

**Kleine Anfrage**

**des Abg. Fabian Gramling CDU**

**und**

**Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

**Radverkehrswege im Landkreis Ludwigsburg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie viele Kilometer Radverkehrswege gibt es im Landkreis Ludwigsburg und wie schätzt sie die Radverkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Abdeckung und des Zustands ein?
2. Wie viele Maßnahmen sind erforderlich, um das geplante RadNETZ Baden-Württemberg im Landkreis Ludwigsburg abschließend herzustellen und bis wann rechnet sie mit der vollständigen Umsetzung?
3. Wie hoch beziffert sie die Kosten für den Ausbau der Radwege im Landkreis Ludwigsburg vor dem Hintergrund des im Jahr 2016 beschlossenen RadNETZ?
4. Inwieweit bestehen für den Ausbau der Radwege Fördermöglichkeiten?
5. In welcher Höhe wurden Fördermittel für den Landkreis Ludwigsburg in den vergangenen fünf Jahren beantragt beziehungsweise bewilligt?
6. Welche Maßnahmen wurden in den letzten fünf Jahren getroffen, um bestehende Radwege im Landkreis Ludwigsburg zu sanieren?
7. Welchen Nutzen bzw. Mehrwert sollen sogenannte „Radschnellverbindungen“ im Landkreis Ludwigsburg mit Blick auf die bestehende Radverkehrsinfrastruktur haben?

05.04.2018

Gramling CDU

## Begründung

Die Kleine Anfrage soll klären, inwieweit der Landkreis Ludwigsburg mit Radverkehrswegen erschlossen ist und in welchen Zustand die Radverkehrswege sind. Außerdem soll der aktuelle Stand der Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg, welches im Januar 2016 vom Kabinett – mit dem Ziel einer durchgängigen und flächendeckenden Fahrradverbindung – verabschiedet worden ist, erfragt werden.

## Antwort\*)

Mit Schreiben vom 3. Mai 2018 Nr. 4-0141.5/347 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie viele Kilometer Radverkehrswege gibt es im Landkreis Ludwigsburg und wie schätzt sie die Radverkehrsinfrastruktur hinsichtlich der Abdeckung und des Zustands ein?*

Entlang von Bundes- und Landesstraßen führen im Landkreis Ludwigsburg rund 75 km Radweg. Die bestehenden Radwege bilden zusammen mit den Radwegen in der Baulast des Kreises, der Gemeinden und Städte ein überwiegend zusammenhängendes Netz. Angestrebt wird, dass auf Grundlage der landesweiten Radwegekonzeption (RadNETZ BW) in den nächsten Jahren weitere Lückenschlüsse und Ergänzungen realisiert und bestehende Radwege auf den aktuellen technischen Stand gebracht werden. Die Radwege werden von dem jeweils für den Betrieb Verantwortlichen in einem verkehrssicheren Zustand gehalten.

Die Zuständigkeit für Planung, Bau und Finanzierung von Radwegen liegen beim jeweiligen Baulastträger. Zu Umfang und Zustand der Radverkehrsinfrastruktur in Baulast der Kommunen liegen dem Land daher darüber keine flächendeckenden Informationen vor.

- 2. Wie viele Maßnahmen sind erforderlich, um das geplante RadNETZ Baden-Württemberg im Landkreis Ludwigsburg abschließend herzustellen und bis wann rechnet sie mit der vollständigen Umsetzung?*
- 3. Wie hoch beziffert sie die Kosten für den Ausbau der Radwege im Landkreis Ludwigsburg vor dem Hintergrund des im Jahr 2016 beschlossenen RadNETZ?*

Die Fragen zu Ziffer 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als baulastträgerübergreifendes Netz hat das Land in enger Abstimmung mit den Stadt- und Landkreisen das RadNETZ Baden-Württemberg definiert. Ziel ist ein flächendeckendes, durchgängiges Radverkehrsnetz, das landesweit über 700 Städte und Gemeinden mit alltagstauglichen Routen anbindet und einheitlich beschildert ist.

Die Umsetzung des RadNETZ ist eine ambitionierte Gemeinschaftsaufgabe von Bund, Land und vor allem den Kommunen, in deren Baulast der Großteil des RadNETZ liegt. Den Landkreisen, Städten und Gemeinden kommt deshalb bei der Umsetzung der für sie freiwilligen Aufgabe eine zentrale Rolle zu.

Durch den Vergleich der Qualitätsstandards mit dem tatsächlichen Ist-Zustand der Radinfrastruktur konnte der Ertüchtigungsbedarf im RadNETZ Baden-Württemberg festgestellt werden. Zu jeder der dabei identifizierten Stellen wurde zur Unterstützung der Baulastträger jeweils ein Maßnahmenblatt erstellt. Insgesamt rd. 12.000 Maßnahmenblätter wurden den Stadt- und Landkreisen übergeben. Für den Landkreis Ludwigsburg wurden 349 Ertüchtigungsbedarfe identifiziert, um den RadNETZ Standard herzustellen.

---

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

Den einzelnen Maßnahmen wurde auch eine pauschale Kostenschätzung zugeordnet. Überschlägig ergibt sich ein geschätzter Investitionsbedarf von rd. 11 Mio. Euro über alle Baulasträger hinweg zur Erreichung des Zielstandards des RadNETZ im Landkreis Ludwigsburg.

Ziel des Landes ist, dass bis zum Jahr 2020 sämtliche Strecken des RadNETZ den Startstandard erreicht haben, bei dem bereits die sichere Befahrbarkeit der Strecken gewährleistet ist. Bis 2025 sollen 75 Prozent der Gesamtlänge des RadNETZ Zielnetzstandard erreicht haben und damit über attraktive und sicher ausgebaute Verbindungen entsprechend dem aktuellen Stand der Technik verfügen.

#### 4. Inwieweit bestehen für den Ausbau der Radwege Fördermöglichkeiten?

Kommunale Baulasträger können für Bau, Ausbau und Umbau von verkehrswichtigen Maßnahmen der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur Zuwendungen nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) erhalten.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten für Wege, die vom Radverkehr nutzbar sind, gibt es beispielsweise im Rahmen der Förderung touristischer Infrastruktur oder der Flurneuordnung. Weitere Fördermöglichkeiten gibt es auf Bundes- sowie auf EU-Ebene.

Jeweils aktuelle Übersichten über Fördermöglichkeiten zum Radverkehr sind abrufbar unter [www.fahrradland-bw.de](http://www.fahrradland-bw.de) und [www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel](http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/de/foerderfibel).

#### 5. In welcher Höhe wurden Fördermittel für den Landkreis Ludwigsburg in den vergangenen fünf Jahren beantragt beziehungsweise bewilligt?

Im Landkreis Ludwigsburg wurden in den letzten Jahren folgende Fördermittel im Rahmen des LGVFG beantragt und in das Förderprogramm aufgenommen:

<b>Jahr</b>	<b>Gesamtkosten in T€</b>	<b>Zuwendungsfähige Kosten in T€*</b>	<b>Zuwendung in T€</b>
2014	1.659	1.490	745
2015	21	0	18
2016	1.867	1.566	783
2017	3.871	3.675	1.837
2018	2.271	1.400	823
<b>Summe</b>	<b>9.689</b>	<b>8.131</b>	<b>4.206</b>

\* Bei einem Teil der Vorhaben ergibt sich die Höhe der Zuwendungen aus den in der VwV-LGVFG aufgeführten Pauschalsätzen. Bei diesen Vorhaben werden keine zuwendungsfähigen Kosten ermittelt. Aus dem Verhältnis von Zuwendungen zu zuwendungsfähigen Kosten lassen sich daher keine Aussagen zur Gesamtförderquote ableiten.

#### 6. Welche Maßnahmen wurden in den letzten fünf Jahren getroffen, um bestehende Radwege im Landkreis Ludwigsburg zu sanieren?

In den letzten fünf Jahren wurden mehrere Sanierungsmaßnahmen an Radwegen in der Straßenbaulast von Bundes- und Landesstraßen durchgeführt. U. a. wurde der Belag zwischen Untermberg und Bissingen an der L 1110 erneuert. In Marbach wurde durch einen Ersatzneubau einer Brücke über die L 1100 die Grundlage für einen Lückenschluss geschaffen.

Im Rahmen des Förderprogramms Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (RuF) nach dem LGVFG wurden keine Sanierungsmaßnahmen an bestehender Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Ludwigsburg gefördert.

Ob und in welchem Umfang die Kommunen im Kreisgebiet Sanierungsmaßnahmen an Radverkehrsinfrastruktur im Rahmen ihrer Zuständigkeit für Wege kom-

munaler Baulast vorgenommen haben, ist dem Verkehrsministerium nicht bekannt.

*7. Welchen Nutzen bzw. Mehrwert sollen sogenannte „Radschnellverbindungen“ im Landkreis Ludwigsburg mit Blick auf die bestehende Radverkehrsinfrastruktur haben?*

Eine besondere Form der Radverkehrsinfrastruktur sind Radschnellverbindungen. Radschnellverbindungen werden im Zuge wichtiger Alltagspendlerachsen dort eingesetzt, wo ein entsprechend hohes Potenzial besteht, um Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs zu erreichen. Mit Radschnellverbindungen besteht daher ein großes Potenzial, die Hauptverkehrsachsen auf Straße und Schiene zu entlasten und so einen wichtigen Beitrag unter anderem zur Stauvermeidung und zur Luftreinhaltung zu leisten.

In der Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen wurden folgende Strecken mit vordringlichem Bedarf für den Landkreis Ludwigsburg identifiziert:

- Stuttgart–(Bad Cannstatt–Neckarvorstadt–Feuerbach–Weilimdorf–)Gerlingen mit einem Potenzial von 2.600 Radfahrende pro Tag,
- Stuttgart–Feuerbach–Gerlingen mit einem Potenzial von 2.300 Radfahrende pro Tag,
- Stuttgart–Kornwestheim–Ludwigsburg (Eglosheim) mit einem Potenzial von 2.000 Radfahrende pro Tag.

Die Strecke Ludwigsburg–Bietigheim-Bissingen mit 1.500 Radfahrenden pro Tag wurde als potenzielle Radschnellverbindung eingestuft.

Der Landkreises Ludwigsburg erhält eine Förderung des Landes zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Strecke Bietigheim-Bissingen–Ludwigsburg–Kornwestheim–Stuttgart. Die Machbarkeitsstudie wird im Jahr 2018 erstellt.

Neben der eigenen Machbarkeitsstudie besteht auch eine Zusammenarbeit des Landkreises Ludwigsburg mit den Nachbarlandkreisen Böblingen, Enzkreis und Rems-Murr-Kreis. Insgesamt werden folgende Relationen im Landkreis Ludwigsburg im Rahmen von Machbarkeitsuntersuchungen untersucht auf ihr Potenzial als Radschnellverbindung:

- Bietigheim-Bissingen–Ludwigsburg–Kornwestheim–Stuttgart,
- Pforzheim–Mühlacker–Vaihingen/Enz–Stuttgart,
- Weil der Stadt–Leonberg–Korntal-Münchingen,
- Waiblingen–Remseck–Ludwigsburg.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor