

**Kleine Anfrage****Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 22.03.2022****Förderung von Radwegen****und****Antwort****Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen****Vorbemerkung Fragesteller:**

Die Stadt Taunusstein hat im letzten Jahr beschlossen, im Rahmen anfallender Bauarbeiten, einen rund drei Kilometer langen bestehenden Wirtschaftsweg zu einem Radweg zwischen Orlen, Hambach und Niederlibbach auszubauen. Obwohl die Landesregierung den Bau von Radwegen fördern will, wurde eine Förderung damals im konkreten Fall abgelehnt. Laut Landesregierung seien nicht-asphaltierte Radwege (mit wassergebundener Decke) nicht förderfähig, da sie für den Alltagsradverkehr nicht geeignet seien. Bei Radwegen mit wassergebundener Decke (aus Sand oder Schotter) seien die Kriterien der ganzjährigen und witterungsunabhängigen Nutzbarkeit nicht erfüllt. Gleichzeitig genehmigte die zuständige Naturschutzbehörde jedoch keine Asphaltierung für den o.g. Abschnitt, sondern nur Radwege mit wassergebundenen Deckschichten. Durch diese widersprüchlichen Regelungen zwischen Umwelt- und Verkehrsministerium, wurde bei diesem Weg keine Förderung bewilligt. Der Kommune ist es einerseits verwehrt den Radweg asphaltiert auszubauen. Andererseits müsste sie einen Ausbau ohne Asphaltdecke vollständig aus eigenen Mitteln finanzieren. Dadurch verzögert sich einmal mehr der Ausbau der hessischen Radwege und die Kommunen werden dabei einmal mehr allein gelassen.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Die Landesregierung in Hessen handelt entsprechend den geltenden, durch die jeweiligen demokratischen Gremien, insbesondere das Europäische Parlament, den Deutschen Bundestag und den Hessischen Landtag, beschlossenen rechtlichen Regelungen. Dementsprechend gelten in Hessen für die Planung und den Bau von Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr die europäischen, nationalen und hessischen naturschutzrechtlichen Regelungen und die durch den Hessischen Landtag u.a. im Haushaltsgesetz 2022 vorgegebene Zielsetzung, Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität und Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs zu fördern.

Es ist in jedem Einzelfall die Aufgabe des jeweiligen Baulastträgers, das Baurecht für die jeweilige Maßnahme zu schaffen. Dabei umfasst die Förderung auch erforderliche Ausgleichsmaßnahmen entsprechend der naturschutzfachlichen Erfordernisse. Das Spektrum reicht dabei von der Ausgestaltung der Infrastruktur (z.B. heller Asphalt, bedarfsgerechte Beleuchtung, Versickerungsmöglichkeiten) bis hin zu Ausgleichsmaßnahmen an anderer Stelle.

In jedem Einzelfall ist ebenfalls abzuwägen, ob der Förderzweck mit der geplanten Maßnahme erreicht werden kann. In den allermeisten Projekten können dabei pragmatische Lösungen gefunden werden.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz wie folgt:

Frage 1. Welche Fördergrundlage gilt seitens des Ministeriums für Verkehr für die Förderung von Radwegen hinsichtlich deren Deckschicht?

Fördergrundlage sind generell die geltenden technischen Regelwerke, hier insbesondere die Empfehlungen für Radverkehr (ERA) und die „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaues von Verkehrsflächen“ (RStO) sowie die Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes Hessen für den Radverkehr (<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>).

An Deckschichten für Radverkehrsanlagen werden dabei eine dauerhaft ebene Oberfläche mit möglichst geringem Rollwiderstand, hohe Griffigkeit, auch bei Nässe und Allwettertauglichkeit (gute Entwässerungseigenschaften zur Vermeidung von Pfützenbildung und aufspritzendem Schmutz, Vermeidung von Staubbildung, gute Räumbarkeit bei Schnee) als grundlegende Anforderungen gestellt. Diese Anforderungen können von wassergebundenen Decken nicht erfüllt werden.

Frage 2. Weshalb steht das Ministerium für Umwelt dem Bau von Radwegen entgegen, obwohl diese eine Entlastung der Umwelt durch eine Verlagerung des Verkehrs bewirken?

Die Landesregierung befürwortet den Bau von Radwegen. In jedem Einzelfall sind jedoch alle für die Baurechtschaffung notwendigen Voraussetzungen zu erfüllen.

Die Errichtung von Wegen - auch Radwegen - stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne der §§ 13-15 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dar, da sie zu Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes führt. Der Ausbau eines unbefestigten Weges mit Sand-Wasser-gebundener Decke führt zu geringeren Beeinträchtigungen des Naturhaushalts als eine Vollversiegelung durch Asphalt oder Beton. Ob sich das Interesse des Radverkehrs an einer asphaltierten oder betonierten Fahrbahndecke gegenüber den Naturschutzbelangen durchsetzen kann, bedarf einer Prüfung und Prognose der Bedeutung des geplanten Radweges für den Radverkehr ebenso wie der Bewertung der vom Eingriff betroffenen Schutzgüter des Naturschutzrechts im Einzelfall.

Frage 3. Weshalb werden durch das Ministerium für Umwelt Radwege mit wassergebundener Decke gegenüber solchen mit asphaltierter Decke bevorzugt, obwohl bei beiden das Wasser seitlich ablaufen kann?

Entscheidend sind die gesetzlich zu prüfenden Auswirkungen auf den Naturhaushalt. Der Naturhaushalt besteht aus Boden, Wasser, Klima, Luft, der Tier- und Pflanzenwelt sowie den Wechselwirkungen zwischen diesen Bestandteilen. Neben wasserwirtschaftlichen Auswirkungen eines Vorhabens sind deshalb weitere Wirkungen zu betrachten. Das Spektrum reicht dabei von den Wirkungen auf die Bedeutung des Bodenkörpers als Lebensraum für Mikroorganismen, das Klima bis zur Trennwirkung u.a. für Insekten und Amphibien. Dort wo Radwege durch oder entlang von Naturschutz- oder Natura 2000-Gebieten führen, sind daher aus Artenschutzgründen besondere Vorkehrungen zu treffen, insbesondere, wenn seltene oder sogar vom Aussterben bedrohte Arten betroffen sind, die über das Bundesnaturschutzgesetz oder sogar europarechtlich über die FFH-Richtlinie geschützt sind. Das Interesse an einer bestimmten Ausführung eines Eingriffs kann sich dann gegenüber den Naturschutzbelangen durchsetzen, wenn dieses Interesse gegenüber den Naturschutzbelangen überwiegt und die zusätzlichen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts und Landschaftsbildes ausgeglichen werden.

Frage 4. Weshalb steht die Förderpraxis des Ministeriums für Verkehr betreffend Radwege im Widerspruch zu den Anforderungen des Ministeriums für Umwelt?

Zwischen der Förderpraxis bzw. den Förderzielen des Verkehrsministeriums und dem naturschutzrechtlichen Prüfregime besteht kein Widerspruch. Vielmehr ist es Aufgabe und Herausforderung einer jeden Infrastrukturplanung widerstreitende Interessen in einen gerechten Ausgleich zu bringen. In der Regel ist jedes Neu- und Ausbauvorhaben mit einem Eingriff in Natur und Landschaft verbunden. Die Förderung der Nahmobilität zu Fuß- und mit dem Rad, die durch den Landtag als Haushaltsgesetzgeber normiert ist, orientiert sich dabei an den oben genannten Förderzielen und unterstützt auch die Minimierung der Eingriffe durch die Gestaltung der Infrastruktur und den Ausgleich von Eingriffen. Dabei ist im Einzelfall zu entscheiden, ob damit die als Förderziel verankerte Erhöhung der Verkehrssicherheit und Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs erreicht werden kann.

Frage 5. Weshalb hat die Landesregierung sich nicht dafür eingesetzt, dass der Radwegebau in Taunusstein im Sinne des von ihr erklärten Ziels des Ausbaus des hessischen Radnetzes gefördert wird?

Die Landesregierung ist in die konkrete Planung der kommunalen Radwege grundsätzlich nicht einbezogen.

Frage 6. Weshalb hat der Bau von Radwegen, und die damit einhergehende Verlagerung von Verkehr nicht Priorität gegenüber natur- und umweltschutzbezogenen Maßnahmen?

Die Landesregierung ist in die konkrete Planung der kommunalen Radwege grundsätzlich nicht einbezogen. Wie bereits ausgeführt, ist im Einzelfall die Abwägung zwischen den verschiedenen Belangen vorzunehmen.

Frage 7. Inwiefern passt die schriftliche Aussage des Staatssekretärs Deutschendorf an die Stadt Taunusstein der geplante Radweg sei nicht im Planungsprogramm und es gäbe zahlreiche Wünsche für Radwege, zu der veröffentlichten Aussage von Staatsministers Al-Wazir: "Kein Radweg in Hessen scheitert an Geld" (siehe Pressemitteilung vom 29.06.2021: <https://www.hessen.de/Presse/Radwegbau-in-Hessen-nimmt-noch-mehr-Fahrt-auf/>)?

Die Aussage von Herrn Staatsminister Al-Wazir bezieht sich im Zusammenhang mit Radwegen an Bundes- und Landesstraßen auf die bauliche Umsetzung der planerisch vorbereiteten Radwegprojekte, also die Bereitstellung der benötigten Haushaltsmittel in den Straßenbauhaushalten.

Die schriftliche Aussage von Herrn Staatssekretär Deutschendorf bezieht sich auf den gewünschten Radweg im Zuge der B 54 zwischen Taunusstein und Wiesbaden. Der Bau eines neuen oder der Ausbau eines bestehenden Radweges erfordert eine Planung und benötigt bestandskräftiges

Baurecht. In ganz Hessen gibt es einen großen Bedarf und zahlreiche Wünsche für neue Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Stärkung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel. Da nicht alle gewünschten Radwege gleichzeitig geplant werden können, müssen die dringlichsten Vorhaben in einer Programmplanung priorisiert werden.

Der Radweg zwischen Taunusstein und Wiesbaden im Zuge der B 54 hat im Vergleich zu anderen Radwegeprojekten in Hessen eine geringere Dringlichkeit, so dass dieser Radweg nicht Bestandteil der aktuellen Programmplanung ist, für die in den Jahren 2022 und 2023 die Planungen aufgenommen werden.

Wiesbaden, 3. Juni 2022

Tarek Al-Wazir