LANDTAG NORDRHEIN-WESTFALEN
18. Wahlperiode

Drucksache **18/3871**

03.04.2023

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 1452 vom 24. Februar 2023
des Abgeordneten Alexander Baer SPD
Drucksache 18/3274

Wann schützt die Landesregierung endlich Radfahrer und Fußgänger auf der Extertalstraße zwischen Börgerhof und Bösingfeld?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Die Straße L 758 (Extertalstraße) zwischen Börgerhof und Bösingfeld ist eine einspurige Straße mit Seitenstreifen auf beiden Fahrtrichtungen. Sie wurde im Jahr 2018 fertiggestellt. Im Gegensatz zur L 758 verfügt die Straße zwischen Börgerhof und Rinteln auf der niedersächsischen Seite (L 435) bereits seit einigen Jahren über einen ausgebauten Fahrrad- und Fußgängerweg.

Ein Bürgerradweg neben der Landesstraße L 758 wurde bei damaligen Diskussionen in Aussicht gestellt, jedoch sind bis heute noch keine konkreteren Planungen bekannt.

Aufgrund der Höchstgeschwindigkeit und Verkehrsstärke ist es für Anwohner ohne Trennung des Rad- und Autoverkehrs zu gefährlich, die Straße mit dem Fahrrad zu nutzen, auch weil es in der Vergangenheit bereits zu einem tödlichen Verkehrsunfall mit Fahrradfahrern[1] gekommen ist. Daher haben Bürgerinnen und Aktivistinnen in den vergangenen Jahren Forderungen für den Bau eines sicheren Radwegs neben der Straße L 758 (Extertalstraße) erhoben. Es wurde auch eine Petition gestartet, um den politischen Druck zu erhöhen. Zudem finden regelmäßig Protestaktionen und Demonstrationen statt, um die Notwendigkeit eines Radwegs zu unterstreichen.

Ein Radweg parallel zur Extertalstraße bietet sich besonders an, da das Radfahren im Umland aufgrund von diversen Steigungen erschwert ist.

[1] https://www.szlz.de/region/rinteln_artikel,-nach-toedlichem-unfall-extertalstrasse-soll-sicherer-werden-_arid,2727528.html

Datum des Originals: 03.04.2023/Ausgegeben: 11.04.2023

Der Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr hat die Kleine Anfrage 1452 mit Schreiben vom 3. April 2023 namens der Landesregierung beantwortet.

1. Wieso hat die Landesregierung den Fahrradweg nicht wie nach dem Vorbild auf der niedersächsischen Seite fortgeführt und diesen bei der damaligen Planung der L 758 berücksichtigt?

Im Jahr 2017 sind Planungen zur Sanierung der L 758 im Abschnitt von der L861 bis zur Landesgrenze angestoßen worden. Im Planungsprozess entstanden Diskussionen im politischen Raum über eine Querschnittsumgestaltung. Verschiedene Interessenverbände und politische Fraktionen haben sich seinerzeit mit einem klaren Votum gegen eine Umgestaltung des Querschnittes ausgesprochen. Da eine weitere Verzögerung der Deckensanierung wegen des Zustands der Fahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht hinnehmbar gewesen wäre, wurde eine Sanierung im vorhandenen Querschnitt durchgeführt.

2. Wie ist der Planungsstand der Landesregierung zu einem alternativen Radweg parallel zur Extertalstraße?

Im Dezember 2021 fand ein Ortstermin zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde Extertal und der Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen statt, bei dem die grundsätzliche Machbarkeit eines abgesetzt zur Fahrbahn verlaufenden Bürgerradwegs abgestimmt worden ist. Im nächsten Schritt müsste die Gemeinde bei der zuständigen Regionalniederlassung einen Antrag auf Aufnahme in das Bürgerradwegeprogramm einreichen.

3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, einen der beiden Seitenstreifen zu einem Radweg umzufunktionieren?

Eine Querschnitts- / Funktionsänderung würde bedeuten, dass beide Seitenstreifen zugunsten einer einseitigen Radverkehrs-Anlage zzgl. Sicherheitstrennstreifen entfallen. Jedoch steht einer Ummarkierung und damit verbundenen verkehrsplanerisch gewünschten oder sicherheitstechnisch erforderlichen Neuaufteilung des Straßenraumes das Entstehen einer Phantommarkierung entgegen. Dieser ist auch mit modernen Demarkierungsmethoden nicht abzuhelfen. Als Voraussetzung für die Umgestaltung wäre also zur Vermeidung von nicht hinnehmbahren Verkehrssicherheitsdefiziten eine großflächige und damit kostenintensive Deckenerneuerung erforderlich, die weder kurz- noch mittelfristig ansteht.

4. Bei welchen Landesstraßen wurde in der Vergangenheit bereits ein Seitenstreifen zu einem Fahrradweg umfunktioniert? (Bitte eine Aufstellung einschließlich der angefallenen Kosten angeben.)

Das für Verkehr zuständige Landesministerium hat mit Erlass „Umgestaltung von RQ 14-Querschnitten“ bereits im Jahr 2019 aktiv die Förderung des Radverkehrs im Sinne einer gesellschaftlichen Mobilitätswende vorangetrieben, indem es die Aufgabe von Seitenstreifen zugunsten einer Radverkehrsanlage standardisiert hat. Der zuvor vorhandene ministerielle Zustimmungsvorbehalt gegenüber einer solchen Querschnittsänderung zulasten der Seitenstreifen wurde damit aufgehoben.

In der Folge wurde die Aufgabe von Seitenstreifen zugunsten des Radverkehrs im Rahmen der operativen Aufgabenzuordnung von den einzelnen Regionalniederlassungen des

Landesbetriebes Straßenbau wahrgenommen. Eine landesweite Übersicht zu diesen Maßnahmen liegt daher zentral nicht vor.

5. Welche konkreten Pläne gibt es seitens der Landesregierung zur Schaffung und Förderung von neuen Radwegen in der aktuellen Wahlperiode?

Um den Ausbau unserer Radwege systematisch und bedarfsgerecht angehen zu können, werden wir auf der Grundlage einer landesweiten Potenzialanalyse in 2023 den Entwurf des ersten Bedarfsplans für Radschnellverbindungen vorlegen und in 2024 ein landesweites Radvorrangnetz definieren. Das Radvorrangnetz soll die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander verbinden und das Fahrradfahren für alle Nutzergruppen attraktiver machen.

Das landesweite Radvorrangnetz wie auch potenzielle Vorhaben für den Bedarfsplan Radschnellverbindungen werden wir über die Bezirksregierungen in Abstimmung mit Straßen.NRW und der kommunalen Ebene gemeinsam definieren. Mit der Einbindung der Landkreise wollen wir sicherstellen, dass die vor Ort vorliegenden Erkenntnisse in die jeweiligen Entscheidungen angemessen einfließen können.

Der signifikante Ausbau des nordrhein-westfälischen Radwegenetzes ist eine Gemeinschaftsaufgabe des Landes, der Kreise und der Kommunen. Insofern wird es selbstverständlich weiterhin möglich sein, auch jene Radwegeprojekte anzugehen, die nicht Bestandteil des landesweiten Radvorrangnetzes sind. Dazu haben wir ein umfassendes Förderprogramm aufgelegt.

Das Land Nordrhein-Westfalen bietet mit den Förderrichtlinien Nahmobilität den Gemeinden, Städten und Kreisen einen nahezu vollumfänglichen Förderzugang für Maßnahmen der Nahmobilität an. Die Nahmobilitätsprogramme der vergangenen Jahre zeigen, dass hier die kommunale Ebene grundlegend beim Ausbau der Fuß- und Radinfrastruktur unterstützt wird. Alle baureifen Projekte konnten einer Förderung zugeführt werden. Ergänzt werden die Landesmittel durch Finanzhilfen des Bundes aus dem Sonderprogramm "Stadt und Land". Im Haushalt 2023 wurden die Mittel für die Nahmobilität gemäß dem beschlossenen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen und den politischen Zielsetzungen in der neuen Legislaturperiode um 15 Millionen Euro gesteigert. Neben der monetären Unterstützung wird der Radverkehr auch verstärkt durch das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sowie den flankierenden Aktionsplan der Landesregierung gefördert.

Über den Bau der Radwege an bestehenden Landesstraßen entscheiden die Regionalräte bei den Bezirksregierungen in eigener Verantwortlichkeit, mit welcher Dringlichkeit und in welcher Reihenfolge die einzelnen Projekte umgesetzt werden. Hierzu erstellt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auch in Abstimmung mit den Kommunen auf der Grundlage objektiver fachlicher Kriterien eine Vorschlagsliste. In der Vergangenheit und bis heute hat es sich gezeigt, dass es in dieser Prioritätenliste nachrangig eingestufte Projekte gab bzw. gibt, denen in der Örtlichkeit von der Öffentlichkeit aber eine deutlich höhere Dringlichkeit beigemessen wird, als es der Regionalrat mit seinem Beschluss gesehen hat. Hier ist das Modellprojekt „Bürgerradweg“ von der Landesregierung entwickelt worden, um in solchen Fällen Flexibilität zu schaffen. Im „normalen“ Radwegebau in der Zuständigkeit der Regionalräte entstehen vor allem bei der Baurechtschaffung und beim Grunderwerb immer wieder Zeitverzögerungen für einen Baubeginn. Mit den Bürgerradwegen, die durch das von Freiwilligkeit geprägte Zusammenwirken von Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Kommune und Bürgern/Bürgerinitiativen ermöglicht werden, konnte und kann aufgrund der positiven Einstellung aller Beteiligter zum jeweiligen Radwegeprojekt und der damit verbundenen besseren Akzeptanz eine kurzfristigere Realisierung als bislang erreicht werden.

Wie eingangs erwähnt, arbeitet Straßen.NRW bereits an vielen Radwegeprojekten in eigener Zuständigkeit. Das Land ermöglicht der kommunalen Ebene auch solche Vorhaben bis zur Baureife zu planen, die ansonsten angesichts der begrenzten personellen Kapazitäten bei Straßen.NRW noch nicht angegangen werden können. Hierzu schließt ein Kreis oder eine Kommune mit leistungsfähiger Bauverwaltung mit Straßen.NRW eine Planungs- und Finanzierungsvereinbarung über die Übernahme der Planung eines solchen Vorhabens ab. Dabei kann Straßen.NRW alle mit der Planung verbundenen externen Kosten erstatten und hierauf zusätzlich einen Verwaltungszuschlag von mehr als 10 Prozent gewähren.