

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Kuschel (DIE LINKE)

und

Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

Straßenbegleitender Radweg an der ehemaligen Landesstraße Nummer 2141 (jetzt Gemeindestraße) zwischen Stotternheim und Schwansee - nachgefragt

Die **Kleine Anfrage 4024** vom 23. Juli 2019 hat folgenden Wortlaut:

Zu den Antworten auf meine Kleine Anfrage Nummer 3864 - korrigierte Fassung - in Drucksache 6/7443 haben sich ergänzend noch Fragen zum Kiesabbau, zur Verkehrszählung und zur Klassifizierung dieser Straße ergeben. Eine von Anwohnern selbst vorgenommene Verkehrszählung hat ein Verkehrsaufkommen von über 3.000 Fahrzeugen pro Tag ergeben. Viele Radfahrer - die gerne fahren würden - meiden es, aus Angst vor "Rasern", diese Straße mit dem Fahrrad zu benutzen. Ein eventueller Kiesabbau könnte Auswirkungen sowohl auf den gewünschten Radweg als auch regional auf den Naturschutz und den Grundwasserspiegel im Schwanseer Forst und den oben angegebenen Gemeinden haben. Der Landkreis Sömmerda hatte für seinen Zuständigkeitsbereich Bürgern, die diesen Radweg befürworten, Unterstützung hinsichtlich der Aufnahme des Radwegs in seine kreislichen Planungen zugesagt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie ist bergrechtlich der Stand bezüglich eines Kiesabbaurechts rechts und links der oben angegebenen Straße gegenwärtig einzuordnen und besteht in den nächsten Jahren die Gefahr, dass sich ein Kiesabbau der oben angegebenen Straße und den beiden oben angegebenen Gemeinden weiter nähert?
2. Wie sind - bezogen auf Frage 1 - diese Kiesabbaufragen gegenwärtig im Regionalen Raumordnungsplan Mittelthüringen und landesplanerisch im Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 (LEP) verankert?
3. Besteht bei einem Kiesabbau nahe dem Schwanseer Forst die Gefahr einer Grundwasserabsenkung im Schwanseer Forst, nach dem als Ausgleichsmaßnahme im Zuge des Baus der Autobahn 71 im Schwanseer Forst erst Teiche wieder neu angelegt wurden und wie wird dies jeweils begründet?
4. Welche Grundlagen, Richtwerte und Argumente haben dazu geführt, dass diese ehemalige Landesstraße Nummer 2141 zur Gemeindestraße und nicht zur Kreisstraße herabgestuft wurde?
5. Warum wurde die Straße nicht als Straße der Entwurfsklasse EKL 3 eingeordnet, da nach Auffassung vieler diese Straße nicht nur dem nähräumigen Verkehr dient, unter anderem auch als Autobahnzubringer oder als Umleitungsstrecke für - wie unlängst geschehen - eine Sperrung der Autobahn 71 zwischen Sömmerda-Süd und Erfurt-Nord?

6. Welche Verkehrszählungen wurden konkret zur Grundlage der Einstufung in Entwurfsklasse EKL 4 genommen und wann mit welchen Ergebnissen wurden diese durchgeführt, zumal eine aktuelle Verkehrszählung der Bürger eine Einstufung als Entwurfsklasse EKL 3 zumindest bedenkenswert erscheinen lässt?
7. Was waren die konkreten Ergebnisse der Anhörungen der unteren Straßenverkehrsbehörden der Stadt Erfurt und des Landkreises Sömmerda, die dazu führten, dass auf der Grundlage des Straßenverkehrsrechts keine Beschränkungen oder Verbote zur Sicherheit des Radverkehrs veranlasst wurden?
8. Sind das aufgrund der Sanierung der Straße nunmehr erhöhte Verkehrsaufkommen und die dadurch auch schnellere Fahrweise einzelner Verkehrsteilnehmer, was von den Bürgern angemerkt wird, nicht Anlass genug, die allgemeine Verkehrssicherheit durch verstärkte (Geschwindigkeits-)Kontrollen zu erhöhen beziehungsweise sicherzustellen, damit sich auch wieder mehr Radfahrer wagen, diese Straße zu nutzen?
9. Welche Lösungen für den Radverkehr bei einer Straße der Entwurfsklasse EKL 4 gibt es noch, wenn die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei dieser Klassifizierung die Regellösung darstellt?
10. Wann besteht eine (rechtliche) Verpflichtung, an bestehenden Straßen Radwege neu zu errichten?
11. Welche Hinweise hat das Straßenverkehrsamt der Gemeinde Großrudstedt konkret gegeben, dass diese ihren Antrag zum Bau eines straßenbegleitenden Radwegs im Rahmen der Sanierung (rückständigen Unterhaltung) der Straße zurückgezogen hat?
12. Wie wird im oben genannten Fall konkret begründet, dass dem Land der Bau eines Radwegs im Rahmen einer rückständigen Unterhaltung (Sanierung) der Straße nicht möglich ist?
13. Ist der Radweg Schwansee–Stotternheim im aktuellen Radwegeplan/-konzept des Landkreises Sömmerda enthalten und wenn nein, aus welchen Gründen wurde der Radweg (noch) nicht aufgenommen?

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 1. Oktober 2019 wie folgt beantwortet:

Zu 1.:

Nördlich der Straße Stotternheim–Schwansee ist keine Annäherung eines Kiesabbaus an die Straße vorgesehen. Der nächstgelegene Kiessandtagebau befindet sich nordwestlich der nahezu parallel zur Straße verlaufenden Bahnlinie. Südlich der Straße befindet sich der Kiessandtagebau Stotternheim der Firma Kies- und Beton GmbH. Dieser Tagebau wird sich perspektivisch bis an den vorgegebenen Sicherheitsstreifen zur Straße annähern. Der Abstand des Tagebaus zur Ortslage Stotternheim bleibt wie derzeit vorhanden. Eine weitere Annäherung ist nicht vorgesehen. Für den vorgenannten Tagebau hat das Bergbauunternehmen einen obligatorischen Rahmenbetriebsplan zur Zulassung beantragt, welcher sich derzeit im Zulassungsverfahren befindet. Bestandteil der Planunterlagen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung und eine FFH-Verträglichkeitsstudie bezüglich des FFH-Gebiets Schwansee.

Zu 2.:

Das Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 zeigt für die Rohstoffart Kiessand unter anderem in den nördlich von Erfurt gelegenen Räumen

- Gisperslebener Talzug der Gera zwischen Mittelhausen und Walschleben sowie
- Stotternheimer Talzug der Gera zwischen Erfurt/Roter Berg und Alperstedt–Haßleben

einen besonderen Koordinierungsbedarf auf. Bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen soll der kurz- bis mittelfristigen Rohstoffgewinnung sowie der langfristigen Sicherung der Rohstoffpotenziale das notwendige Gewicht beigemessen werden.

Die Regionale Planungsgemeinschaft Mittelthüringen als für den Bereich zuständige Trägerin der Regionalplanung ist mit dem Landesentwicklungsprogramm Thüringen 2025 beauftragt, eine angemessene Flächensicherung durch Vorrang- und Vorbehaltsgebiete "Rohstoffgewinnung" zu gewährleisten. Ziel ist eine bedarfsgerechte und möglichst verbrauchernahe Rohstoffversorgung der thüringischen Wirtschaft. Zudem soll die langfristige Zugänglichkeit von Rohstoffpotenzialen mittels Vorranggebieten "vorsorgende Rohstoff-sicherung" gesichert werden.

Der aktuelle Regionalplan Mittelthüringen aus dem Jahr 2011 beinhaltet in dem von der Kleinen Anfrage berührten Bereich südlich der Straße zwischen Stotternheim und Schwansee für die Rohstoffart Kiessand das Vorranggebiet "KIS-18 Stotternheim, östlich". Unmittelbar an dieses schließt beidseits der genannten Straße ein Vorbehaltsgebiet Rohstoffe "kis-17 Stotternheim, östlich" an.

Zu 3.:

Eine Grundwasserabsenkung im Schwanseer Forst infolge des Kiesabbaus ist nicht zu erwarten. Es besteht ein ausreichender Abstand zum FFH-Gebiet.

Zu 4.:

Die Abstufung des angesprochenen Abschnitts der ehemaligen Landesstraße 2141 zur Gemeindestraße erfolgte auf der Grundlage von § 7 Abs. 2 Satz 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 Nr. 3 Thüringer Straßengesetz (ThürStrG). Danach ist eine Straße umzustufen, wenn sie nicht in die ihrer Verkehrsbedeutung entsprechende Straßenklasse eingeordnet ist. Der Landesregierung steht insofern kein Ermessen zu. Gesetzliches Merkmal für die Eingruppierung einer Straße ist ausschließlich deren Verkehrsbedeutung. Hierbei ist auf den Verkehr abzustellen, der eine Straße prägt und auf ihr anteilig überwiegt. Ein temporärer Verkehr, wie beispielsweise Umleitungsverkehr, kann daher nicht berücksichtigt werden.

Nach § 3 Abs. 1 Nr. 3 ThürStrG sind Gemeindestraßen Straßen, die dem Verkehr innerhalb des Gemeindegebiets oder dem nachbarlichen Verkehr zwischen Gemeinden oder dem weiteren Anschluss von Gemeinden oder räumlich getrennten Ortsteilen dienen oder zu dienen bestimmt sind.

Auf dem angesprochenen Abschnitt der ehemaligen Landesstraße 2141 überwiegt der nachbarliche Verkehr zwischen der Gemeinde Großrudstedt und ihren Ortsteilen und der Stadt Erfurt und ihren Ortsteilen. Nachbarlicher Verkehr ist der Verkehr, der in einer der beiden Kommunen beginnt und/oder endet (sog. genannter Quell- beziehungsweise Zielverkehr). In Abgrenzung dazu ist nur der Verkehr überörtlich, der nicht in einem der beiden Kommunen beginnt und/oder endet, sondern sie nur durchquert. Aufgrund seiner Lage im Netz ist der genannte Abschnitt augenscheinlich nur für den Verkehr zwischen Großrudstedt und Erfurt von Interesse. Bereits für die beiden benachbarten Gemeinden Schloßvippach und Eckstedt stellt diese Strecke keine sinnvolle und über den nachbarlichen Verkehr nach Großrudstedt hinausgehende Verbindung mehr dar, weder zu den Bundesautobahnen noch nach Erfurt. Insofern ist davon auszugehen, dass der örtliche, zwischengemeindliche Verkehr hier anteilig überwiegt. Darüber bestand auch mit der Stadt Erfurt und der Gemeinde Großrudstedt kein Dissens.

Zu 5.:

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Entwurfsklasse einer Straße weder bei der Beurteilung der Verkehrsbedeutung einer Straße noch bei der Umstufung ein Kriterium darstellt. In der Antwort zu Frage 4 der Kleinen Anfrage 3864 hatte die Landesregierung den Begriff der Entwurfsklasse nur im Zusammenhang mit der gestellten Frage angesprochen, inwieweit ein Radweg für notwendig gehalten werde. Für eine Entwurfsklasse 3 geben die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen bei der hier einschlägigen Verkehrsstärke von 2.500 bis 4.000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV) Anhaltswerte für die Zweckmäßigkeit eines Geh- und Radwegs ab einer täglichen Belastung im Rad- und Fußgängerverkehr von über 200 vor.

Klarstellend ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen lediglich Empfehlungen beziehungsweise Anhaltswerte geben, wann ein Radweg angelegt werden sollte. Aus ihnen kann sich daher keine Verpflichtung ergeben, einen Radweg zu bauen, und auch umgekehrt, kein Verbot, dies zu tun. Insofern bietet die Landesregierung nach wie vor eine Förderung eines solchen Vorhabens mit Mitteln des kommunalen Straßenbaus an, wenn die Gemeinde Großrudstedt und die Stadt Erfurt dies beabsichtigen.

Zu 6.:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen. Die Verkehrsbedeutung ergab sich aus der Lage im Netz und war zwischen den Beteiligten unstrittig. Insofern war eine Verkehrserhebung, die aus einer Zählung und einer Befragung der Verkehrsteilnehmer besteht, entbehrlich.

Die letzte Straßenverkehrszählung auf Bundes- und Landesstraßen wurde im Jahr 2015 durchgeführt. Der genannte Abschnitt zwischen Großrudstedt und Erfurt wurde dort jedoch nicht mit erfasst. Erfasst wurde der Abschnitt der Landesstraße 2141 zwischen Großrudstedt und der Kreisstraße 515 mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr von 2.215 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden, davon Schwerverkehr von 229 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden.

Zu 7.:

Hierzu teilte die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Erfurt mit, dass es gemäß einer Unfallauswertung der Polizei der letzten drei Jahre keinen Unfall mit einer Beteiligung von Radfahrern auf der genannten Straße gegeben habe. Das Landratsamt Sömmerda verwies darauf, dass in den vergangenen Jahren keine Unfallhäufung aufgetreten sei und keine Unfälle mit Radfahrern registriert wurden.

Zu 8.:

Eine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens nach der Straßensanierung kann aus polizeilicher Sicht nicht bestätigt werden. Im Zeitraum von circa sechs Jahren und drei Monaten ereigneten sich bis Ende Juli 2019 34 Verkehrsunfälle. Davon war bei 23 Unfällen Wildbeteiligung ursächlich. Die übrigen elf Unfälle hatten andere Ursachen. Bei keinem dieser Unfälle waren Rad Fahrende oder zu Fuß Gehende beteiligt.

Der in Rede stehende Streckenabschnitt erfüllt (unabhängig der Wildbeteiligung) weder vor noch nach der Sanierung die Kriterien für einen Unfallschwerpunkt beziehungsweise eine Unfallhäufungsstelle. Der betreffende Straßenabschnitt fand bisher nur temporär Beachtung in der polizeilichen Geschwindigkeitsüberwachung. Bei jeweils einer Überwachungsmaßnahme während der Hauptverkehrszeit von 14 bis 19 Uhr im Jahr 2017 und im Jahr 2019 durchfuhren in einem Zeitraum von fünf Stunden 449 Fahrzeuge mit einer Überschreitungsquote von 3,8 Prozent beziehungsweise von 4,5 Stunden 521 Fahrzeuge mit einer Überschreitungsquote von 2,9 Prozent die Messstelle. Diese Überschreitungsquoten liegen unterhalb der durchschnittlichen Feststellungen bei Geschwindigkeitsverstößen. Die Wertung dieser Überwachungsergebnisse, im Kontext mit dem Verkehrsunfallgeschehen, lassen polizeilich keine Auffälligkeiten erkennen, welche besonderer vollzugspolizeilicher Interventionen bedürfen.

Zu 9.:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 verwiesen. Es bleibt allen Kommunen grundsätzlich unbenommen, einen Radweg zu bauen.

Zu 10.:

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Eine rechtliche Verpflichtung besteht nicht.

Zu 11.:

Bei der Beantwortung dieser Frage wird davon ausgegangen, dass mit "Straßenverkehrsamt" das damals örtlich zuständige Straßenbauamt Mittelthüringen gemeint ist.

Mit Schreiben vom 6. Oktober 2016 übersandte der Bürgermeister der Gemeinde Großrudstedt dem damaligen Straßenbauamt Mittelthüringen eine auch von ihm unterschriebene Verwaltungsvereinbarung, die den Bau eines Radwegs nicht vorsah. In dem genannten Schreiben wies der Bürgermeister allerdings gleichzeitig darauf hin, in der Gemeinderatssitzung am 4. Oktober 2016 sei der Verwaltungsvereinbarung unter Berücksichtigung verschiedener Forderungen zugestimmt worden. Eine dieser Forderungen bestand im Ausbau eines straßenbegleitenden Radwegs von Schwansee nach Stotternheim. Der Bürgermeister wies darauf hin, dieser Beschluss sei Bestandteil der Vereinbarung.

Mit Schreiben vom 21. November 2016 übersandte das Straßenbauamt Mittelthüringen der Gemeinde Großrudstedt einen Nachtrag zur Verwaltungsvereinbarung, in der einzelne der Forderungen der Gemeinde aufgenommen wurden. Die Forderung des Baus eines Radwegs wurde nicht aufgenommen. Hierzu führte das Straßenbauamt Mittelthüringen wörtlich aus:

"Ihren Forderungen ... kann nicht entsprochen werden. Der alte Straßenbaulastträger, im vorliegenden Fall der Freistaat Thüringen, hat nach § 11 Abs. 4 Thüringer Straßengesetz (ThürStrG) dem neuen Baulastträger, im vorliegenden Fall der Gemeinde Großrudstedt, für eine ordnungsgemäße Unterhaltung in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang einzustehen. Erforderlich werdende Instandsetzungsarbeiten beschränken sich somit ausschließlich auf den Bestand, kapazitive Erweiterungen im Rahmen dieser Leistungen sind ausgeschlossen. Von daher ist die Errichtung eines Radweges, selbst bei Nachweis der Notwendigkeit, nicht möglich."

Der genannte Nachtrag zur Verwaltungsvereinbarung wurde am 15. März 2017 vom Bürgermeister der Gemeinde Großrudstedt unterzeichnet.

Zu 12.:

Im Zuge der Abstufung bestanden zwei Ansätze, den Streckenabschnitt in Ordnung zu bringen. Die sogenannte rückständige Unterhaltung im engeren Sinne nach § 11 Abs. 4 ThürStrG hätte sich im Wesentlichen auf Unterhaltungsmaßnahmen beschränkt. Daneben bestand auch die Möglichkeit der Sanierung abzustufender Landesstraßen (Kapitel 10 07, Titel 773 01), die eine deutlich über Unterhaltungsmaßnahmen hinausgehende Substanzverbesserung zulässt. Im Interesse der beiden Kommunen wurde sich für letztgenannte Möglichkeit entschieden.

Bei beiden Ansätzen wäre jedoch der zusätzliche Bau eines Radwegs nicht möglich gewesen, da sich beide auf die vorhandene Straße in ihrer vorhandenen Substanz beziehen. Der Bau eines Radwegs hätte einen Ausbau beziehungsweise eine Erweiterung bedeutet und wäre daher über die erlaubte Unterhaltung beziehungsweise Sanierung hinausgegangen.

Zu 13.:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.

Keller
Ministerin