

Dieter Möhrmann, SPD

16. September 2009

Kleine Anfrage zur mündlichen Beantwortung

**Bau von Radwegen an Landesstraßen als Gemeinschaftsradweg:
Innerörtlicher Ausbau von insbesondere durch Schüler genutzter Radwege
versus Lückenschluss zwischen Ortschaften wegen touristischer Nutzung -
Nach welchen Kriterien entscheidet das Land?**

Mit Schreiben vom 7. Juni 2009 hatte ich Wirtschaftsminister Rösler gebeten, obige Frage am Beispiel konkurrierender Interessen an der Landesstraße L 171 (Harburger Straße) in Schneverdingen und zwischen Schülern und Sprengel zu prüfen. Bis heute steht eine Antwort aus. Die hier auftretenden Konkurrenzen sollten landesweit nach gleichgewichteten Kriterien entschieden werden. Allerdings weist das Land Kommunen insbesondere bei den sogenannten Lückenschlüssen immer wieder darauf hin, dass die Aussicht in den disponierten Bereich des Radwegebaus an Landesstraßen durch Mitfinanzierung zu kommen sehr groß sei. So z. B. ein Schreiben des MW vom 10.2.09 wegen eines Lückenschlusses an der L 161 zwischen Walsrode und Visselhövede. Auch fehlen landesweite Kriterien dafür, in welchen Fällen Gemeinschaftsradwege, also durch Mitfinanzierung der Kommunen, gebaut werden und wann sich das Land allein in der Pflicht fühlt.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob Radwege an Landesstraßen voll durch das Land finanziert werden oder als Gemeinschaftsradwege gebaut werden? (Bitte jeweils zwei Beispiele als Beleg für die Entscheidungen angeben)
2. In welchem finanziellem Umfang (oder Strecke in km) insgesamt liegen landesweit Anträge auf Aufnahme in den disponierten Bereich für Gemeinschaftsradwege vor, wie viele sind im disponierten Bereich und wie verteilt sich das auf die einzelnen Geschäftsbereiche der Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr?
3. Welche Kriterien werden gegeneinander abgewogen, wenn wie am Beispiel der in der Vorbemerkung genannten Projekte (innerörtlicher Ausbau oder Lückenschluss) die Entscheidung über die Aufnahme in den disponierten Bereich erfolgt und wie ist dies im konkreten Beispiel begründet worden?

gez. Dieter Möhrmann

F. d. R.


Dr. Cornelius Schley
Fraktionsgeschäftsführer

Antwort der Landesregierung zur Kleinen Anfrage von Dieter Möhrmann, MdL:

Bau von Radwegen an Landesstraßen als Gemeinschaftsradweg: Innerörtlicher Ausbau von insbesondere durch Schüler genutzten Radwegen versus Lückenschluss zwischen Ortschaften wegen touristischer Nutzung – Nach welchen Kriterien entscheidet das Land?

Zu Frage 40:

Antwort des Nieders. Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr auf die Kleine Anfrage Nr. 40 zur mündlichen Beantwortung des Abg. Dieter Möhrmann (SPD)

Betr.: Bau von Radwegen an Landesstraßen als Gemeinschaftsradweg: innerörtlicher Ausbau von insbesondere durch Schüler genutzten Radwegen versus Lückenschluss zwischen Ortschaften wegen touristischer Nutzung – Nach welchen Kriterien entscheidet das Land?

Die Planung und der Bau von Straßen begleitenden Radwegen obliegt dem jeweiligen Straßenbausträger. Für die Landesstraßen ist dies das Land.

Die Entscheidung, ob ein Radweg zu 100% landesfinanziert wird oder als Gemeinschaftsradweg finanziert werden kann, orientiert sich nicht an Kriterien. Allein die jeweilige Kommune entscheidet, ob und inwieweit sie sich am Bauvorhaben beteiligt.

Der Begriff „Gemeinschaftsradweg“ bezieht sich ausschließlich auf die Art und Weise der Finanzierung und nicht auf die Dringlichkeitseinstufung. Diese erfolgt anlässlich der Fortschreibung des Radwegekonzeptes.

Die Einschätzung des Fragestellers, das Land weise Kommunen immer wieder darauf hin, dass die Aussicht sehr groß sei, einen zurzeit im „weiteren Bedarf“ ausgewiesenen Radweg durch Mitfinanzierung in den „disponierten Bedarf“ zu bekommen, kann nicht nachvollzogen werden.

In dem vom Fragesteller beispielhaft genannten Schreiben des MW heißt es u. a.:

„Gelegenheit zur Änderung der Dringlichkeitseinstufung besteht bei der nächsten Fortschreibung des Radwegekonzeptes. Sofern darüber zwischen dem LK Soltau-Fallingb. und den Kommunen Einvernehmen besteht, dürfte die „Aufstufung“ der in Rede stehenden Teilstrecke in den „vorrangigen Bedarf“ keine unüberwindbare Hürde darstellen.

Ein Zeitpunkt dafür ist jedoch noch nicht terminiert.

Der Abschnitt Kettenburg – Kreisgrenze (*dies ist die bereits vorrangig ausgewiesene Teilstrecke*) soll zu gegebener Zeit als sogenannter Gemeinschaftsradweg finanziert werden. Dies vergrößert die Chance für einen zeitnäheren Baubeginn und bedeutet, dass sich die Stadt Visselhövede hälftig an den Baukosten des Radweges beteiligt.

Es wäre hilfreich, wenn sich die Stadt Walsrode analog zur Stadt Visselhövede ebenfalls hälftig an den Baukosten beteiligen würde.“

Hintergrund für die Chance eines zeitnäheren Baubeginns als Gemeinschaftsradweg ist, dass die Haushaltsmittel für den Neubau von Radwegen in etwa zu 2/3 für Gemeinschaftsradwege und zu 1/3 für 100% landesfinanzierte Radwege verwandt werden. Das Engagement der Kommunen soll sich lohnen.

Dieses vorausgeschickt, werden die Fragen namens der Landesregierung die Fragen wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

Zu 2.:

Die Aufstufung von Vorhaben des „weiteren Bedarfs“ in den „disponierten Bedarf“ erfolgt nicht auf dem Antragswege, sondern zu gegebener Zeit unter Beteiligung der Stellen vor Ort (Landkreise, Kommunen usw.) im Rahmen einer weiteren Fortschreibung des Radwegekonzeptes. Maßgebend ist allein die Dringlichkeit der Vorhaben und nicht die Art und Weise der künftigen Finanzierung.

Aufstufungswünsche von Kommunen, Politikern oder Privatpersonen werden nicht statistisch erfasst, sondern auf die nächste Fortschreibung des Radwegekonzeptes verwiesen.

Der „disponierte Bedarf“ des 2006 fortgeschriebenen Radwegekonzeptes umfasst rd. 192 km Gemeinschaftsradwege. Diese verteilen sich auf die regionalen Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wie folgt:

Regionaler Geschäftsbereich	Länge (km)
Aurich	16 km
Gandersheim	3 km
Goslar	11 km
Hameln	8 km
Hannover	2 km
Lingen	5 km
Lüneburg	30 km
Nienburg	19 km
Oldenburg	1 km
Osnabrück	34 km
Stade	23 km
Verden	24 km
Wolfenbüttel	16 km

Zu 3.:

Die Entscheidung über die Aufnahme von Vorhaben des „weiteren Bedarfs“ in den „disponierten Bedarf“ erfolgt im Rahmen der Fortschreibung des landesweiten Radwegekonzeptes.

Die Entscheidung, die Radwegteilstrecke Kreisgrenze – Ebbingens im Zuge der L 161 ausnahmsweise nachträglich in den „disponierten Bedarf“ aufzunehmen, ist eine Einzelfallentscheidung die eine bis dahin unentdeckte Diskontinuität zweier an der Kreisgrenze aneinander grenzender Teilstrecken beseitigt.

Die Beibehaltung unterschiedlicher Dringlichkeiten und zeitlicher Perspektiven der Teilstrecken links und rechts der Kreisgrenze in demselben Straßenzug wäre den Bürgern nicht zu vermitteln gewesen.