

Kleine Anfrage

der Abg. Nico Weinmann und Georg Heitlinger FDP/DVP

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Beurteilung von Aufwand und Notwendigkeit der Brückenbreite über die Lein am Radweg im Bereich Tiergärten in Schwaigern-Stetten

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Inwiefern sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen rechtlich bindend?
2. Wie beurteilt sie die fehlende Kohärenz zwischen der Wegebreite von 2,50 Metern und der geforderten Brückenbreite von vier Metern als Bedingung der Förderfähigkeit?
3. Wie beurteilt sie den Umstand, dass die öffentliche Hand durch die geforderte Überbreite des im Titel benannten Bauwerks eine mehr als 25-prozentige Kostensteigerung gegenüber der zunächst vorgesehenen, der Wegebreite angepassten Brückenbaumaßnahme zu schultern hat?
4. Wie viel zusätzliches Material musste durch die geforderte Verbreiterung gegenüber einer Ausführung in der ursprünglich vorgesehenen Dimensionierung schätzungsweise verbaut werden?
5. Wie beurteilt sie diesen Ressourcenmehraufwand unter klimatischen Gesichtspunkten unter besonderer Berücksichtigung des Aspekts, dass es sich bei den Hauptmaterialien solcher Bauten üblicherweise um Stahl und Beton handelt?
6. Wie viel zusätzliche Fläche musste durch die breitere Ausführung der Radwegbrücke über die Lein versiegelt oder überbaut werden?
7. Wie beurteilt sie die zusätzliche Versiegelung und Überbauung unter umwelt- und artenschutzrechtlichen Aspekten?
8. Welche Risiken, beispielsweise hinsichtlich Eigentumsrechten, Bürgereinsprüchen, artenschutzrechtlichen Prüfungen oder ggf. anfallenden zusätzlichen Erwerbskosten erkennt sie hinsichtlich der Notwendigkeit, für eine breitere Brücke mehr Grundfläche zu erwerben bzw. in ihrer Nutzung zu ändern?

Eingegangen: 12.9.2022 / Ausgegeben: 11.11.2022

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. Welche Risiken, beispielsweise hinsichtlich Eigentumsrechten, Bürgereinsprüchen, artenschutzrechtlichen Prüfungen oder ggf. anfallenden zusätzlichen Erwerbskosten erkennt sie hinsichtlich der Notwendigkeit, für eine breitere Brücke mehr Grundfläche zu überbauen und damit ggf. die Nutzungsmöglichkeiten der Eigentümer – etwa durch Höhenbeschränkungen oder Schattenwurf – einzuschränken?

9.9.2022

Weinmann, Heitlinger FDP/DVP

Begründung

Die Brücke des Radwegs über die Lein auf der Gemarkung Schwaigern musste aus Gründen der Förderfähigkeit breiter ausgeführt werden, als der Weg selbst abseits der Brücke ist. Mit dieser Kleinen Anfrage soll das Land Stellung beziehen unter anderem zu Sachdienlichkeit, Kosten, Ressourcenverbrauch und rechtlichen Risiken der Forderung einer solcherart verbreiterten Bauausführung.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 31. Oktober 2022 Nr. VM2-0141.3-12/135/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Inwiefern sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen rechtlich bindend?*

Gemäß § 3 Absatz 1 Nr. 1c Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) ist Voraussetzung für eine Förderung, dass die Maßnahme bau- und verkehrstechnisch sowie betriebstechnisch einwandfrei ist. Diese Voraussetzung wird durch Berücksichtigung des geltenden technischen Regelwerks bei Planung und Bau erfüllt. In Anlage 12 zur VwV-LGVFG Nr. 1.1 wird festgelegt: „Die Berücksichtigung des mit dieser Richtlinie eingeführten Stands der Technik ist Förder Voraussetzung bei Vorhaben der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur.“ Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) werden als einzuhaltendes Regelwerk genannt.

- 2. Wie beurteilt sie die fehlende Kohärenz zwischen der Wegebreite von 2,50 Metern und der geforderten Brückenbreite von vier Metern als Bedingung der Förderfähigkeit?*

Der bundesweite Stand der Technik fordert bei Überführungen, die von Fußgänger- und Radverkehr gemeinsam genutzt werden, eine Mindestbreite von 4,00 m. Auf dieser Grundlage wurden die Kommunen im Hinblick auf die Fördervoraussetzungen beraten, so auch die Stadt Schwaigern bei der Antragstellung in Bezug auf die Brücke über die Lein im Bereich Tiergärten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Im Januar 2022 wurde vom VM festgelegt, dass das 4-m-Mindestmaß des technischen Regelwerkes nur dann anzuwenden sei, wenn gleichzeitig maßgeblicher Rad- und Fußverkehr zu erwarten ist. Dies ist außerorts in der Regel nicht der Fall. In diesen Fällen genügt für Rad- und Fußverkehrsbrücken außerorts die Breite der zulaufenden Wege zuzüglich 2 x 25 cm Sicherheitsraum als erforderliche Brückenbreite. Durch diese Flexibilisierung haben die Kommunen nun zusätzliche Möglichkeiten erhalten, bei Fördervorhaben die Kohärenz zwischen der aktuellen Wegebreite und der Brückenbreite bei der Dimensionierung der Vorhaben zu berücksichtigen. Aktuell würde also eine lichte Weite von 3,0 m zwischen den Geländern bei dem betrachteten Bauwerk gefordert werden.

3. Wie beurteilt sie den Umstand, dass die öffentliche Hand durch die geforderte Überbreite des im Titel benannten Bauwerks eine mehr als 25-prozentige Kostensteigerung gegenüber der zunächst vorgesehenen, der Wegebreite angepassten Brückenbaumaßnahme zu schultern hat?

Durch die geforderte Regelbreite gemäß ERA und RASt steht ein zukunftsfähiges Bauwerk zur Verfügung. Zu schmale Wege können mit geringem Aufwand verbreitert werden. Zu schmale Brücken können nur mit unverhältnismäßig großem Aufwand verbreitert werden.

4. Wie viel zusätzliches Material musste durch die geforderte Verbreiterung gegenüber einer Ausführung in der ursprünglich vorgesehenen Dimensionierung schätzungsweise verbaut werden?

Für die Fundamente der Brücke wurden nach Angabe der Stadt Schwaigern durch die Mehrbreite ca. 5,1 m³ mehr Beton und ca. 625 kg mehr Betonstahl benötigt. Entsprechend der Mehrbreite von 1,50 m war auch der Aufwand für Aushub (ca. 15 m³) und die Schalarbeiten (ca. 12,5 m²) höher.

5. Wie beurteilt sie diesen Ressourcenmehraufwand unter klimatischen Gesichtspunkten unter besonderer Berücksichtigung des Aspekts, dass es sich bei den Hauptmaterialien solcher Bauten üblicherweise um Stahl und Beton handelt?

Die Landesregierung möchte den Anteil der Fahrten deutlich erhöhen, die selbstaktiv zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. Dazu ist die Schaffung zusätzlicher sicherer und attraktiver Infrastruktur in Form durchgängiger Netze entsprechend des Standes der Technik eine zwingende Voraussetzung. Diese lässt sich nur durch Umverteilung bestehender Verkehrsflächen – etwa durch Umwandlung von Kfz-Parkstreifen und Fahrspuren in Fuß- und Radverkehrsanlagen – oder durch Neubauten mit Material- und Ressourcenverbrauch realisieren.

Um für alternative Baumaterialien zu werben, hat das Land etwa die im Rahmen des LGVFG geförderte Fuß- und Radverkehrsbrücke über den Neckar der Gemeinde Neckartenzlingen im Jahr 2019 im Rahmen eines großen Fachkongresses als Best-Practice-Beispiel ausgezeichnet.

6. Wie viel zusätzliche Fläche musste durch die breitere Ausführung der Radwegbrücke über die Lein versiegelt oder überbaut werden?

Bei den versiegelten Flächen wurde nach Angaben der Stadt Schwaigern lediglich eine beidseitige Aufweitung des Weges von insgesamt ca. 5,0 m² als Übergang auf die Brücke vorgenommen. Die Brücke selbst hat bei einer Länge von 9,0 m ebenfalls eine vergrößerte Grundfläche von ca. 13,5 m².

7. Wie beurteilt sie die zusätzliche Versiegelung und Überbauung unter umwelt- und artenschutzrechtlichen Aspekten?

Nach § 3 Absatz 1 Nr. 1c LGVFG ist Voraussetzung für eine Förderung, dass die Maßnahme die natürlichen Ressourcen und Flächen soweit wie möglich schont. Diese Voraussetzung wird bei der betrachteten Maßnahme eingehalten. Die zusätzliche Versiegelung und Überbauung ist wie die weiteren mit dem Bauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu ermitteln, zu bewerten und durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren.

8. Welche Risiken, beispielsweise hinsichtlich Eigentumsrechten, Bürgereinsprüchen, artenschutzrechtlichen Prüfungen oder ggf. anfallenden zusätzlichen Erwerbskosten erkennt sie hinsichtlich der Notwendigkeit, für eine breitere Brücke mehr Grundfläche zu erwerben bzw. in ihrer Nutzung zu ändern?

9. Welche Risiken, beispielsweise hinsichtlich Eigentumsrechten, Bürgereinsprüchen, artenschutzrechtlichen Prüfungen oder ggf. anfallenden zusätzlichen Erwerbskosten erkennt sie hinsichtlich der Notwendigkeit, für eine breitere Brücke mehr Grundfläche zu überbauen und damit ggf. die Nutzungsmöglichkeiten der Eigentümer – etwa durch Höhenbeschränkungen oder Schattenwurf – einzuschränken?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Außergewöhnlichen Risiken sind nicht zu erkennen.

Hermann
Minister für Verkehr