

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Radschnellwege in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche weiteren Anträge auf die Förderung von Radschnellwegen zum Zeitpunkt der Auswahlentscheidung zugunsten der Relationen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart vorlagen;
2. aufgrund welcher objektiver Kriterien die oben genannte Auswahl erfolgt ist und wie die anderen Vorhabenplanungen im Einzelnen bei der Bewertung abgeschnitten haben;
3. welche weiteren Konzeptionen zu Radschnellwegen ihr vorliegen und ob es bei der geplanten Gesamtzahl von zehn Radschnellwegen bis zum Jahr 2025 bleibt;
4. von welchen Investitionsvolumina sie derzeit hierfür ausgeht;
5. aus welchen Erwägungen heraus sie in Abweichung zur Antwort auf Ziffer 5 des Antrags der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE „Radschnellwege für das Fahrradland Baden-Württemberg“ (Drucksache 16/1062) von der üblichen Finanzierungssystematik abgewichen ist und die kompletten Bau- und dauerhaften Unterhaltskosten bei den drei eingangs genannten Radschnellwegen übernehmen wird;
6. welche Gesamtbaukosten sowie jährlichen Unterhaltskosten für die drei unter Ziffer 1 genannten Achsenverbindungen entstehen werden sowie aus welchen Haushaltstiteln Planungen, Bau und Unterhalt finanziert werden;
7. von welchem Aufwand für den Winterdienst sie bei den erwähnten Radschnellwegen ausgeht und wie dieser organisiert werden soll;

8. ob es aus ihrer Sicht zu erwarten ist, dass sich bei der Realisierung weiterer Radschnellwege die kommunalen Ebenen beteiligen werden, nachdem sie die jetzt bekannt gewordenen drei Radschnellwege ausschließlich finanziert;
9. ob sie es anstrebt, dass auf den Radschnellwegen, die einer erhöhten Reisegeschwindigkeit dienen sollen, auch sogenannte S-Pedelecs mit einer elektrischen Antriebsunterstützung bis 45 km/h fahren dürfen;
10. wie sie sich zum Thema Helmpflicht auf Radschnellwegen positioniert.

20.07.2017

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Dr. Aden, Reich-Gutjahr,
Weinmann, Dr. Goll, Glück, Dr. Bullinger, Hoher FDP/DVP

Begründung

Radschnellwege sind ein sinnvoller Baustein zur Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs. Bei den nun bekannt gewordenen zu bauenden drei Radverbindungen übernimmt das Land die kompletten Bau- und Unterhaltskosten. Dies steht im Widerspruch zu den Ausführungen in der o. g. Drucksache. Zudem ist dies eine gänzlich andere Behandlung als bei sonstigen kommunalen Straßen, bei denen im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes die Förderung auf 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten beschränkt ist.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. August 2017 Nr. 2-3942.31/1272-3942.31/178 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. welche weiteren Anträge auf die Förderung von Radschnellwegen zum Zeitpunkt der Auswahlentscheidung zugunsten der Relationen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart vorlagen;

Der Landkreis Böblingen hat im Rahmen des LGVFG-Förderprogramms „Kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur“ einen Antrag auf Förderung eines Abschnittes der Radschnellverbindung Böblingen–Stuttgart gestellt. Dieser Antrag wurde in das LGVFG-Förderprogramm 2017–2020 aufgenommen. Als Pionierprojekt wird das Vorhaben zudem aus Sondermitteln zur Förderung von Radschnellverbindungen gefördert.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e. V. und der Regionalverband Südlicher Oberrhein haben in Schreiben vom Mai 2017 um Übernahme der Baulast für Radschnellverbindungen durch das Land gebeten. Es ist derzeit nicht vorgesehen, über die bestehenden drei Pilotprojekte hinaus für weitere Projekte die Baulast außerhalb der Zuständigkeit des Landes zu übernehmen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

2. aufgrund welcher objektiver Kriterien die oben genannte Auswahl erfolgt ist und wie die anderen Vorhabenplanungen im Einzelnen bei der Bewertung abgeschnitten haben;

Ein Kriterium für die Auswahl der Pilotprojekte war es, Projekte mit unterschiedlichen siedlungsstrukturellen, räumlichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen einzubeziehen, um Erfahrungen mit der neuen Infrastrukturkategorie Radschnellverbindungen zu sammeln. Die Radschnellverbindung Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen ist zudem eine wichtige Maßnahme des Mobilitätspaktes zwischen dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM), kommunalen Partnern, dem Regierungspräsidium Stuttgart und Wirtschaftsunternehmen zur Verbesserung der Verkehrssituation und für ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept für den Wirtschaftsraum Heilbronn–Neckarsulm. Mit den Strecken Heidelberg–Mannheim und Plochingen–Stuttgart sind Pendlerstrecken mit hohen Potenzialen an Radfahrenden ausgewählt worden. Zudem besteht aufgrund der vorhandenen Machbarkeitsstudien bei Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen und Heidelberg–Mannheim die Möglichkeit einer vergleichsweise raschen Umsetzung und damit eines schnellen Erkenntnisgewinns.

3. welche weiteren Konzeptionen zu Radschnellwegen ihr vorliegen und ob es bei der geplanten Gesamtzahl von zehn Radschnellwegen bis zum Jahr 2025 bleibt;

Derzeit wird eine Potenzialanalyse Radschnellverbindungen Baden-Württemberg erstellt. Im Rahmen der Potenzialanalyse werden landesweit alle potenziell radschnellverbindungswürdigen Strecken untersucht. Zur Identifikation entsprechender Strecken wurde eine Abfrage bei Regierungspräsidien, Regionalverbänden, Stadt- und Landkreisen durchgeführt. Stand Mai 2017 wurden bereits 39 Relationen als mögliche Radschnellverbindungen genannt. In acht Fällen lagen politische Beschlüsse zu Radschnellverbindungen vor.

Bei den Regierungspräsidien sind bis Mai 2017 durch Regionalverbände und Kommunen bereits Anträge oder Interessensbekundungen zur Förderung von Machbarkeitsstudien für insgesamt 29 Relationen eingegangen. Erste Machbarkeitsstudien befinden sich in der Umsetzung. Von der Region Rhein-Neckar wurde eine Machbarkeitsstudie Heidelberg–Mannheim–Ludwigshafen–Schifferstadt erstellt.

Im Rahmen der Potenzialanalyse Radschnellverbindungen Baden-Württemberg werden darüber hinaus derzeit unter anderem Standards und Musterlösungen für Radschnellverbindungen erarbeitet sowie ein Leitfaden für Machbarkeitsuntersuchungen zu Radschnellverbindungen erstellt.

In der RadSTRATEGIE Baden-Württemberg ist das Ziel verankert, bis 2025 zehn Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg umzusetzen. Die RadSTRATEGIE bezieht alle Akteure der Radverkehrsförderung mit ein. Die Gesamtzahl der realisierten Projekte hängt auch davon ab, in wie vielen Regionen und auf welchen Strecken die Akteure die planerischen, politischen und finanziellen Voraussetzungen für Radschnellverbindungen schaffen können. Die genaue Zahl kann daher nicht genannt werden.

4. von welchen Investitionsvolumina sie derzeit hierfür ausgeht;

Die Kosten für Radschnellverbindungen liegen gemäß Erfahrungswerten aus anderen Radschnellverbindungsprojekten in Deutschland und Europa bei durchschnittlich ca. 0,5 Mio. Euro bis 1 Mio. Euro je Kilometer.

5. aus welchen Erwägungen heraus sie in Abweichung zur Antwort auf Ziffer 5 des Antrags der Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE „Radschnellwege für das Fahrradland Baden-Württemberg“ (Drucksache 16/1062) von der üblichen Finanzierungssystematik abgewichen ist und die kompletten Bau- und dauerhaften Unterhaltskosten bei den drei eingangs genannten Radschnellwegen übernehmen wird;

Die Landesregierung sieht in Radschnellverbindungen das Potenzial, besonders belastete Straßenräume zu entlasten, indem Pendlerströme durch direkte, schnelle Verbindungen auf das Rad verlagert werden.

Um die Chancen und Potenziale von Radschnellverbindungen für das Land zu erschließen, möchte das Land auch mit eigenen Projekten Erfahrungen in diesem Bereich sammeln. Dies soll durch die Pilotprojekte erreicht werden.

Da es sich um ein für Baden-Württemberg neues Thema mit hoher Dynamik handelt, entwickeln sich die Erkenntnisse kontinuierlich weiter. Dies wird bei den Planungen in diesem Bereich berücksichtigt.

6. welche Gesamtbaukosten sowie jährlichen Unterhaltskosten für die drei unter Ziffer 1 genannten Achsenverbindungen entstehen werden sowie aus welchen Haushaltstiteln Planungen, Bau und Unterhalt finanziert werden;

7. von welchem Aufwand für den Winterdienst sie bei den erwähnten Radschnellwegen ausgeht und wie dieser organisiert werden soll;

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Landesstraßennetz hat aktuell eine Länge von ca. 9.900 km. Die Streckenlänge des in Landesverantwortung unterhaltenen Wegenetzes wird sich durch drei Radschnellverbindungen daher nicht signifikant ändern. Der Kostenanteil der zukünftigen Radschnellverbindungen wird einen entsprechend geringen Anteil an den Gesamtkosten haben. Aufgrund des Pilotcharakters der Vorhaben können derzeit genaue Kosten noch nicht benannt werden.

Darüber hinaus hat der Bund im § 5 b des Bundesfernstraßengesetzes die Ermächtigung für Bundesfinanzhilfen für Radschnellwege in Straßenbaulast der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände geschaffen. Die Einzelheiten unter anderem die Verteilung der Mittel auf die Länder etc. sowie des Verfahrens werden durch eine künftige Verwaltungsvereinbarung geregelt.

8. ob es aus ihrer Sicht zu erwarten ist, dass sich bei der Realisierung weiterer Radschnellwege die kommunalen Ebenen beteiligen werden, nachdem sich die jetzt bekannt gewordenen drei Radschnellwege ausschließlich finanziert;

Der Landkreis Böblingen plant den Bau einer Radschnellverbindung in eigener Baulast. In vielen Kommunen und Regionen werden derzeit mit Förderung des Landes Machbarkeitsuntersuchungen für Radschnellverbindungen vorangetrieben. Gegenüber den Kommunen wurde klar kommuniziert, dass die Strecken in der Regel nicht als Landesstrecken umgesetzt werden. Hier wird das Land kommunale und regionale Träger aber bei der Umsetzung unterstützen. Wie viele Kommunen letztendlich bereit und in der Lage sind, ihren Eigenanteil zu finanzieren, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Eine wie im Straßenbau bereits seit Langem differenzierte Baulastträgerschaft sollte auf die grundsätzliche Bereitschaft zum kommunalen Engagement keinen Einfluss haben.

9. ob sie es anstrebt, dass auf den Radschnellwegen, die einer erhöhten Reisegeschwindigkeit dienen sollen, auch sogenannte S-Pedelecs mit einer elektrischen Antriebsunterstützung bis 45 km/h fahren dürfen;

Radschnellverbindungen stellen eine neue Kategorie der Infrastruktur dar. Radschnellverbindungen werden unterschiedliche Infrastrukturelemente umfassen. Sie sind bei freier Trassierung auf eine Spitzengeschwindigkeit von 30 km/h ausgelegt. Je nach Infrastrukturelement und örtlichen Gegebenheiten kann auch eine

Mitnutzung durch S-Pedelecs mit einer elektrischen Antriebsunterstützung bis 45 km/h in Frage kommen. Für Teile der Strecken gilt dabei je nach Führungsform und örtlichen Regelungen eine niedrigere zulässige Höchstgeschwindigkeit, etwa 30 km/h bei Fahrradstraßen mit zugelassenem Kfz-Verkehr. Geschwindigkeitsvorteile von Radschnellverbindungen gegenüber konventionellen Radwegen werden nicht in erster Linie durch hohe Spitzengeschwindigkeiten, sondern durch hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten mit wenig Wartezeiten erreicht.

10. wie sie sich zum Thema Helmpflicht auf Radschnellwegen positioniert.

Fahradhelme sind effektiv, um die Folgen von Fahrradunfällen erheblich abzumildern. Eine höhere Helmtragequote ist daher ein wichtiges Element zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern. Ziel des VM ist es daher, dass das Helmtragen auf allen Wegen auch ohne Helmpflicht eine hohe Akzeptanz erhält.

Radschnellverbindungen bieten einen höheren Sicherheitsstandard als die meisten Bestandsradwege. Von einer erhöhten Gefährdung ist daher nicht auszugehen.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor