

Auszug aus der Niederschrift zur Sitzung des VA am 23.3.2021, 3.15 d.N.

Fahrradstraße nach Oldenburg

a) Rechtliche Bedenken der Verkehrsbehörden

Verwiesen wird auf die bisherigen Beratungen zu diesem Thema. Die Planung der Radwegeverbindung sieht vor, auf den Abschnitten der Fahrradstraße, wo Bebauung vorhanden ist, Anliegerverkehr zuzulassen. Im Wesentlichen geht es hierbei um die Wildenlohlinie sowie den südlichen Teilbereich des Heiderosenweges. Die ursprünglich vorgesehene Fahrbahnbreite war mit 3,50 m und Ausweichbuchten geplant; die Gemeinde hatte dem Land jedoch signalisiert, dass, falls erforderlich, auch in 4,00 m bzw. 4,50 m Breite gebaut werden könne.

Gegen die Planung hatte die Verkehrsbehörde des Landkreises Ammerland Bedenken erhoben, da durch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung (StVO) von April 2020 im Außenbereich ein Mindestabstand zwischen Kfz und Fahrrad von 2,00 m vorgeschrieben sei, der nicht eingehalten werden könne. Nach dieser Lesart müsste eine Straße im Außenbereich eine Mindestbreite von 5,50 m (= Auto 2,50 m + Abstand 2,00 m + Fahrrad 1,00 m) aufweisen, damit ein Überholen von Radfahrern zulässig ist.

Um Rechtssicherheit zu erlangen hat der Landkreis die Obere Verkehrsbehörde (Land Niedersachsen) um eine rechtliche Klärung gebeten. Diese ist jetzt erfolgt. Im Ergebnis bestätigt die Obere Verkehrsbehörde die Bedenken und hat dem Landkreis die verkehrsrechtliche Anordnung einer Fahrradstraße untersagt. Als nicht zulässig wurde ferner die alternative Ausweisung einer 30 km-Zone festgestellt, da diese nur innerorts zulässig sei. Auch die Anordnung einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 wurde als problematisch angesehen, da diese nur dann angeordnet werden dürfe, wenn aufgrund der örtlichen Verhältnisse eine besondere Gefahrenlage bestehe. Als Begründung für eine besondere Gefahrenlage dürfe jedoch nicht der geplante Rückbau der Straße herangezogen werden, da dieser eine „künstlich geschaffene Gefahrenlage“ darstelle.

Erwartungsgemäß befasste sich die Obere Verkehrsbehörde nur damit, was alles nicht zulässig ist. Ein Hinweis, wie denn gebaut werden muss, damit das Vorhaben umgesetzt werden kann, erfolgte nicht.

Zu einer völlig anderen rechtlichen Beurteilung war zuvor der Justiziar des ADFC-Bundesverbandes in Berlin, Herr Roland Huhn, gekommen, der sich auf eine Bitte des ADFC-Kreisverbandes Ammerland ebenfalls mit unserer Fahrradstraße befasst hatte. Nach seiner Einschätzung bestehe das Problem des Überholens auf dieser Straße schon heute und die Gemeinde verbessere die Situation durch die Ausweisung einer Fahrradstraße (30 km/h, nur noch Anliegerverkehr, Vorrang für Radfahrer). Der gesetzliche Überholabstand von 2 m (außerorts) bewirkt nach seiner Meinung kein absolutes Überholverbot auf schmalen Straßen. Vielmehr sei nach Verständigung zwischen den Beteiligten ein vorsichtiges Überholen zulässig.

Folgt man der rechtlichen Einschätzung der Verkehrsbehörden, müsste der Radverkehr auf dem größten Teil der öffentlichen Straßen unterbunden werden, da diese meist nur 4,50 m oder sogar noch schmaler sind. Bei allen in den letzten Jahrzehnten im Zuge des ländlichen Wegebbaus (Landesprogramme Profil, ZILE, Proland ...) ge-

förderten Straßenbaumaßnahmen wurde sogar nur eine maximale Breite von 4,50 m gefördert. Es bleibt abzuwarten, wie die Verkehrsbehörden mit diesem Dilemma umgehen werden.

Eine Rückfrage beim Nds. Wirtschaftsministerium, welches für die Förderung von Radwegen zuständig ist, ergab, dass der Bund sich dieser Problematik bei der Änderung der StVO offensichtlich durchaus bewusst war, aber dennoch so entschieden habe.

Die Verwaltung wird die Obere Verkehrsbehörde um Prüfung und Mitteilung bitten, unter welchen Voraussetzungen (Fahrbahnbreiten, Verkehrsregelungen) denn eine Fahrradstraße im Außenbereich mit Anliegerbebauung realisiert werden kann. Denkbar wäre beispielsweise für kürzere Streckenabschnitte, wie am Heiderosenweg, wo kaum Anliegerverkehr vorhanden ist, ein Überholverbot für Kfz auszusprechen.

Außerdem soll um Auskunft gebeten werden, wie mit den zahlreichen Bestandsstraßen umzugehen ist, deren Breite kleiner als 5,50 m ist, da die StVO keine Unterschiede zwischen Straßenneubauten und Bestandsstraßen macht. Auch die etwas provokative Frage, ob künftig bei Straßensanierungen immer eine Verbreiterung auf mindestens 5,50 m erfolgen muss, soll gestellt werden.

b) Förderung

Vor dem Hintergrund der „Abstandsproblematik“ rät das Wirtschaftsministerium, einen Förderantrag zunächst nur für rechtlich unproblematische Teilabschnitte zu stellen.

Dies wäre in erster Linie der **anliegerfreie Abschnitt zwischen der Hermann-Löns-Straße und der Wildenlohlinie**. Hierfür könnte ein Förderantrag für 2022 nach dem neuen Förderprogramm „Stadt und Land“ gestellt werden. Die Förderaussichten sind grundsätzlich gut, da das Land vom Bund 65 Mio. € für die Radverkehrsförderung zur Verfügung gestellt bekommen hat, die bis Ende 2023 ausgegeben und abgerechnet sein müssen.

Zurzeit erstellt das Land hierfür die Förderrichtlinien. Mit einer Veröffentlichung ist wohl im Sommer 2021 zu rechnen. Dann muss alles schnell gehen, so dass nach der Antragstellung und (hoffentlich) zügigen Bewilligung der Mittel die Ausschreibung vorbereitet und Anfang 2022 durchgeführt werden kann.

Zuvor ist für diesen Wegeabschnitt durch den Landkreis noch ein Plangenehmigungs- bzw. Planfeststellungsverfahren durchzuführen, welches mehrere Monate dauern wird. Die hierfür notwendigen Unterlagen werden zurzeit von der Verwaltung und dem Planungsbüro Börjes erstellt.

Der genannte Teilabschnitt ist etwa 2,5 km lang und soll 3 m breit ausgebaut werden. Die Kosten werden auf etwa 1,5 Mio. € geschätzt. Die Förderquote wird bei Antragstellung in 2021 80 % der förderfähigen Kosten betragen. Dies entspricht einer Förderung zwischen 1,0 Mio. € und 1,2 Mio. €, je nachdem, ob eine Breite von 2,50 m oder 3,00 m als förderfähig anerkannt wird. Der Eigenanteil würde nach heutigem Stand somit zwischen 300.000 und 500.000 € betragen. Ab 2022 sinkt die Förderquote auf 75 %. Sofern die Gemeinde nach den Bestimmungen der noch unbekanntenen Förderrichtlinie als finanzschwach gelten würde, wäre bei einer Antragstellung in

2021 sogar eine Förderquote von 90 % möglich, was den Eigenanteil nochmals halbieren würde.

Im Investitionsprogramm sind 2022 für die Fahrradstraße 780.000 € Ausgaben und 625.000 € Einnahmen (Eigenanteil: 155.000 €) enthalten. Um den Antrag stellen und den ersten Teilabschnitt 2022 realisieren zu können, müssten somit voraussichtlich zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.