



Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Reinhold Strobl SPD**
vom 11.10.2017

Bayern setzt aufs Rad

Bayern will in zehn Jahren (ab 2015 bis 2025) rund 400 Mio. Euro, also 4 Mio. Euro pro Jahr, in die Hand nehmen, um ein durchgängiges Fahrradnetz aufzubauen. Verschiedene Maßnahmen seien im Rahmen des Radverkehrswegeplans 2025 geplant. Der Staatsminister des Innern, für Bau und Verkehr, Joachim Herrmann: „Die Radwege sollen vor allem entlang von Bundes- und Staatsstraßen ausgebaut werden. Das Geld solle dabei nicht nur in den Ausbau der Radstrecken gesteckt werden, sondern auch in eine einheitliche Beschilderung der Radwege“.

Der Sicherheit der Radfahrer außer- und innerorts dient nur ein Radweg, der deutlich abgesetzt von der Staats-, Bundes- oder Kreisstraße geführt wird. Von 2015 bis 2019 sind zur Finanzierung des Radwegebaus an Bundesstraßen (Programm für den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundesstraßen) 75 Mio. Euro und an Staatsstraßen 50 Mio. Euro vorgesehen.

Ich frage die Staatsregierung:

1. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms beim Bau von Radwegen sowohl an Staats- als auch an Bundesstraßen unerwartete Verzögerungen, z.B. aufgrund von Problemen das Planungsrecht betreffend?
b) Wenn ja, welche?
2. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms unerwartete Verzögerungen, z.B. aufgrund von Problemen beim Grunderwerb?
b) Wenn ja, welche?
3. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms unerwartete Verzögerungen, z.B. wegen Belangen des Naturschutzes?
b) Wenn ja, welche?
4. Welchen Anteil der Projektsummen sowohl für den Radwegbau an Staatsstraßen als auch an Bundesstraßen nimmt der bauliche Erhalt von bestehenden Radwegen ein?
5. a) Gibt es Unterschiede im Planungsrecht hinsichtlich der Situation Grunderwerb im Rahmen des Staatsstraßenbaus und Grunderwerb im Rahmen des Radwegebaus?
b) Wenn ja, was unternimmt die Staatsregierung, um dieses Ungleichverhältnis abzubauen bzw. auszugleichen?

Antwort

des Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr
vom 07.11.2017

1. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms beim Bau von Radwegen sowohl an Staats- als auch an Bundesstraßen unerwartete Verzögerungen, z.B. aufgrund von Problemen das Planungsrecht betreffend?
b) Wenn ja, welche?
2. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms unerwartete Verzögerungen, z.B. aufgrund von Problemen beim Grunderwerb?
b) Wenn ja, welche?
3. a) Gibt es bei der Umsetzung des Radwegeprogramms unerwartete Verzögerungen, z.B. wegen Belangen des Naturschutzes?
b) Wenn ja, welche?

Wie bei jedem Straßenbauvorhaben sind auch beim Radwegbau planungsrechtliche Anforderungen und Ansprüche Betroffener bei der Entwurfsbearbeitung und der Bauausführung zu bewältigen. Ziel ist immer eine projektspezifische Lösung, die sowohl den öffentlichen Belangen Rechnung trägt als auch die Belange privater Betroffener möglichst weitreichend berücksichtigt. Dabei stehen nicht selten Forderungen von Grundeigentümern, die Trasse zu verschieben, den öffentlichen Belangen, z.B. des Naturschutzes, entgegen. Die Planung von Radwegen erfolgt in einem iterativen Prozess, bei dem der Zeitbedarf bis zur Baureife kaum prognostizierbar ist. Nachdem uns diese Herausforderungen dem Prinzip nach bereits bei der Aufstellung der Programme 2015–2019 für den nachträglichen Anbau von Radwegen bekannt waren, wurden rund ein Drittel mehr Projekte in die Programme aufgenommen, als in der Laufzeit zu finanzieren sind.

4. Welchen Anteil der Projektsummen sowohl für den Radwegbau an Staatsstraßen als auch an Bundesstraßen nimmt der bauliche Erhalt von bestehenden Radwegen ein?

Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen und Fahrbahnen werden üblicherweise gleichzeitig ausgeführt. Dabei werden die Ausgaben für Radwege aber nicht gesondert erfasst.

Aus dem im Bundesfernstraßenhaushalt zur Verfügung stehenden Titel kann sowohl der Bau als auch die Erhaltung von Radwegen finanziert werden. Im Radwegeprogramm für die Bundesstraßen sind deshalb auch 12 unabhängig von den Fahrbahnen auszuführende Erhaltungsmaßnahmen mit Kosten von 3,3 Mio. Euro eingeplant. Bezogen auf die Gesamtsumme von 103 Mio. Euro ist das ein Anteil von 3 Prozent, bezogen auf die Länge ein Anteil von 8 Prozent. Im Radwegeprogramm Staatsstraßen sind keine Erhaltungsmaßnahmen enthalten, weil dies nicht der Beschreibung des Titels 770 06 „Bau von Radwegen“ entsprechen würde.

5. a) Gibt es Unterschiede im Planungsrecht hinsichtlich der Situation Grunderwerb im Rahmen des Staatsstraßenbaus und Grunderwerb im Rahmen des Radwegebaus?

b) Wenn ja, was unternimmt die Staatsregierung, um dieses Ungleichverhältnis abzubauen bzw. auszugleichen?

Im Planungsrecht gibt es keine Unterschiede zwischen dem Bau von Staatsstraßen und dem Bau von Radwegen an Staatsstraßen. Für den Bau von Ortsumfahrungen und häufig auch für Ausbaumaßnahmen von Staatsstraßen werden Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Auf Grundlage der Planfeststellungsbeschlüsse können dann auch Besitzein-

weisungsverfahren nach dem Bayerischen Enteignungsgesetz durchgeführt werden, falls ein freihändiger Grunderwerb gescheitert ist.

Beim nachträglichen Anbau von Radwegen wird versucht, den Grund freihändig mit Unterstützung durch die betroffenen Gemeinden zu erwerben. Planfeststellungsverfahren für Radwege werden wegen des damit verbundenen hohen Planungsaufwandes nur bei besonders bedeutenden Vorhaben durchgeführt. Die vorhandenen knappen Ressourcen werden vorrangig auf Vorhaben des Ausbauplans konzentriert, d. h. wenn auch die Fahrbahnen mit oder ohne Radweg neu gebaut oder wesentlich geändert werden.