

**Antwort auf eine Kleine Anfrage**  
— Drucksache 10/1307 —

Betr.: Niedersachsen — Deutschlands Radfahrerland Nr. 1

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Graeber (SPD) vom 16. 6. 1983

Seit Jahren wird das Radwegenetz in Niedersachsen ausgebaut, wird ein Radwanderwegprogramm entwickelt und werden viele Einzelmaßnahmen durch die Kreise und Gemeinden vorgesehen, um Radwandern zu ermöglichen. Viele Radwege befinden sich in unmittelbarer Nähe von Bundesstraßen. Hier müssen Radfahrer viele Mühen auf sich nehmen, denn sie radeln ohne Schutz vor Staub und Nässe, werden geblendet und durch viele Ereignisse belästigt und gefährdet.

Ich frage die Landesregierung:

1. Was gedenkt die Landesregierung zu tun, um den Radfahrer vor solchen Belästigungen zu schützen?
2. Ist daran gedacht, z. B. an Bundesstraßen oder vielbefahrenen Straßen die Radwege durch das Anpflanzen von Hecken und Sträuchern abzugrenzen?
3. Werden bei Radwegebauprojekten diese Maßnahmen mitberücksichtigt, und sind Finanzierungspläne mit entsprechenden Auflagen versehen?

**Antwort der Landesregierung**

Der Niedersächsische Minister  
für Wirtschaft und Verkehr  
— 01.2 — 57.00 —

Hannover, den 22. 7. 1983

An den Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind die Radwege für die Fahrten zur Schule und zur Arbeit, zum Einkaufen und Besorgen, aber auch zu Freizeit- und Erholungseinrichtungen erforderlich. Diese Straßen und damit auch die Radwege an ihnen sind im Gegensatz zu den Radwanderwegen durch Wald und Flur in der Regel die kürzesten Verbindungen zwischen den Orten und für die genannten Verkehrsbedürfnisse. Damit ist für diese Radwege eine enge Verbindung mit der Straße begründet.

Die Trennung der schwächeren von den stärkeren Verkehrsteilnehmern durch den Bau von Radwegen geschieht angesichts des immer dichter gewordenen Kraftfahrzeugverkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit. Dabei wird außerhalb der Ortsdurchfahrten

in der Regel ein Sicherheitsabstand von mindestens 1,50 m zwischen Fahrbahn und Radweg eingehalten. Dieser wird aus Gründen der Verkehrssicherheit allgemein für ausreichend gehalten.

Die in der Anfrage angesprochenen Belästigungen beziehen sich auf den Fahrkomfort und die Qualität des Radfahrens. Hierfür ist die Größe des Abstandes zwischen Fahrbahn und Radweg von Bedeutung. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die Belästigungen teilweise nur zu bestimmten Tageszeiten (Blendung) oder Wetterlage (Nässe) auftreten.

Soweit Radwege durch die niedersächsische Straßenbauverwaltung gebaut werden, richtet sich die technische Ausgestaltung seit 1976 nach den „Hinweisen für die Anlage von Radwegen in Niedersachsen“. Sie legen fest, daß anhand der örtlichen Gegebenheiten und Verkehrsbedürfnisse die im Einzelfall zweckmäßigste Lage des Radweges festzulegen ist. Dabei sind unter Einhaltung des oben genannten Mindestsicherheitsabstandes jeweils folgende Alternativen zu untersuchen:

1. Radweg mit selbständiger Linienführung
  - 1.1 Unabhängig von der Linienführung der Fahrbahn in Grund- und Aufriß
  - 1.2 Führung über die zur Straße parallel laufenden befestigten Wirtschaftswege
2. Radweg in lockerer Anlehnung an die Fahrbahn
  - 2.1 Anlage hinter der Baumreihe (sofern vorhanden)
  - 2.2 Anlage auf der der Fahrbahn abgewandten Seite des Grabens
3. Radweg in enger Anlehnung an die Fahrbahn
  - 3.1 Anlage zwischen Fahrbahn und Baumreihe
  - 3.2 Anlage zwischen Fahrbahn und Graben
  - 3.3 Anlage unter Fällen der Baumreihe und/oder Verlegung des Grabens

Die Alternativen sind in jedem Fall unter Abwägung der Belange des Radfahrverkehrs, der Interessen der Anlieger, der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Landschaftspflege u. a. Kriterien zu durchleuchten. Das Gebot der Wirtschaftlichkeit bei Bau und Unterhaltung hat jedoch besonderes Gewicht.

Da beim Bau eines Radweges wegen der damit verbundenen Eingriffe in Rechte Dritter in der Regel ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wird, werden im Zuge eines solchen Verfahrens die in der Anfrage genannten Probleme unter Einbeziehung der landschaftlichen Vorgaben und örtlichen Wünsche im Einzelfall eingehend erörtert und abgewogen. Die dabei gewonnenen Erfahrungen der Straßenbauverwaltung in den letzten Jahren zeigen, daß von vielen Radfahrern eher eine enge Anlehnung der Radwege an die Straßen ohne dazwischenliegenden Bepflanzungen gefordert und vorgezogen wird. Die Begründung dafür liegt in der damit gegebenen höheren Sicherheit für Frauen und Kinder durch unbehinderten direkten Sichtkontakt zwischen Fahrbahn und Radweg. Dieser wird in der Regel höher bewertet als die Verhinderung der in der Anfrage genannten Belästigungen. Es sind mehrere Fälle bekannt, in denen hinter schutzwürdigem Bewuchs liegende Radwege von den Radfahrern aus den genannten Sicherheitsgründen nicht angenommen wurden und diese weiterhin die Fahrbahn benutzten. Straßenbauverwaltung und Naturschutzbehörden sahen sich gezwungen, den Bewuchs erheblich zu lichten oder zu beseitigen. Auch Verweise auf vorhandene, zum Radfahren geeignete Feldwegeverbindungen wurden in anderen Fällen aus gleichen Gründen abgelehnt und die Forderung nach einem straßenbegleitenden Radweg aufrechterhalten.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Fragen der o. a. Kleinen Anfrage wie folgt:

Zu 1.

Die Landesregierung ist der Auffassung, daß im Rahmen der vorstehend aufgezeigten Möglichkeiten eine dem jeweiligen Einzelfall entsprechende Lösung gefunden werden kann. Die dabei zugrunde gelegte Gewichtung der unterschiedlichen Beurteilungsfaktoren bleibt dem jeweiligen Abwägungsverfahren vorbehalten.

Zu 2.

Wenn das Abwägungsverfahren bzw. ein Planfeststellungsbeschuß eine Bepflanzung vorsieht, wird diese ausgeführt. Entsprechend den geschilderten Erfahrungen wird es sich dabei hauptsächlich um eine aufgelockerte Bepflanzung handeln.

Zu 3.

Ja, entsprechend dem Vorstehenden.

In Vertretung  
Prof. Dr. Hellwege