

(Staatssekretär Weil)

Zu den Fragen 1 und 2: Seitens der TWSB liegt lediglich eine Förderanmeldung, jedoch kein Förderantrag vor. Förderanmeldungen für Vorhabenbeginn, die nicht im Jahr der Programmaufstellung liegen, können daher nicht berücksichtigt werden. Das Vorhaben der TWSB mit Vorhabenbeginn im Jahr 2025 wurde daher sachlogisch nicht in das Investitionsprogramm für das Jahr 2023 aufgenommen.

Zu Frage 3: Das Vorhaben der TWSB konnte – wie eben dargelegt – nicht im Investitionsprogramm 2023 berücksichtigt werden. Zur Vorbereitung und Durchführung eines Ausschreibungsverfahrens ist die Erteilung eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns nicht erforderlich und wird vonseiten des TMIL auch nicht geplant.

Vielen Dank.

Vizepräsident Worm:

Es gibt eine Nachfrage. Bitte, Frau Baum.

Abgeordnete Baum, Gruppe der FDP:

Eine kurze Frage zum Kommunikationsprozess: Wird denn oder wurde die TWSB informiert oder wäre das normalerweise der Prozess, die darüber zu informieren, dass sie aufgrund dieser Gründe nicht in dem Förderverfahren vorgesehen oder eingeplant werden?

Weil, Staatssekretär:

Ich habe ja gerade ausgeführt, dass hier eine Anmeldung der TWSB für Förderung ab dem Jahr 2025 vorliegt. Ich würde noch mal nachfragen, ob entsprechend kommuniziert wurde, dass diese Anmeldung eingegangen ist. Aber, wie gesagt, es gibt keinen konkreten Förderantrag, der zu bescheiden oder zu beantworten wäre.

Vizepräsident Worm:

Es gibt eine weitere Nachfrage.

Abgeordneter Bergner, Gruppe der FDP:

Vielen Dank, Herr Präsident, vielen Dank, Herr Staatssekretär. Sie hatten ja gerade – wenn ich Sie richtig verstanden habe – gesagt, dass die Vorbereitung von Ausschreibungsunterlagen kein förderschädlicher Beginn wäre und demzufolge auch keine Genehmigung eines förderunschädlichen Beginns notwendig wäre. Gilt das nur bei diesem Programm oder gilt das generell bei allen Förderprogrammen?

Weil, Staatssekretär:

Ich habe jetzt konkret für dieses Programm gesprochen.

Vizepräsident Worm:

Weitere Nachfragen kann ich nicht erkennen. Dann kommen wir zur nächsten Mündlichen Anfrage in der Drucksache 7/8298. Bitte, Frau Abgeordnete Wahl.

Abgeordnete Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank, Herr Präsident.

Wildwarnanlage auf Radwegeverbindung bei Kallmerode

(Abg. Wahl)

Im Dezember 2022 wurde die Ortsumfahrung Kallmerode für den Kraftfahrzeugverkehr freigegeben, für deren Realisierung der Bund rund 37 Millionen Euro investiert hat. Die Planungskosten wurden durch den Freistaat Thüringen übernommen. An fünf Stellen auf dem mittlerweile befahrbaren Rad- bzw. Wirtschaftsweg zwischen Dingelstädt und Kallmerode sind Gitter – auch Wildgitter oder Weiderost genannt –, also bodengleich angeordnete Metallrohre, die für Weide- und Wildtiere ein schwer überwindbares Hindernis darstellen, vorhanden. Grund dafür sind zwei elektronische Wildwarnanlagen, die nach Aussage des Unternehmens Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH – DEGES –, das die Bauausführung verantwortete, in wildreichen Gebieten die Sicherheit für die Tiere und den motorisierten Verkehr verbessern sollen. Aus Perspektive der Rad- und Fußverkehrssicherheit stellen diese Gitter mit rund zehn Zentimeter großen Lücken zwischen den einzelnen Rundrohren jedoch eine große Gefahrenquelle dar. Denn bei Überholvorgängen, plötzlichen Bremsmanövern und Nässe auf den Metallgittern kann es zu schweren Verletzungen von Radfahrenden kommen, die auf asphaltiertem oder ähnlichem Untergrund nicht passieren würden. Für Fußgängerinnen und Fußgänger besteht die Gefahr, mit dem Fuß in die Lücken zwischen den Metallrohren zu rutschen und sich zu verletzen. Auch die Barrierefreiheit ist durch diese groben Gitter stark eingeschränkt. Durch die aktuelle Positionierung des Zauns zwischen Radweg und Bundesstraße ist der Radverkehr darüber hinaus nicht vor Wildtieren geschützt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches Gesamtkonzept steckt hinter der elektronischen Wildwarnanlage – bitte auch Elemente und Wirkungsweise der elektronischen Wildwarnanlage beschreiben?
2. Wie beurteilt die Landesregierung die Einschränkungen der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit durch die Anlage für die Nutzerinnen und Nutzer des Rad- und Wirtschaftswegs?
3. Wären die Gitter auf dem Radweg vermeidbar, wenn sich der Wildschutzzaun zwischen Radweg und angrenzendem Waldstück befände statt zwischen Radweg und Bundesstraße, so wie es beispielsweise bei der Wildschutzanlage am Rastorfer Kreuz an der Bundesstraße 202 in Schleswig-Holstein der Fall ist, wenn nein, warum nicht?
4. Welche konkreten Maßnahmen werden vor Freigabe des Radwegs ergriffen, um die Sicherheit der Radfahrenden und zu Fuß Gehenden zu gewährleisten?

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank. Für die Landesregierung antwortet das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Herr Staatssekretär Weil.

Weil, Staatssekretär:

Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Mündliche Anfrage der Abgeordneten Wahl beantworte ich für die Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1: Die Wildwarnanlagen befinden sich in der Nähe der Anschlussstellen Dingelstädt und Kallmerode. Das Gesamtkonzept der Wildwarnanlage sieht entlang der Bundesstraße 247 eine wildkatzensichere Einzäunung der angrenzenden Waldbereiche vor. Dort, wo die beiden Wildwarnanlagen platziert sind, schwenkt der Zaun jeweils in Richtung Wald ab und öffnet sich als mindestens 50 Meter breiter und mindestens 20 Meter tiefer Wildwechselkorridor. Damit der Wildwechselkorridor sowohl im Bankettbereich als auch im Bereich des westlich der Trasse parallel verlaufenden Wirtschaftswegs lückenlos ist, werden an diesen

(Staatssekretär Weil)

Stellen Wildroste eingesetzt. Innerhalb der Wildwechselkorridore sind je Straßenseite zwei Lichtschranken unter Einsatz von Aktivinfrarotsensoren vorgesehen. Wird eine der Schranken durch Eintritt eines wärmeabstrahlenden Körpers unterbrochen, aktiviert dies die Wildverkehrszeichen am Straßenrand und der Verkehr auf der B 247 wird von der Richtgeschwindigkeit 100 km/h stufenweise erst auf 70 km/h und dann auf 50 km/h abgebremst. Einige Minuten nach Aktivierung schalten die Wildverkehrszeichen wieder in ihren Ausgangszustand zurück und der Verkehr kann die Strecke wieder gemäß Richtgeschwindigkeit passieren.

Zu Frage 2: Der derzeitige Zustand entspricht nicht dem Endzustand und ist noch nicht zur Nutzung freigegeben. Die eingesetzten Wildroste werden noch fahrrad- und fußgängerinnenfreundlich nachgerüstet. Einschränkungen der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit werden nach Freigabe nicht mehr bestehen.

Zu Frage 3: Der trassenparallele Weg dient in erster Linie als Wirtschaftsweg zur Forstbewirtschaftung und wird zur Fahrradnutzung freigegeben. Um die Zuwegung in den Wald nicht zu beeinträchtigen, wurde die Führung des Zauns zwischen Bundesstraße und Wirtschaftsweg planfestgestellt.

Und zu Frage 4: Eine provisorische Sicherung der Wildroste für den Rad- und Fußgängerinnenverkehr auf dem Wirtschaftsweg erfolgte durch die Auflage von geeigneten Platten. Ebenso sind zum Teil temporär unbefestigte Umfahrungen unmittelbar neben den Wildrosten angelegt worden.

Vielen Dank.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank, Herr Staatssekretär. Es gibt eine Nachfrage. Bitte, Frau Abgeordnete Wahl.

Abgeordnete Wahl, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank. Sehr erhellend, wie das funktionieren kann. Ich hätte noch die Frage, wann denn das Freigabedatum des Radwegs geplant ist.

Weil, Staatssekretär:

Das kann ich Ihnen nicht sagen, das müsste ich nachreichen.

Vizepräsident Worm:

Vielen Dank. Wir kommen zur letzten Mündlichen Anfrage des heutigen Tages, die in der Drucksache 7/8299. Herr Abgeordneter Müller, Sie haben das Wort.

Abgeordneter Müller, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

Vielen Dank, Herr Präsident.

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr hat im April dieses Jahres die Aktualisierung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts gestartet. Bis zum 14. Juli 2023 sollen die involvierten Stakeholderinnen und Stakeholder nach meiner Kenntnis Ideen einreichen. Neben Verbänden und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Länder aufgrund ihrer Verantwortung für den Schienenpersonennahverkehr dazu aufgerufen, Vorschläge anzumelden. Der Deutschlandtakt ist nach meiner Auffassung der Schlüssel zur Stärkung der Schiene und zur Verlagerung von Verkehr, der aktuell vor allem mit dem Pkw stattfindet. Aus dem Fahrplanentwurf für den Deutschlandtakt wird die notwendige Eisenbahninfrastruktur abgeleitet, das heißt, die Infrastrukturplanung folgt der Angebotsplanung. Im Fahrplanentwurf sind Fahrzeiten hinterlegt und berücksichtigt,