

Kreisverwaltung Kleve • Postfach 15 52 • 47515 Kleve

An die
Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE
GRÜNEN

im Hause

Fachbereich: Zentrale Verwaltung
Abteilung: Zentrale Dienste
Dienstgebäude: Nassauerallee 15 - 23, Kleve
Telefax: 
Ansprechpartner/in:
Zimmer-Nr.:
Durchwahl:
(Bitte stets angeben) ⇒ Zeichen:
Datum: 24.05.2022

Zweite Anfrage Radverkehr;

Ihre Anfrage vom 09.03.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ihre vorstehend benannte, mit Schreiben vom 09.03.2022 erfolgte, Anfrage beantworte ich wie folgt:

- Die Zahlen zu Unfällen, Unfallschwere, -beteiligten und -ursachen sind ein wichtiger Baustein, um die Sicherheit der Infrastruktur für den Radverkehr zu beurteilen. Da der Kreis für die Verkehrsplanung im Kreisgebiet mitverantwortlich ist, sehen wir hier die Zuständigkeit des Kreises Kleve und damit die Berechtigung zu Anfragen zum Thema gegeben. In der Verkehrsunfallstatistik sind bereits Daten zu Unfallzahlen und Unfallschwere ersichtlich. Wir bitten daher erneut um die Beantwortung der ursprünglichen Frage. Darüber hinaus würden wir gerne wissen:**
 - Wer war bei Unfällen mit Radfahrenden seit 2014 jeweils am Unfall beteiligt? (Fußverkehr, Radverkehr, PKW-Verkehr, weitere)?**
 - Was war bei den jeweiligen Unfällen die Unfallursache?**
 - An welchen Straßentypen (kommunale Straße, Kreisstraße, Landesstraße, Bundesstraße) haben die jeweiligen Unfälle stattgefunden? Im Falle von Kreuzungen bitte beide Straßentypen nennen.**

Wie bereits in meiner Beantwortung Ihrer Anfrage vom 14.10.2021 ausgeführt, werden die von Ihnen erbetenen Daten seitens der Kreispolizeibehörde Kleve erhoben und verarbeitet. Die Eigenschaft der Landrätin als Leiterin der Kreispolizeibehörde Kleve stellt eine Aufgabenerfüllung als untere staatliche Verwaltungsbehörde dar, bei denen es sich nicht um eine Kreis Aufgabe handelt. Die von Ihnen erbeten Angaben liegen der Kreisverwaltung Kleve somit nicht vor.

Mit Blick auf die von Ihnen unter 2 d) aufgeworfene Fragestellung möchte ich ergänzend darauf hinweisen, dass die KrO NRW natürlich kein Verbot für mich und die mir nachgeordneten Verwaltungsangehörigen aufstellt, den Fraktionen, Gruppen und Einzelmitgliedern durch Erteilung von Auskünften, Überlassungen von Unterlagen oder durch die Teilnahme an Sitzungen behilflich zu sein. Es liegt vielmehr in den Grenzen sachgerechter Ermessensausübung, den Fraktionen, Gruppen und Einzelmitgliedern ihre Arbeit entsprechend zu erleichtern. In diesem Kontext komme ich, ebenso wie die Mitarbeitenden der Verwaltung, über die dafür eingerichtete Stelle

Lieferanschrift
Kreisverwaltung Kleve
Nassauerallee 15 - 23
47533 Kleve

Sprechzeiten
montags bis donnerstags
von 09:00 bis 16:00 Uhr
freitags von 09:00 bis 12:00 Uhr

Sparkasse Rhein-Maas
IBAN: DE04 3245 0000 0005 0016 98
BIC: WELADED1KLE

Sparkasse Krefeld
IBAN: DE51 3205 0000 0323 1121 44
BIC: SPKRDE33

Postbank Köln
IBAN: DE32 3701 0050 0027 9175 01
BIC: PBNKDEFF

nach § 1 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Kleve, den Fraktionen, Gruppen und Einzelmitgliedern gerne unterstützend entgegen. Bindungen ergeben sich dann aber auch aus dem Gleichheitsgrundsatz, d.h., dass Hilfen, die einer Fraktion, Gruppe oder einem Einzelmitglied gewährt werden, anderen Fraktionen, Gruppen und Einzelmitgliedern mit demselben Verlangen nicht vorenthalten werden dürfen. Es ist der Verwaltung sowohl mit Blick auf die zeitlichen, wie auch die personellen, Ressourcen nicht möglich, als „Datensammler“ für alle Fraktionen, Gruppen und Einzelmitglieder des Kreistages zu fungieren in Angelegenheiten, in denen, wie ausgeführt, keine Zuständigkeit des Kreistages besteht. Es bleibt Ihnen jedoch unbenommen, sich mit Ihren Anliegen an die dafür zuständigen Stellen zu wenden und dort entsprechende Auskünfte zu ersuchen.

2. **Für die Planung von Verkehrswegen ist es wichtig, einen Überblick über die vorhandene Infrastruktur zu haben. Dies schließt auch Straßen ein, die nicht in der Baulast des Kreises liegen. Hierzu würden wir gerne wissen:**
- a. **Wie viele km an Landes- und Bundesstraßen liegen im Gebiet des Kreises Kleve?**

Nach Auskunft von Straßen.NRW liegen im Kreisgebiet insgesamt 602 km an Bundes- und Landesstraßen (Bundesstraßen 207 km, Landesstraßen 395 km).

- b. **Welche kurz-, mittel- und langfristigen Planungen für Neu- und Umbaumaßnahmen von Landes- und Bundesstraßen sind der Verwaltung bekannt?**

Zu der v.g. Frage hat der Landesbetrieb Straßen.NRW informell die nachfolgende Stellungnahme abgegeben:

Im Kreis Kleve wird derzeit an einer Vielzahl von Maßnahmen geplant. Dabei handelt es sich zum einen um Bedarfsplanmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans und Landesstraßenbedarfsplans, Maßnahmen aus dem Regionalrat sowie Sanierungen mit Querschnittsanpassungen.

- Zu den Bedarfsplanmaßnahmen des Bundes zählt die Ortsumgehung Kleve-Kellen B220n. Diese Maßnahme wird mittelfristig umgesetzt werden.*
- Im Rahmen des Landesstraßenbedarfsplans wird die Ortsumgehung Kevelaer-Winnekenonk L486n kurz- bis mittelfristig umgesetzt.*
- Im Bereich Emmerich erfolgen zudem langfristig mehrere Bahnübergangsbeseitigungen im Zuge des Betuwe-Ausbaus (Zevenaarer Straße, Emmericher Straße, Eltener Straße).*
- Der Regionalrat Düsseldorf stellt das Landesstraßenbauprogramm für die jeweiligen Haushaltsjahre auf. In dem Landesstraßenbauprogramm werden alle Maßnahmen priorisiert. Wegen der Vielzahl der Maßnahmen betrachten wir hier nur Maßnahmen bis zur Priorität 20 genauer. Die Priorisierung ist der Planungsauftrag an den Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Maßnahmen in dieser Reihenfolge abzuarbeiten. Je nachdem, wie schnell eine Planung abgeschlossen wird, kann es zu geringfügigen Abweichungen in der Reihenfolge kommen.*

In der Regionalratsliste Düsseldorf finden sich die ersten Maßnahmen des Kreises Kleve auf den Rängen 7 und 8. Die Maßnahme auf Rang 7, L90 in Emmerich Radwegeneubau zwischen K16 und A3, wird mittelfristig und die Maßnahme auf Rang 8, Umbau der L484

Ringstraße in Kleve, kurzfristig realisiert werden. Die nächste Maßnahme des Kreises befindet sich auf Rang 12 (L479 Kerken). Diese Maßnahme wird ebenfalls mittelfristig umgesetzt werden. Hierbei erfolgt der Neubau eines Radweges im Zuge einer Querschnittsänderung. Die weiteren Maßnahmen des Kreises auf den Listen des Regionalrates haben eine zu hohe Rangziffer, als das eine verlässliche Aussage zum gegenwärtigen Zeitpunkt getätigt werden kann.

- Bei den Sanierungsmaßnahmen mit Querschnittsänderungen wird die vorhandene Fläche für die Verkehrsteilnehmer neu aufgeteilt. Bei den ursprünglichen Querschnitten handelt es sich pro Richtung um einen Fahrstreifen sowie einen Mehrzweckstreifen. Diese Mehrzweckstreifen entsprechen nicht mehr dem heute geltenden Regelwerk und werden, um die Sicherheit für Radfahrende zu erhöhen, entfernt und in einen separaten Geh-/Radweg mit Trennstreifen umgewandelt. Derzeit plant die Regionalniederlassung Niederrhein an mehreren Stellen eine solche Querschnittsumgestaltung durchzuführen. Dabei handelt es sich u.a. um die L361 Abs. 39-43 und 45-49, L479 Abs. 4-5, B9 Abs. 93,1 - 93,2. Diese Maßnahmen sollen mittelfristig umgesetzt werden.

c. In welcher Form und wie oft findet der Austausch mit Straßen.NRW zu Landesstraßen und Bundesstraßen statt?

Ein Austausch mit Straßen.NRW findet bedarfsgerecht statt. Bei aktuellen Maßnahmen aus dem Straßenbauprogramm wird hier eine Abstimmung über Schnittstellen im Straßenbau und der Straßenbauplanung vorgenommen. Darüber hinaus werden von Seiten der KKB GmbH die anstehenden Baumaßnahmen in einem Online-Portal dargestellt, so dass ein kontinuierlicher Informationsfluss auch auf diesem Wege sichergestellt ist.

d. Sollten die Informationen für die Fragen 2.1 und 2.2 der Verwaltung nicht bekannt sein: Ist es der Verwaltung möglich, diese Zahlen in Erfahrung zu bringen. Falls Ja, bitte anhängen. Falls Nein, bitte begründen.

entfällt

3. In Isselburg und in Moers beginnen die nächsten Radschnellwege. Hierzu haben wir folgende Fragen:

a. Gibt es in der Kreisverwaltung bzw. in der KKB GmbH das Ziel, eine Anbindung an diese Radschnellwege herzustellen?

Zur Klarstellung sei nochmal erwähnt, dass die Radschnellwege Ruhr (RS 1) und Westmünsterland (RS 2) sich weitestgehend noch im Planungsstadium befinden und bislang nur ein sehr geringer Teil der geplanten Radschnellwege tatsächlich realisiert wurden.

Eine Anbindung der Radschnellwege in Isselburg oder Moers an das Radwegenetz im Kreis Kleve ist weder durch den Kreis Kleve noch durch die KKB GmbH umzusetzen, da kein unmittelbarer Anschluss an die Trassen der genannten Strecken besteht.

Im südlichen Kreisgebiet besteht eine Verbindung zum Kreis Wesel (Richtung Moers) über die Kreisstraße 9.1 (Rayener Str.). Im nördlichen Kreisgebiet (Richtung Isselburg) besteht über die Wertherbrucher Str. eine Radwegverbindung zum Kreis Borken.

b. Welche Schritte wären notwendig und welche Beteiligten wären zu involvieren, damit eine Anbindung an diese Radschnellwege auf den Weg gebracht werden kann?

Für die Ausarbeitung müssten sämtliche Straßenbaulastträger (Kommunen, Straßen.NRW und Kreis Kleve) koordiniert werden, um alle Interessen einzubeziehen und Möglichkeiten der Umsetzung und mögliche Fördermittel zu prüfen. Im Anschluss müsste jeder Straßenbaulastträger die in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Baumaßnahmen planen und umsetzen.

Angesichts der Vielzahl der für den Kreis Kleve zu betrachtenden Radwegemaßnahmen und der Komplexität der Maßnahme mit den verschiedenen Beteiligten (siehe hierzu auch die Antwort von Straßen.NRW bezüglich des Landesstraßenbedarfsplans) besteht aus Sicht der Verwaltung aktuell und bis auf weiteres keine Planung bezüglich der genannten Maßnahme.

Im Übrigen sollte auch die Ausarbeitung des Nahmobilitätskonzeptes abgewartet und berücksichtigt werden, denn die Thematik „Radschnellwege“ wird dort entsprechend der Beschlusslage des Kreistages mit untersucht.

4. Für die Planung eines Radverkehrsnetzes sowie Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes und die Umsetzung dieser Konzepte sind Planungskapazitäten nötig. Hierzu haben wir folgende Fragen:
- a. Gibt es Personen in der Kreisverwaltung, die sich mit der Planung von Straßen im Allgemeinen und mit Radverkehr im Speziellen beschäftigen? Falls Ja, bitte mit Stundenanteilen angeben. Falls nicht konkret möglich, bitte näherungsweise angeben.
 - b. Wie viele Personen sind bei der KKB GmbH mit der Planung von Straßen bzw. mit der Verkehrskonzeption beschäftigt? Bitte mit entsprechenden Stundenanteilen angeben. Falls nicht konkret möglich, bitte näherungsweise angeben.
 - c. Wie viele Personen sind bei der KKB GmbH mit der Planung von Radwegen und Radverkehrskonzeptionen sowie mit dem Bau und der Unterhaltung von Radwegen beschäftigt? Falls nicht konkret möglich, bitte näherungsweise angeben.

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4 a. – c. gemeinsam beantwortet.

Zunächst ist in Bezug auf die Einleitung zu Frage 4 anzumerken, dass die „Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes“ entsprechend der Beschlusslage des Kreistages extern an ein Planungsbüro vergeben wurde.

Grundsätzlich gilt, dass die Planung, Entwicklung und Umsetzung der Straßeninfrastruktur eine Kernaufgabe des Straßenbaulastträgers Kreis Kleve darstellt, die dauerhaft wahrgenommen wird, dies organisatorisch zunächst innerhalb der Straßenbauverwaltung in der Kreisverwaltung Kleve, seit der Übertragung auf die KKB GmbH im Jahre 2018 wird diese Aufgabe dort effizient, zielgerichtet und sachgerecht wahrgenommen.

Insofern kann nicht davon gesprochen werden, dass „singulär“ oder „temporär“ Verkehrs- oder Radverkehrskonzeptionen „im Rahmen der Verkehrswende“ zu erstellen sind. Das Kreisstraßenbauprogramm unterliegt einer kontinuierlichen Weiterentwicklung. Die umzusetzenden Maßnahmen, also die Unterhaltung und Sanierung von Kreisstraßen und Radwegen sowie der Neubau von Radwegen, werden von der KKB GmbH geplant und bis zur Ausführung entwickelt.

Für die Umsetzung dieser Aufgaben sind in der KKB GmbH dauerhaft zwei Mitarbeiter eingesetzt, darüber hinaus wird natürlich auch die Geschäftsführung der KKB GmbH eng in diesen

Planungs- und Umsetzungsprozess eingebunden. Darüber hinaus werden bedarfsgerecht externe Fachplanungsbüros eingesetzt.

Es besteht zudem eine enge Abstimmung über die verwaltungsseitig zu erledigenden Aufgaben bspw. im Bereich Finanzen und Liegenschaften, aber auch mit der zentralen Verwaltung, der Straßenverkehrsbehörde oder dem Fachbereich Technik. Eine Bezifferung von Stellen- oder Stundenanteilen ist nicht möglich.

- d. Durch die anstehende Umsetzung der neuen Konzepte und den nötigen Umbau der Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Verkehrswende kommen zusätzliche Aufgaben auf den Kreis Kleve zu. Gibt es hierzu schon Überlegungen, wie diese in zukünftigen Stellenplänen abgebildet werden sollen?

Zunächst wird auf die vorherigen Ausführungen zu Ziffer 4 a. – c. vollinhaltlich verwiesen.

Zur Koordinierung des fachbereichsübergreifenden Themas „Mobilität“ wurde eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Bediensteten der Fachbereiche 2, 3 und 6 sowie der KKB GmbH gegründet.

Des Weiteren wird über den Einsatz eines Mobilitätskoordinators nachgedacht.

5. Für elf Kommunen ist die Straßenverkehrsbehörde des Kreises Kleve anordnende Behörde. Hierzu haben wir folgende Fragen:

- a. Welche Maßnahmen mit Bezug zum Radverkehr wurden den Kommunen seit 2014 durch den Kreis untersagt bzw. gab es darüber hinaus Maßnahmen von denen abgeraten wurde? Bitte mit Anfragedatum der Kommune, konkreter Maßnahme, Datum der Ablehnung und Begründung der Ablehnung angeben.

Vorbemerkung:

Die Fragestellung zu Ziffer 5 lit. a ist nicht eindeutig, da der Terminus "Maßnahmen mit Bezug zum Radverkehr" auf verschiedene Art und Weise ausgelegt werden kann. Als Beispiel wären hier Geschwindigkeitsbeschränkungen zu nennen. Zunächst haben Geschwindigkeitsbeschränkungen für den motorisierten Verkehr nicht vorrangig mit Radverkehr zu tun, trotzdem ist oftmals ein Bezug zum Radverkehr vorhanden, da als Begründung für die Geschwindigkeitsbeschränkung auch Radfahrer auf der Fahrbahn angeführt werden. Nimmt man an, dass die Intention der aktuellen Anfrage ist, dass jedweder Bezug zum Radverkehr dazu führt, dass dieser Antrag aufgelistet werden soll, dann müssten alle (über 600) verkehrsrechtlichen Anträge der Kommunen seit 2014 einzeln durchgesehen und einer Bewertung unterzogen werden, ob ein Bezug zum Radverkehr vorliegt oder nicht. Diese Prüfung ist mit noch zu vertretendem Aufwand nicht zu leisten.

Dennoch hat die Verwaltung auf Basis einer kursorischen Prüfung die nachstehende Übersicht derjenigen Vorgänge zusammengestellt, die einen offensichtlichen und vermerkten Bezug zum Radverkehr enthalten:

Lfd.-Nr.:	Bezugsjahr	Vorgangsbezeichnung
a)	2014	132/14 (Kranenburg - Kreisstraße: Absicherung Radweg)
b)	2015	-
c)	2016	-

d)	2017	55/17 (Weeze - Gemeindestraße: Einrichtung einer Fahrradstraße)
e)	2018	83/18 (Straelen - Gemeindestraße: Piktogramme für Radfahrer - erneutem Antrag in 2020 stattgegeben)
f)	2019	32/19 (Rees - Landstraße: Ende Radwegende Beschilderung - Radwegende liegt baulich vor)
		36/19 (Rheurd - Gemeindestraße: Beschilderung Ende gemeinsamer Geh- und Radweg)
		70/19 (Bedburg-Hau - Gemeindestraße: Beschilderung und Markierung Geh- und Radweg)
g)	2020	-
h)	2021	15/21 (Rees - Gemeindestraße: Anfrage Einrichtung Fahrradstraße - Stellungnahme, keine Ablehnung)

- b. Bei welchen der vorgenannten Maßnahmen würde die Verwaltung bei einer heutigen Prüfung aufgrund geänderter Rechtslage zu einem anderen Ergebnis kommen?
- c. Falls Frage 2 so nicht beantwortbar ist: Bei welchen der vorgenannten Maßnahmen haben sich Gesetzesgrundlagen geändert, sodass eine andere Beurteilung nicht ausgeschlossen wäre?

Seitens der Verwaltung wird davon ausgegangen, dass unter 5.b. die Radverkehrs-Novelle angesprochen wird. Hier sei darauf hingewiesen, dass sich die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung in Bezug auf verkehrsrechtliche Anordnungen mit Bezug zum Radverkehr als marginal darstellen und sich auf Fahrradstraßen, Fahrradzonen und einem Überholverbot für Zweiräder beschränken (vgl. <https://www.adfc.de/artikel/stvo-novelle-in-kraft-getreten>).

Die Voraussetzungen für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen für die Maßnahmen a) und f) bis h) liegen - auch nach Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung- nicht vor.

Bei der Entscheidung zu d) könnte sich -aufgrund der Änderung der Verwaltungsvorschriften zur StVO- eine Änderung ergeben. Dies wurde der Gemeinde Weeze mündlich mitgeteilt. Ein erneuter Antrag in diesem Fall ist jedoch durch die Gemeinde Weeze nicht gestellt worden. Da es sich bei der Einrichtung einer Fahrradstraße jedoch auch um eine städtebauliche Entscheidung handelt, wird eine verkehrsrechtliche Maßnahme in diesem Fall nicht ohne einen Antrag der Gemeinde Weeze erfolgen.

6. Wie viel Geld hat der Kreis Kleve für den Bau und die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur, aufgeteilt nach Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, PKW-Verkehr, weitere) in den letzten 5 Jahren ausgegeben und welche Ausgaben sind hier zukünftig geplant?

Folgende Beträge hat der Kreis Kleve für den Bau und die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur in den Jahren 2017 bis 2021 ausgegeben:

	2017	2018	2019	2020	2021
Radwege	2.265.402,32	1.236.005,11	1.960.906,76	1.108.512,84	1.048.532,05
Straßen	2.074.504,88	1.370.841,92	6.593.401,02	8.179.703,01	5.999.281,83
Lichtsignalanlagen	0,00	63.578,62	0,00	29.705,75	0,00
Entwässerungsanlagen	6.998,14	22.789,13	90.874,48	28.287,62	30.000,00
SUMME	4.348.922,34	2.695.232,78	8.647.201,26	9.348.229,22	7.079.834,88

Folgende Beträge hat der Kreis Kleve für den Bau und die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur für die Jahre 2022 bis 2025 geplant:

	Plan 2022	Plan 2023	Plan 2024	Plan 2025
Radwege	3.685.000,00	3.938.000,00	1.654.000,00	800.000,00
Straßen	5.306.000,00	5.446.000,00	8.104.000,00	8.893.000,00
Lichtsignalanlagen	92.000,00	0,00	0,00	0,00
Entwässerungsanlagen	103.000,00	103.000,00	103.000,00	103.000,00
SUMME	9.186.000,00	9.487.000,00	9.861.000,00	9.796.000,00

Im Zuge der in Kürze anstehenden Aufstellung des Haushaltsplanentwurfes für die Haushaltsjahre 2023 ff. wird naturgemäß eine Aktualisierung der dargestellten Zahlen erfolgen.

Zur richtigen Einordnung der Zahlen noch ein paar grundsätzliche Anmerkungen:

Die Umsetzung von Straßen- und Radwegemaßnahmen ist von mehreren Faktoren abhängig. Dies bedeutet, dass die Sanierung von Kreisstraßen und Radwegen aus Gründen der Verkehrssicherheit immer in einem ausgewogenen Verhältnis zum gewünschten Neu- oder Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen stehen muss. Und dies unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten, denn angesichts der anstehenden Investitionsmaßnahmen im Hochbaubereich wird in einer Gesamtbetrachtung abzuwägen sein, ob eine Investitionssumme von jährlich bis zu 10 Mio. € dauerhaft umsetzbar ist oder ob hier eine entsprechende Priorisierung erfolgen muss.

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass die Planung einer „Vielzahl“ von neuen Radwegen in einem vergleichsweise kurzen Zeitraum insofern nicht darstellbar ist, da diese in Summe angesichts der Vielzahl der von allen Kommunen landesseitig „angemeldeten“ Maßnahmen nicht vollständig bei einer Landesförderung Berücksichtigung finden könnten. Und auf diese Förderung angesichts der Investitionssummen für den Neubau von Radwegen zu verzichten, ist aus wirtschaftlichen Erwägungen heraus nicht zielführend bzw. nicht vertretbar. Dies könnte allenfalls für die Umsetzung „kleinerer“ Maßnahmen in Betracht kommen.

Die übrigen Fraktionen und Gruppen im Kreistag Kleve und das Kreistagsmitglied, das keiner Fraktion oder Gruppe angehört, erhalten eine Ausfertigung dieses Schreibens zur Kenntnis.

Mit freundlichen Grüßen

Gorißen