadensentwicklung erfolgt die Festlegung einzelner prioritärer Erhaltungsmaßnahmen in einem jährlichen Bauprogramm. Dies wird jeweils am Jahresbeginn erarbeitet.

Der Zustand der insgesamt 777 km Landesstraßen im Geschäftsbereich Verden wird zusammengefasst dargestellt. Eine detaillierte, sektorale Darstellung von Einzelabschnitten der im/durch den LK Soltau-Fallingbostel verlaufenden Landesstraßen würde einen unverhältnismäßigen Aufwand bedeuten.

Im Bereich des Geschäftsbereichs Verden der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr führte die Zustandserfassung 2005 zu folgendem Ergebnis:

Schadenklassifizierung	keine	vereinzelt	geringe	mittlere	starke
Fahrbahnschäden GB Verden	11 %	27 %	25 %	31 %	6 %
Fahrbahnschäden in Nds.	10 %	27 %	19 %	27 %	17 %

Zu 2:

Das Landesstraßenerhaltungsbudget des Geschäftsbereichs Verden hat sich seit 2003 wie folgt entwickelt:

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
3 097 932 Euro	2 508 261 Euro	1 402 175 Euro	1 720 885 Euro	1 455 636 Euro	2 418 228 Euro	2 177 000 Euro

Im Landkreis Soltau-Fallingbostel sind im Jahr 2009 folgende Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen:

Fahrbahnerhaltung: L171, Drögenbostel-Neuenkirchen
L190, Esseler Kreuz-Berkhof
Radwegerhaltung: L163, OD Düşhorn

Zu 3:

Mit der Förderung des Ausbaus des Straßenverkehrsnetzes aus Mitteln des Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) sollen u. a. eine verbesserte Anbindung an überregionale Verkehrsachsen und großstädtische Zentren sowie die Entlastung von Ortsdurchfahrten erreicht werden.

Erhaltungsmaßnahmen im Verlauf von Landesstraßen gehören nicht zu den förderfähigen Vorhaben. Gleichwohl werden im möglichen Umfang auch Vorhaben aus dem Landesstraßenbereich (Um- und Ausbaurvorhaben sowie weitere Vorhaben) gefördert.

Im Geschäftsbereich Verden sind dies

- der Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrt Neuenkirchen (L 171) - bereits fertig -
- der hochwasserfreie Ausbau in Uesen-Thedinghausen (L 156)
- die Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges Langwedel-Förth (L 158)
- der Neubau Allerbrücke Essel (L 190).

Zu 4:

Die Landkreise verwalten ihre Regionalbudgets in eigener Zuständigkeit. Für die Sanierung von Landesstraßen wurden daraus bisher keine Mittel bereitgestellt.

Zu 5:

Aus dem Aufstockungsprogramm der „Initiative Niedersachsen“ sind im Bereich des Landkreis Soltau Fallingbostal keine Maßnahmen vorgesehen.

Zu 6:

Im Jahr 2009 wird im LK Soltau-Fallingbostal kein neuer Radweg begonnen.

Dem Geschäftsbereich Verden stehen in 2009 für den Neubau von Radwegen 388 000 Euro zur Verfügung.

Zu 7:

Der Neubau von Radwegen an Landesstraßen gehört nicht zu den EFRE- oder anderweitig förderfähigen Vorhaben.

Zu 8:

Siehe Antwort zu Nummer 7.

Zu 9:

Siehe Antwort zu Nummer 7 und 8.

Die Landkreise verwalten ihre Regionalbudgets in eigener Zuständigkeit. Für den Neubau von Radwegen an Landesstraßen wurden daraus bisher keine Mittel bereitgestellt.

Zu 10:

Die Übernahme der Planung von Radwegen an Landesstraßen durch die Kommunen entlastet die begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen der Straßenbauverwaltung.

Grundlage für den Bau von Radwegen an Landesstraßen ist das Radwegekonzept. Die Radwege des „disponierten Bedarfs“ werden nach ihrer Rangfolge, der Baureife und den jährlich zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln geplant und gebaut.

Das kommunale planerische Engagement kann ein Beitrag sein, der dem Bauvorhaben zu einer schnelleren Baureife verhilft. Zudem wird das Vorhaben als Gemeinschaftsradweg eingestuft.

Die beschleunigende Wirkung des kommunalen Engagements ist im landesweiten Kontext insgesamt zu sehen und nicht am einzelnen Vorhaben.

Zu 11:

Der in Rede stehende Radweg ist im Radwegekonzept lediglich als „weiterer Bedarf“ ausgewiesen. Für nachrangige Vorhaben stehen weder Planungs- noch Baumittel zur Verfügung.

Voraussetzung für eine konkrete Perspektive ist, dass der Radweg in den „disponierten Bedarf“ aufgenommen wird. Die nächste Gelegenheit dazu besteht bei der Fortschreibung des Radwegekonzeptes unter Einbeziehung der Gemeinden, Städte und Landkreise. Ein Zeitpunkt dafür ist noch nicht terminiert. Gleichwohl ist es der Kommune unbenommen, im Vorgriff auf eine erwartete Höherstufung auf eigenes Risiko die Radwegplanung aufzunehmen.

Zu 12:

Siehe Antwort zu Nummer 11.

Zu 13:

Das Niedersächsische Ministerium für Umwelt und Klimaschutz macht keine Vorgaben zur Beschilderung von Radwegen im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide. Die Konzepte erstellen die Projektträger und stellen das Einvernehmen mit der Koordinierungsgruppe des Naturschutzgebietes Lüneburger Heide her. Die Koordinierungsgruppe ist ein Zusammenschluss von Vertretern der Landkreise Harburg und Soltau-Fallingb., die gleichzeitig untere Naturschutzbehörde sind, des Verein Naturschutzpark e. V. (VNP), der Alfred Toepfer Akademie für Naturschutz und des Niedersächsischen Forstamtes Sellhorn.

MW hat mit Erlass vom 27.11.2000 die Landkreise und kreisfreien Städte im Interesse einer landesweiten Standardisierung der Radverkehrswegweisung gebeten, den „Leitfaden zur Radverkehrswegweisung in Niedersachsen“ zu beachten. Das Beschilderungssystem orientiert sich am „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr - Ausgabe 1998“, herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), das bundesweit als Standard der Radverkehrswegweisung etabliert ist.

Zu 14:

Ein solcher Antrag wurde bisher nicht gestellt. Ein Antrag „Die Natur mit dem Rad erleben - Themenorientiertes Premiumradfahren im Naturpark Lüneburger Heide“ im Rahmen der Förderrichtlinie „Natur erleben“ ist jedoch im Jahr 2007 durch die NBank bereits bewilligt worden. Projektträger ist der Verein Naturparkregion Lüneburger Heide e. V. Die Fördersumme beträgt 66 800 Euro. Das Projekt beinhaltet die Planung, Kartierung, Beschilderung, Broschüreneerstellung und Internetdarstellung von Radwegen im Naturpark Lüneburger Heide und auch im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide. Das Projekt befindet sich noch in der Umsetzungsphase.

Abgelehnt wurde allerdings ein Antrag der Stiftung Naturschutzpark Lüneburger Heide vom 29.09.08 zur Erneuerung des gesamten Beschilderungssystems im Naturschutzgebiet Lüneburger Heide, weil das Naturerleben und der Naturschutzbezug in diesem Antrag nur eine untergeordnete Rolle spielte.

Zu 15:

Die Landesregierung sieht für die Radverkehrswegweisung im Bereich des Naturschutzgebietes Lüneburger Heide grundsätzlich weitere Möglichkeiten der Optimierung. Dies gilt insbesondere für eine an den Interessen der touristischen Nutzer ausgerichtete Zielwegweisung. Der Masterplan Lüneburger Heide sieht für die Urlaubsdestination ein hohes Nachfrageinteresse für Angebote aus dem Segment des Aktivurlaubs. Ein ausgeprägtes Interesse gilt dabei radtouristischen Angeboten. Der Masterplan sieht den Radtourismus als eines der touristischen Themen zur Profilierung der Region an.

Die Verantwortlichen vor Ort können jederzeit Vorschläge für die Verbesserung der Situation unterbreiten.

Zu 16:

Die Ausweisung eines Fahrwegenetzes und in der Regel auch die Unterhaltung der Wege obliegen nicht den Waldbesitzern, sondern den Kommunen, Verbänden bzw. interessierten Vereinen.

Ohne weitergehende Vereinbarung mit dem Grundbesitzer hat dieser nur die Pflicht zur Wiederherstellung der Privatwege für seine land-/forstwirtschaftlichen Zwecke.

Grundsätzlich sollten aber alle Waldbesitzarten ein Interesse daran haben, das Fahrwegenetz bis zum Beginn der Erholungssaison jährlich wieder herzurichten.

Dies ist erklärtes Ziel der Niedersächsischen Landesforsten auf ihren Flächen.

In Vertretung

Stefan Kapferer