



HESSISCHER LANDTAG

21. 08. 2020

Kleine Anfrage

Oliver Ulloth (SPD) vom 18.06.2020

Steigerung der radtouristischen Attraktivität durch barrierearme Gestaltung im Bereich des Carlsbahntunnels bei Trendelburg-Deisel (Landkreis Kassel)

und

Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Seit Beginn der Corona-Pandemie erlebt das Radfahren einen enormen Aufschwung. Bereits seit Jahren werden in Nordhessen große Anstrengungen unternommen, um touristisch attraktive Radwege zu schaffen. Viel befahren wird z.B. der ca. 110 Kilometer lange Diemel-Radweg, der an den hessischen Radfernweg R4 angeschlossen ist. Besonders attraktiv macht den Diemel-Radweg u.a. die darin enthaltene Durchfahrung des ältesten hessischen Eisenbahntunnels (erbaut 1847) beim Stadtteil Deisel der Stadt Trendelburg. Nach Einstellung des Eisenbahnbetriebs war dieser Tunnel über Jahrzehnte geschlossen. Nach aufwendiger Renovierung durch den Landkreis Kassel steht der 202 Meter lange, indirekt beleuchtete Tunnel seit 2014 jeweils während der Sommermonate Wander- und Radtouristen zur Nutzung zur Verfügung und hat sich seither zu einem Anziehungspunkt für Touristen entwickelt. Wegen eines im Anschluss an das Südportal folgenden kleinen FFH-Gebiets (Holzape-Tal) kann die Fahrt/Wanderung dort nicht auf dem Bahndamm fortgesetzt werden. Vielmehr zwingt ein Zaun die Radfahrer auf eine behelfsmäßige Treppe, über die sie eine knapp 300 Meter lange Ausweichroute erreichen, um die Fahrt – nach einem steilen Aufstieg – anschließend wieder auf der Bahntrasse fortsetzen zu können. Das FFH-Gebiet Holzape-Tal wurde vor Jahren für die Durchfahrung gesperrt, da sich in einiger Entfernung von der Bahntrasse ein Uhu-Horst befand und ein Feuchtbiotop unterhalb der Bahntrasse seltene Amphibien beherbergte. Inzwischen ist der Uhu-Horst offenbar verwaist und das Feuchtbiotop ist ausgetrocknet. Selbst unter Beachtung der FFH-Regularien sollte also an dieser Stelle durch sanften Rad- und Wandertourismus keine Gefahr für die Natur bestehen. Vor dem Hintergrund des seit Jahren zunehmenden Fahrrad-Tourismus und der damit verbundenen wirtschaftlichen Effekte auch für diese Region sollten Nutzungseinschränkungen so weit wie irgend möglich vermieden werden. Insbesondere für Radfahrer, die auf Fernreisen unterwegs sind, stellt die Treppe aber ein erhebliches Hindernis dar. Senioren, die sich dank Pedelecs verstärkt auf den Weg machen, Deutschland auf erlebnisreichen Radtouren zu erkunden und Urlaub „vor der Haustür“ zu machen, können solche Hindernisse aufgrund des recht hohen Gewichts ihrer Elektrofahrräder kaum überwinden. Sie werden also von der Nutzung des Diemel-Radwegs ausgeschlossen und somit diskriminiert.

Vorbemerkung Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Der Diemelradweg kann nach wie vor uneingeschränkt und lückenlos befahren werden, da der Carlsbahntunnel oberhalb davon im Wald liegt.

Vor ca. 20 Jahren begann eine Diskussion, wie man diesen ältesten hessischen Eisenbahntunnel erhalten und der Bevölkerung zugänglich machen kann. In diesen Prozess war die Obere Naturschutzbehörde beim Regierungspräsidium Kassel eingebunden, da das südliche Tunnelportal einen Teil der Grenze des Naturschutz- und FFH-Gebietes „Holzapetal“ darstellt. Die Einigung bestand darin, dass zuerst der Zugang zum Nordportal wiederhergestellt werden musste, da von hier aus die aufwendigen Renovierungsarbeiten beginnen konnten. Danach wurde nach einer Lösung gesucht, auf welcher Trasse man vom Südportal ausgehend auf den in ca. 50 Meter Entfernung darunter verlaufenden Diemelradweg gelangen kann.

Ziel war, dass Besucherinnen und Besucher den Tunnel als ein bedeutendes Industriedenkmal in unmittelbarer Nähe zum Diemelradweg besichtigen können. An eine Nutzung des Tunnels durch Radfahrer war nicht gedacht.

In den Folgejahren wurde die Trasse dann so hochwertig ausgebaut, dass auch Radfahrerinnen und Radfahrer diese nutzen können. Die Zufahrt vom Nordportal in den Tunnel ist vom Gelände her unproblematisch. Im Gegensatz dazu geht es vom Südportal zum Diemelradweg über ca. 50 Meter relativ steil bergab. Radfahrer müssen hier schieben. Daher wurde intensiv diskutiert, ob es nicht vertretbar wäre, den Radweg auf dem alten Bahndamm durch das Naturschutzgebiet

fortzuführen, um diese missliche Situation zu beseitigen. Die an das Südportal des Tunnels anschließende Bahntrasse führt jedoch durch einen nicht durch Wege erschlossenen Teil des Naturschutz- und FFH-Gebietes, dessen unberührte Natur seit Jahrzehnten keinerlei Störung durch menschliche Nutzung aufweist. Die Flächen im Kernbereich des Schutzgebietes (Sekundärbiotop mit Felssteilhängen und Abbruchkanten sowie Bahnböschungen und alte Bahntrasse) wurden seit Einstellung des Bahnverkehrs völlig sich selbst überlassen. Der Bereich hat seitdem urwaldartige Strukturen mit hohem Totholzanteil angenommen. Ein Radwegeausbau unter Berücksichtigung der Vorgaben der Verkehrssicherungspflicht wäre in dem mit ca. 16 ha sehr kleinen Naturschutzgebietsteil mit nicht zu rechtfertigenden Eingriffen verbunden.

Die jetzige Lösung wurde von verschiedenen Institutionen in vielen Treffen vor Ort erarbeitet und wird von den örtlichen Akteuren nach wie vor befürwortet. Auf der Beschilderung für das Südportal an der Naturschutzgebietsgrenze werden die Schutzgründe dargestellt.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung wie folgt:

Frage 1. Welche Maßnahmen ergreift die Landesregierung, um sanften Wander- und Radtourismus in Hessen zu fördern?

Wandern und Radfahren sind wichtige Bausteine für den Tourismus in Hessen. Aus diesem Grund werden beide Sparten von der Landesregierung unterstützt.

In Hessen gibt es rund 3.300 Kilometer Radfernwege, die von Hessen Mobil ausgewiesen und ständig optimiert werden und zum größten Teil durch den ADFC zertifiziert sind. Das sind Themenrouten mit einer besonderen Streckenführung, die bspw. landschaftlich besonders attraktiv ist und möglichst abseits von viel befahrenen Straßen läuft. Dabei fließen auch Anregungen der lokalen und regionalen Tourismusorganisationen ein. In Hessen sind weitere lokale und regionale Themenrouten mit ebenfalls rund 3.300 Kilometer vorhanden und damit insgesamt rund 6.600 Kilometer.

Beispiele für erfolgreiche Hessische Radfernwege

- Fulda-Radweg rund 255 Kilometer (ADFC 4 Sterne)
- Lahntalradweg rund 245 Kilometer (ADFC 4 Sterne)
- Bahnradweg Hessen rund 246 Kilometer (ADFC 4 Sterne)
- Main-Radweg (ADFC 5 Sterne)
- Hessischer Radfernweg R4 im Bereich der Nidda und der Diemel (Diemelradweg (ADFC 4 Sterne))
- Rheinradweg (EUROVELO 15 (Rheinradweg), Ausbau kommunal und Bundesstraßenbaumittel)

Weitere erfolgreiche Beispiele für Radtourismus und Freizeitradverkehr sind

- Regionalparkrouten Limesradweg und Querverbindungen
- Ulmtalradweg
- Bahnradweg Rotkäppchenland
- Bahnradweg Korbach – Buhlen

Die Hessischen Radfernwege bestehen seit 25 Jahren und werden durch den ADFC fachlich begleitet. Der Erfahrungsschatz der Mitglieder fließt in die regelmäßige Qualitätskontrolle und Weiterentwicklung mit ein.

Der Ausbau dieser und anderer Radrouten in kommunaler Baulast wird als Teil der allgemeinen Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur gefördert. Die Förderung unterscheidet nicht in Tourismus, Freizeit und Alltag. Tatsächlich findet meist eine gemischte Nutzung statt.

Für den Radtourismus gibt es eine Übersichtskarte der Hessischen Radfernwege im Maßstab 1:275.000, die sehr stark nachgefragt wird und hervorragend für die ersten Schritte der Reiseplanung geeignet ist. Die Neuauflage der Radwanderkarte Hessen ist nach grundlegender Überarbeitung im Jahr 2017 erfolgt und wurde mit Landesmitteln finanziert.

Der Radroutenplaner Hessen bietet neben der klassischen adressscharfen Routenplanung unter anderem Informationen zu überregionalen und regionalen Themenrouten und Bett&Bike-Betrieben. Den Radfahrenden wird die Möglichkeit gegeben, GPS-Tracks und/oder Wegbeschreibungen herunterzuladen.

Hessen beteiligt sich mit seinen Abschnitten an der internationalen Vermarktung des Rheinradwegs von der Quelle bis zur Mündung. In diesem Projekt sind alle Rheinanlieger (Schweiz, Deutschland, Frankreich und die Niederlande) beteiligt. Die Finanzierung des Marketings erfolgt aus Mitteln der Tourismusförderung.

2017 wurde ein „Handbuch zur Radwegweisung in Hessen“ veröffentlicht. Damit wird den Kommunen und Landkreisen die Umsetzung von einheitlichen Standards in der Wegweisung erleichtert. Für die Radfahrerinnen und Radfahrer erleichtert dies die Orientierung und erhöht zugleich die Verkehrssicherheit und Attraktivität der Radrouten.

Das Handbuch für die wegweisende Beschilderung ermöglicht eine einheitliche lokale Wegweisung

<https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/radwegweisung-planen/>

Der Bau der lokalen wegweisenden Beschilderung wird durch das Land finanziell gefördert.

Darüber hinaus fördert das Land Hessen den Bau der Infrastruktur finanziell unter anderem im Rahmen der Nahmobilitätsrichtlinie und des Mobilitätsfördergesetzes. Durch die Qualitätsstandards und Musterlösungen unterstützt das Land die Kommunen außerdem fachlich.

<https://www.schneller-radfahren.de>

Durch eine Befahrung und Bestandsbewertung werden bis 2021 die Hessischen Radfernwege, das Rad-Hauptnetz und die Radwege an Bundes- und Landesstraßen erfasst und deren Qualität systematisch bewertet. Auf dieser Basis soll die Qualität der Radwege baulastträgerübergreifend kontinuierlich weiter verbessert werden

<https://www.hessen-erfahren.de>

Im hessischen Wanderwegenetz stehen mehr als 5.200 Kilometer qualitätsgeprüfter Wanderwege mit den Gütesiegeln „Premiumwanderweg Deutsches Wandersiegel“ und „Qualitätsweg Wanderbares Deutschland“ zur Verfügung.

Die Landesregierung unterstützt den Hessischen Wanderverband e.V. bei der Instandsetzung und Pflege der hessischen Wanderwege mit jährlich rund 55.000 €. Auch der 120. Deutsche Wandertag in Bad Wildungen, der auf Grund der Corona-Pandemie auf 2021 verschoben werden musste, wird mit 100.000 € unterstützt.

Beispiele für erfolgreiche hessische Wanderwege:

- Spessartbogen: rund 90 Kilometer (Premiumwanderweg)
- Rheinsteig: rund 87 Kilometer (Premiumwanderweg)
- Habichtswaldsteig: rund 85 Kilometer (Premiumwanderweg)
- Werra-Burgen-Steig: rund 133 Kilometer (Qualitätsweg)
- Regionalpark RheinMain Rundroute: rund 193 Kilometer (Themenweg)
- Nibelungensteig: rund 130 Kilometer (Qualitätsweg)
- Lahnwanderweg: rund 295 Kilometer (Qualitätsweg)
- Kellerwaldsteig: rund 158 Kilometer (Qualitätsweg)
- Urwaldsteig: rund 68 Kilometer (Qualitätsweg)

Frage 2. Auf welche Weise ließe sich nach Auffassung der Landesregierung die diskriminierende und behindernde Situation im Bereich des Südportals des Carlsbahntunnels beseitigen und eine sanfte touristische Nutzung für Wander- und Radtouristen erreichen?

Im Rahmen der im Jahre 2014 erfolgten Umnutzung des Carlsbahntunnels hatte sich der Landkreis Kassel als zuständiger Baulastträger bemüht, den betreffenden Abschnitt für den Radverkehr zu erschließen. Dies war auf Grund der naturschutzfachlichen Situation nicht möglich. Deshalb ist das Südportal derzeit ausschließlich über die „Schieberampe“ zu erreichen. Die Wegführung am Südportal ist für Wanderer gut nutzbar. Seit 2017 arbeitet der Landkreis Kassel an einem Ausbau des Hessischen Radfernweges R4 zwischen Hofgeismar-Hümme und Bad Karlshafen. Der auszubauende Abschnitt tangiert auch den Bereich des Carlsbahntunnels. Der R4 verläuft in diesem Abschnitt überwiegend auf der alten Bahntrasse. Aufgrund der vorhandenen Situation am Carlsbahntunnel verlässt der R4 rund 600 Meter vor dem Südportal die ehemalige Bahntrasse. Nach einer Umfahrung des Tunnels schließt der Radweg rund 150 Meter nördlich des „Nordportals des Carlsbahntunnels“ wieder an die ehemalige Bahntrasse an. Somit ist eine durchgehende Verbindung für den Radverkehr gegeben.

Frage 3. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung, eine „Koexistenz“ von FFH-Gebiet und einem naturnahen, barrierearmen Wander-/Radweg auf dem Bahndamm im Anschluss an das Südportal des Carlsbahntunnels zu erreichen?

Da die Natur- und Artenschutzbelange in dem Naturschutzgebiet Vorrang haben, ist ein Radwegneubau dort ausgeschlossen. Aus Sicht der Naturschutzverwaltung ist eine Koexistenz von FFH-Gebiet/ Naturschutzgebiet und Radweg mit der aktuell existierenden Lösung, welche im Zusammenwirken der beteiligten Stellen gefunden wurde, gegeben.

Frage 4. Ist der Landesregierung bekannt, dass noch in diesem Jahr ein aufwendiger Ausbau des Diemel-Radweges zwischen Trendelburg-Stammen und Bad Karlshafen für den Radtourismus beginnt, wobei sich die Gelegenheit ergeben würde, die Bahntrasse am Südportal des Carlsbahntunnels deutlich barrierefreier zu gestalten, damit die Qualitätsbewertung des ADFC auf „fünf Sterne“ zu verbessern und für eine erhebliche Steigerung der touristischen Attraktivität zu sorgen?

Der Landkreis Kassel hat am 4. Dezember 2017 für die Untersuchung der Machbarkeit des Ausbaus des Radfernweges R4 zwischen Trendelburg und Bad Karlshafen einen Förderbescheid über 14.400 €, am 29. Oktober 2018 für die Planung einen Förderbescheid über 104.000 € und am 14. August 2020 für den Bau einen Förderbescheid über 1.346.800 € erhalten. Dieses Projekt des Landkreises Kassel umfasst aufgrund der fortbestehenden naturschutzfachlichen Anforderungen den Anschluss des Südportals nicht.

Eine Fortführung in das Schutzgebiet mit der Begründung einer verbesserten Qualitätsbewertung des Diemelradweges ist aus naturschutzrechtlicher Sicht nicht zulässig, da dies zu einer Verschlechterung der Lebensräume im FFH- und Naturschutzgebiet führen würde.

Frage 5. Ist die Landesregierung nicht auch der Auffassung, dass FFH-Gebiete keine abgeschlossenen „Reservate“ sind, die Menschen aussperren, sondern die Möglichkeit bieten sollten, die Natur z.B. beim Wandern oder Radfahren weiterhin zu erleben und zu genießen – selbstverständlich stets mit Rücksicht auf die hier lebenden Tiere und Pflanzen?

Ja. Naturschutz- und FFH-Gebiete sollen für die Bürgerinnen und Bürger auf den bestehenden Wegen zugänglich und erlebbar sein.

Frage 6. Wenn ja, wie wirkt sich diese Antwort auf die Behandlung der vorgenannten Thematik aus?

Zwischen den beiden Themen besteht kein Zusammenhang. In einem Naturschutzgebiet hat der Natur- und Artenschutz Vorrang.

Frage 7. Wenn nein, wie begründet die Landesregierung diese Auffassung, die sich offenbar diametral von der Argumentation anderer Entscheidungsträger unterscheidet, die z.B. den Bau eines Radweges durch das FFH-Gebiet Ilmenau ermöglicht haben?

Es bedarf immer einer umfänglichen Prüfung des konkreten Einzelfalls. Im Rahmen jeder Einzelfallprüfung sind die spezifischen Begebenheiten vor Ort individuell zu prüfen. Vor diesem Hintergrund lässt sich die Begründung des Baus eines Radweges durch das FFH-Gebiet Ilmenau nicht auf andere FFH-Gebiete übertragen, weil beide Fälle nicht vergleichbar sind.

Wiesbaden, 18. August 2020

Priska Hinz