

Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung

Abgeordnete Cornelia Lüddemann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Radschnellweg Halle-Leipzig

Kleine Anfrage – KA 8/1368

**Antwort der Landesregierung
erstellt vom Ministerium für Infrastruktur und Digitales**

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Für die Planung des sächsischen Teils des geplanten Radschnellwegs Halle-Leipzig hat der Freistaat Sachsen eine Förderzusage über rund 1,95 Millionen Euro vom Bund erhalten. Das entspricht 75 Prozent der förderfähigen Ausgaben.

1. Welche konkrete Ausgestaltung eines Radweges hält die Landesregierung für angemessen und geeignet für den sachsen-anhaltischen Abschnitt des „Radschnellweges Halle-Leipzig“?

Im Auftrag der Metropolregion Mitteldeutschland GmbH sowie der Städte Halle (Saale) und Leipzig wurde die „Potenzial- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig“ erarbeitet.

Gemäß Endbericht mit Stand vom Januar 2020 ergibt sich innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Halle (Saale) ein hinreichendes Nutzerpotenzial von mehr als 2.000 Nutzenden pro Tag, jedoch steht nur in kurzen Abschnitten die notwendige Breite zur Umsetzung eines Radschnellwegs zur Verfügung. In dem Abschnitt Kanenaer Weg bis Alte Schmiede entlang der Bahntrasse und weiter auf Alte Schmiede bis Kanena Ortseingang ist die Führung mit Radschnellwegstandard als Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 4 Metern umsetzbar. In den weiteren Abschnitten im Stadtgebiet soll die Führung als Fahrradstraße und im Mischverkehr erfolgen.

Im Gebiet der Gemeinde Kabelsketal wurden verschiedene Varianten der Linienführung erarbeitet. Für die Vorzugsvariante ergibt sich ein Nutzerpotenzial von 1.000 – 1.500 Nutzenden pro Tag. Hier empfiehlt die Studie den Standard einer „Radvorrangroute“. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastungen wird die Sanierung der Straßen und Wirtschaftswege und die Führung im Mischverkehr, als Fahrradstraße oder als Multifunktionsweg (Landwirtschaft in Kombination mit Radverkehr) empfohlen.

Den Empfehlungen des Gutachters wird aus fachlicher Sicht gefolgt.

2. Sind Anträge auf Förderung der Planungskosten für den Abschnitt des „Radschnellweges Halle-Leipzig“ auf sachsen-anhaltischem Gebiet gegenüber dem Bund gestellt? Wenn ja, von wem und mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum nicht und wer könnte einen solchen Antrag prinzipiell stellen?

Nein, es wurden bisher keine Anträge auf Förderung der Planungskosten für den Abschnitt des „Radschnellweges Halle-Leipzig“ gestellt.

Gemäß der Verwaltungsvereinbarung „VV Radschnellwege 2017 – 2030“ vom 20.06.2018 gewährt der Bund einen Fördersatz von 75 v. H.

Unter der Voraussetzung, dass die Förderquote des Bundes den Durchschnittsatz von 75 v. H. innerhalb eines Bundeslandes nicht übersteigt, kann in begründeten Ausnahmefällen ein Förderhöchstsatz von 90 v. H. gewährt werden. Aufgrund der Rahmenbedingungen (geringes Mittelvolumen und keine weiteren Projekte) gilt somit für Vorhaben in Sachsen-Anhalt ein Fördersatz von 75 v. H.

Aufgrund der niedrigen Förderquote wurde eine Inanspruchnahme der Bundesmittel von den Kommunen Halle (Saale) und Kabelsketal abgelehnt.

Die Antragstellung für Finanzhilfen gemäß der Verwaltungsvereinbarung „VV Radschnellwege 2017 – 2030“ hat jeweils durch das zuständige Ministerium des Landes zu erfolgen.

3. Inwieweit ist das Land im Gespräch mit den Kommunen, auf deren Gebiet der „Radschnellweg Halle-Leipzig“ verlaufen könnte?

Die Erarbeitung der „Potenzial- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig“ wurde durch das Ministerium für Infrastruktur und Digitales, vormals Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, gefördert. Begleitend zur Studie wurde eine Planungsgruppe eingerichtet. An den Sitzungen der Planungsgruppe nahmen jeweils Vertreter/innen des Ministeriums und der Landesstraßenbaubehörde beratend teil.

Des Weiteren fanden nach Fertigstellung der Studie unter Leitung der Metropolregion Mitteldeutschland GmbH Gespräche zum weiteren Vorgehen statt, an denen die Radverkehrskoordination teilnahm.

In Abstimmung mit der Stabsstelle Strukturwandel unterbreitete das Ministerium mit Schreiben vom 25. Juni 2021 der Stadt Halle (Saale) sowie der Gemeinde Kabelsketal einen Vorschlag zur Finanzierung und Umsetzung des Vorhabens mit Mittel aus dem Strukturwandel. Auf das Schreiben erhielt das Ministerium keine Antwort.

Mit Schreiben vom 26. Januar 2023 informierte das Ministerium die Stadt Halle (Saale) und die Gemeinde Kabelsketal über den Fortschritt der Planungen für den „Radschnellweg Halle-Leipzig“ in Sachsen sowie über die fortschreitenden Planungen der Ortsumfahrungen Großkugel/Gröbers und Bruckdorf im Zuge der Bundesstraße B 6 in Sachsen-Anhalt. Um Planungskonflikte zu vermeiden und das

Projekt in Sachsen nicht zu blockieren wurden beide Kommunen um eine zeitnahe Entscheidung zum Fortgang des Projektes gebeten.

Mit Schreiben vom 13. Februar 2023 und 20. Februar 2023 teilen die beiden Kommunen mit, dass nunmehr eine Linienführung an der B 6 favorisiert werde und im Auftrag der Metropolregion Mitteldeutschland deshalb eine weitere Linienvariante entlang der Bundesstraße B 6 untersucht werde. Die Ergebnisse würden spätestens im März 2023 erwartet.

4. Wer sollte nach Auffassung der Landesregierung Bauträger des hiesigen Abschnitts des „Radschnellweges Halle-Leipzig“ sein?

Die Stadt Halle (Saale) ist gemäß § 5 Bundesfernstraßengesetz und § 42 Straßengesetz für das Land Sachsen-Anhalt innerhalb des Stadtgebietes Träger der Baulast für Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen. Die Notwendigkeit, eine abweichende Regelung für die betreffenden Abschnitte eines Radschnellwegs zu treffen, wird nicht gesehen.

Außerhalb des Stadtgebietes von Halle (Saale) erfolgt die Führung in der Vorzugsvariante, wie unter Frage 1 ausgeführt, gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf Kreis- und Gemeindestraßen sowie Wirtschaftswegen als „Radvorrangroute“. Die Notwendigkeit, hier eine abweichende Regelung zur Baulast zu treffen, wird nicht gesehen.

5. Gibt es Überlegungen des Landes, die Baulastträgerschaft dieses Radweges zu übernehmen? Wenn ja, welche Schritte wurden diesbzgl. bereits übernommen? Wenn nein, warum nicht?

Nein, es gibt keine Überlegungen, die Baulast für die betroffenen Kreis- und Gemeindestraßen sowie Wirtschaftswege zu übernehmen. Die geplante Führung des Radverkehrs stellt in diesem Bereich keine Sonderform der Radverkehrsführung im Vergleich zum restlichen Bundesland dar.

Sollten die Stadt Halle (Saale) und die Gemeinde Kabelsketal von dem Projekt zurücktreten, wird das Land die Umsetzung einer Radwegeverbindung von der Landesgrenze bis zum Stadtgebiet Halle (Saale) entlang der Bundesstraße B 6, entsprechend den Qualitätsstandards für Radverkehrsanlagen in Sachsen-Anhalt sowie unter Berücksichtigung der mit dem Landkreis abgestimmten Prioritätenreihung aller Radwegvorhaben, verfolgen.

6. Inwieweit sind das Land bzw. die betroffenen Kommunen im Austausch mit dem Land Sachsen und den dortigen betroffenen Kommunen zur weiteren Abstimmung und Planung des „Radschnellweges Halle-Leipzig“?

Auch das Land Sachsen nahm an den Beratungen der Planungsgruppe zur „Potenzial- und Machbarkeitsanalyse für eine Radschnellverbindung zwischen Halle (Saale) und Leipzig“ teil. Das Ministerium für Infrastruktur und Digitales steht in einem regelmäßigen und engen fachlichen Austausch mit dem Ministerium für

Wirtschaft, Arbeit und Verkehr. Beide Ministerien haben Kenntnis über den jeweiligen Sachstand zum Vorhaben.

Der Landesregierung liegen keine Informationen dazu vor, ob ein Informationsaustausch auch unter den Kommunen erfolgt.

7. Sieht die Landesregierung die Gefahr beim gegenwärtigen Verfahrensstand, dass der „Radschnellweg Halle-Leipzig“ an der Landesgrenze abbricht? Wenn ja, was unternimmt die Landesregierung, damit der Radschnellweg an der Landesgrenze keinen Abbruch erfährt? Wenn nein, wodurch sieht die Landesregierung diese Gefahr gebannt?

Die Landesregierung sieht keine Gefahr, dass eine Radverkehrsverbindung entsteht, die an der Landesgrenze dauerhaft unterbrochen sein wird.

Die Ministerien beider Bundesländer stehen in einem engen fachlichen Austausch, konkret auch zu der Frage des Übergangspunktes an der Landesgrenze. Sollten die Stadt Halle (Saale) und die Gemeinde Kabelsketal von dem Projekt zurücktreten, werden sich die Ministerien zu einem Übergangspunkt an der B 6 verständigen. Das Ministerium für Infrastruktur und Digitales wird auch mit Blick auf die laufenden Planungen der Ortsumfahrungen Großkugel/Gröbers und Bruckdorf die Stadt Halle (Saale) und die Gemeinde Kabelsketal zu einer zeitnahen Entscheidung über den Fortgang des Projektes bitten.

Die Planungen in Sachsen erfolgen in mehreren Bauabschnitten und beginnen zunächst in dem Abschnitt zwischen Leipzig und Schkeuditz.

8. Inwieweit ist Landesgeld für Planung und Bau des Abschnitts in Sachsen-Anhalt vorgesehen?

In Abstimmung mit der Stabsstelle Strukturwandel unterbreitete das Ministerium mit Schreiben vom 25. Juni 2021 der Stadt Halle (Saale) sowie der Gemeinde Kabelsketal einen Vorschlag zur Finanzierung und Umsetzung des Vorhabens mit Mittel aus dem Strukturwandel. Hierbei wäre eine Kofinanzierung des Projektes durch das Land Sachsen-Anhalt erfolgt.

Sollten die Stadt Halle (Saale) und die Gemeinde Kabelsketal von dem Projekt zurücktreten, wird das Land die Umsetzung einer Radwegeverbindung von der Landesgrenze bis zum Stadtgebiet Halle (Saale) entlang der Bundesstraße B 6, unter Berücksichtigung der mit dem Landkreis abgestimmten Prioritätenreihung aller Radwegvorhaben, verfolgen.

Unter Beachtung der Regelungen zur Auftragsverwaltung der Bundesstraßen, würde die Finanzierung der Planung dann aus Landesmitteln und die Finanzierung des erforderlichen Grunderwerbs und des Baus aus Bundesmitteln erfolgen.