

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Hoffmann (AfD)

und

## Antwort

des Thüringer Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft

### Geplanter Radweg zwischen Dippach und Berka/Werra

Nach Pressemeldungen möchte der Gemeinderat von Dippach (Stadt Werra-Suhl-Tal) einen Radweg zwischen Dippach und Berka/Werra anlegen, das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz sieht dafür jedoch einen straßennahen Verlauf als Bedingung.

Das **Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft** hat die **Kleine Anfrage 7/3135** vom 4. April 2022 namens der Landesregierung mit Schreiben vom 11. Mai 2022 beantwortet:

1. Seit wann liegt der Landesregierung Kenntnis über den Plan des Ortsteils Dippach vor?

Antwort:

Der Plan, einen Radweg zwischen Dippach und Berka/Werra zu bauen, ist seit längerem bekannt. Bereits in der Rechtsverordnung für das Naturschutzgebiet (NSG) "Werraue bei Berka und Untersuhl" vom 11. September 2013 ist eine entsprechende Ausnahme enthalten, welche die "Anlage eines straßennahen Ortsverbindungsradweges zwischen Berka und Dippach entlang der Landesstraße L 1023 im Einvernehmen mit oder mit Zustimmung der unteren Naturschutzbehörde" ermöglicht. Eine konkrete Trassenvariante wurde dem Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz (TLUBN) als Obere Naturschutzbehörde (ONB) jedoch erst mit Schreiben der Stadt vom 29. April 2021 übermittelt. Das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr (TLBV) erfuhr durch eine Anfrage des beauftragten Ingenieurbüros am 22. April 2021 vom geplanten Trassenverlauf der Stadt Werra-Suhl-Tal.

2. Inwieweit erfüllt der geplante Radweg die Bedingungen nicht und welche konkreten Bedingungen müsste der Verlauf des Radwegs erfüllen, um genehmigt zu werden?

Antwort:

Alle von der Stadt bisher vorgelegten Varianten verlaufen nicht oder nur in einem kleineren Trassenabschnitt straßennah. Der Abstand liegt bei circa 300 bis 400 Metern, am entferntesten Punkt bei circa 550 Metern. Dadurch kann die oben angegebene Ausnahmeregelung der NSG-Verordnung nicht greifen. Nach erster Einschätzung werden auch die Erhaltungsziele der Natura-2000-Gebiete erheblich beeinträchtigt, da die in Rede stehenden Radweg-Trassenvarianten nicht nur das Naturschutzgebiet "Werraue bei Berka und Untersuhl" queren, sondern auch das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Nr. 111 "Werra bis Treffurt mit Zuflüssen" und das EG-Vogelschutzgebiet Nr. 18 "Werra-Aue zwischen Breitung und Creuzburg" betroffen sind.

Vorhaben, die trotz Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen zu erheblichen Beeinträchtigungen eines Natura-2000-Gebiets in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen

führen können, sind nach § 34 Abs. 2 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unzulässig. Ausnahmen können nach § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG nur nach Prüfung unter strengen Maßgaben zugelassen werden. Voraussetzung für eine solche von § 34 Abs. 2 BNatSchG abweichende Zulassung ist, dass das geplante Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und zumutbare Alternativen mit geringeren Beeinträchtigungen nicht gegeben sind.

Die abschließende Prüfung und Abwägung dieser Belange bleibt dem laufenden straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren unter Beachtung der naturschutzrechtlichen Vorgaben vorbehalten (vergleiche Antworten zu den Fragen 4 und 5).

3. Ließe sich der bisher vom Gemeinderat Dippach geplante Radweg so anlegen respektive umlegen, dass er die Bedingungen "straßennah" erfüllt und wenn ja, wie konkret?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

4. Ließe sich der geplante Radweg so anlegen, dass er das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet Werra-Aue nicht berührt, wenn ja, wie und wenn nicht, welcher Verlauf hätte die geringste Auswirkung auf das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet?

Antwort:

Das Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat Kenntnis erhalten, dass gegenwärtig ein Trassenverlauf als Voraussetzung für einen genehmigungsfähigen Radweg geprüft werde (vergleiche Antwort zu Frage 2).

5. Hat die Landesregierung oder das Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz den Bau des Radwegs versagt, wenn ja, wann und auf welcher Grundlage?

Antwort:

Nein - eine Entscheidung über den Radweg wird im straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung und auf der Basis einer Natura-2000-Verträglichkeitsprüfung getroffen. Zuständig für dieses Planfeststellungsverfahren ist die Planfeststellungsbehörde im Thüringer Landesverwaltungsamt.

6. Welche Kosten sind mit dem Anlegen des Radwegs nach Plan von Dippach nach Berka/Werra verbunden, welchen Anteil daran trägt der Ortsteil/die Stadt, welche Förderungen vom Bund und/oder Land gibt es dafür und welche Kosten entstünden für andere Radwegverläufe?

Antwort:

Der Landesregierung liegen keine Informationen über die aktuellen Kosten sowie Kostenschätzungen für andere Trassenvarianten vor. Das Vorhaben ist Teil des Projektes "Mehr Alltagsradverkehr für die Werra-Wartburgregion", für das 2019 im Rahmen des Bundeswettbewerbs "Klimaschutz durch Radverkehr" der Nationalen Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit eine Förderung mit einem Fördersatz von 70 Prozent gewährt wurde.

7. Ließen sich nach Kenntnis der Landesregierung der Individualstraßenverkehr und die Unfallgefahr durch den geplanten Radweg reduzieren und würde nach Kenntnis der Landesregierung der Radweg zu einer touristischen Aufwertung führen?

Antwort:

Die Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit und steigert die Attraktivität des Radfahrens. Es kann damit gerechnet werden, dass künftig mehr Radfahrende diese Verbindung nutzen werden. Der Werratal-Radweg, die D-4-Route im Radnetz Deutschland sowie künftig die EuroVelo-Route 13 (Iron Curtain Trail) verlaufen von Dankmarshausen kommend durch Berka/Werra.

Die Anbindung von Dippach an diese touristischen Radrouten ist über einen straßenbegleitenden Radweg nach Dankmarshausen bereits gegeben. Der geplante Radweg Dippach–Berka/Werra verdichtet das lokale Radverkehrsnetz und stellt eine zusätzliche Verbindung zum touristischen Radroutennetz her.

In Vertretung

Prof. Dr.-Ing. Schöning  
Staatssekretärin