

Kleine Anfrage

der Abg. Sabine Wölfle SPD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Radschnellwege im Land – Ergebnis der
Machbarkeitsstudie und Finanzierung**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welches sind die wesentlichen Ergebnisse der bislang erstellten Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen im Land?
2. Bis wann soll die Änderung des Straßengesetzes des Landes erfolgen, um solche Radschnellwege als Land bauen und betreiben zu können?
3. Ab wann ist mit den ersten konkreten Planungen und dem Bau sowie der Fertigstellung der ersten Radschnellwege in Regie des Landes zu rechnen?
4. Welche Haushaltsmittel sind dafür für 2018/2019 bereits eingeplant?
5. Wie wird entschieden, welche Radschnellwege in Baulastträgerschaft des Landes und welche in Baulastträgerschaft der Kommunen und Landkreise gebaut werden?
6. Wie bewertet die Landesregierung die Forderungen der Stadt Freiburg und umliegender Gemeinden zum Bau und zur Finanzierung von zwei durch Gutachten identifizierte Trassen von Freiburg ins Umland durch das Land, deren Kosten mit rund 30 Millionen Euro veranschlagt werden?
7. Wie wird vermieden, dass der Neubau solcher Radschnellwege zulasten der dringend erforderlichen Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz geht?

20.07.2018

Wölfle SPD

Begründung

Nachdem die Machbarkeitsstudie zur Erstellung von Radschnellwegen vorliegt, stellt sich die Frage, wie der Bau solcher Radschnellwege umgesetzt und finanziert werden soll. Insbesondere von kommunaler Seite erheben sich Forderungen nach der Finanzierung durch das Land. Es ist jedoch unklar, welche Radschnellwege als Landesstraßen und welche als Gemeindestraßen geplant, gebaut und finanziert werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 15. August 2018 Nr. 4-0141.5/372*1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welches sind die wesentlichen Ergebnisse der bislang erstellten Machbarkeitsstudien zu Radschnellwegen im Land?

Das Land fördert seit dem vergangenen Jahr kommunale Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen für über 40 Strecken mit ca. 1,8 Mio. Euro Zuwendungen. Ein Großteil der kommunalen Machbarkeitsstudien wird erst Ende 2018 vorliegen. Eine Einzelauswertung der Machbarkeitsstudien findet bei den Auftraggebern mit Unterstützung durch die Regierungspräsidien statt. Das Verkehrsministerium plant, eine Einzelbetrachtung der Strecken als Grundlage für eine Priorisierung vorzunehmen, sobald die wesentlichen Informationen vorliegen und die zentralen Rahmenbedingungen geklärt sind.

2. Bis wann soll die Änderung des Straßengesetzes des Landes erfolgen, um solche Radschnellwege als Land bauen und betreiben zu können?

Das Verkehrsministerium hat eine Novellierung des Straßengesetzes in der Verbändeanhörung. Ziel ist u. a., Radschnellverbindungen zukünftig auch in Baulast des Landes und der Kreise realisieren zu können. In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung wird es laut aktuellem Entwurfsstand sowohl Radschnellverbindungen in Verantwortung des Landes als auch Radschnellverbindungen der Kreise sowie der Städte und Gemeinden geben.

Das Gesetz zur Änderung des Straßengesetzes soll im ersten Quartal 2019 verabschiedet werden.

3. Ab wann ist mit den ersten konkreten Planungen und dem Bau sowie der Fertigstellung der ersten Radschnellwege in Regie des Landes zu rechnen?

Das Land geht die Planung und Realisierung von drei Radschnellverbindungen als Pilotvorhaben an: Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen sowie Stuttgart–Esslingen–Plochingen(–Reichenbach).

Das Regierungspräsidium Karlsruhe befindet sich seit Anfang des Jahres im Planungsprozess für die Verbindung zwischen Heidelberg und Mannheim. Die Entwurfsplanung soll bis Ende des Jahres 2019 fertiggestellt werden. Da anschließend die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens notwendig ist, wird die Umsetzung der Radschnellverbindung einige Zeit in Anspruch nehmen. Nach derzeitigem Stand könnte die Radschnellverbindung ab dem Jahr 2022 gebaut und bis 2023 fertiggestellt werden.

Die Planung für die Verbindung Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen obliegt dem Regierungspräsidium Stuttgart. Derzeit befindet sich das Regierungspräsidium Stuttgart in der Vorplanung, die bis Anfang des Jahres 2019 abgeschlossen werden soll. Anschließend wird die Entwurfsplanung erstellt. Erst nach Vorliegen dieser Ergebnisse kann beurteilt werden, ob die Durchführung eines Planfeststel-

lungsverfahrens notwendig sein wird. Aus diesem Grund kann der Baubeginn noch nicht abgeschätzt werden.

Für die Verbindung zwischen Stuttgart–Esslingen–Plochingen(–Reichenbach) wird bis Ende des Jahres 2018 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt. Auf Basis dieser Ergebnisse ist der Einstieg in die Planung im Jahr 2019 möglich. Der Baubeginn kann noch nicht terminiert werden.

4. Welche Haushaltsmittel sind dafür für 2018/2019 bereits eingeplant?

Im Haushalt 2018/2019 werden 3 Mio. Euro pro Jahr für Radschnellverbindungen bereitgestellt. Die kommunale Pionierstrecke Böblingen–Sindelfingen–Stuttgart wird darüber hinaus mit Mitteln aus dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) in Höhe von ca. 1,1 Mio. Euro gefördert.

5. Wie wird entschieden, welche Radschnellwege in Baulastträgerschaft des Landes und welche in Baulastträgerschaft der Kommunen und Landkreise gebaut werden?

6. Wie bewertet die Landesregierung die Forderungen der Stadt Freiburg und umliegender Gemeinden zum Bau und zur Finanzierung von zwei durch Gutachten identifizierte Trassen von Freiburg ins Umland durch das Land, deren Kosten mit rund 30 Millionen Euro veranschlagt werden?

Die Fragen 5. und 6. werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die künftigen Rahmenbedingungen der Baulastträgerschaft sind im Straßengesetz zu regeln. Die Entscheidung obliegt daher dem Landtag.

Derzeit entwickelt die Landesregierung schrittweise die rechtlichen, planerischen und finanziellen Voraussetzungen für die Ermittlung des Finanzbedarfs, die Priorisierung sowie die Planung und Umsetzung von Radschnellverbindungen. Wichtige Bausteine hierfür sind:

- Die Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen Baden-Württemberg;
- die kommunalen Machbarkeitsuntersuchungen für mehr als 40 potenzielle Radschnellverbindungen in ganz Baden-Württemberg;
- die planerischen Vorbereitungen für die drei Strecken die in Verantwortung des Landes umgesetzt werden sollen und
- die Vorlage eines Entwurfs zur Novellierung des Straßengesetzes mit dem Ziel, Radschnellverbindungen zukünftig auch in Baulast des Landes realisieren zu können.

Der für das Thema Radschnellverbindungen zur Verfügung stehende Finanzrahmen ist bisher nicht geklärt. Die Finanzierungsvereinbarung von Bund und Ländern hierzu ist noch nicht in Kraft getreten. Der Umsetzungs- und Finanzbedarf wird dann genauer abschätzbar sein, wenn die kommunalen Machbarkeitsstudien vorliegen. Die Novelle des Straßengesetzes befindet sich noch im Gesetzgebungsverfahren. Zukünftig soll nach dem Vorschlag des Verkehrsministeriums das Land die Baulastträgerschaft für Radschnellverbindungen prinzipiell übernehmen können. Hierbei kommen allerdings vergleichbar zu den Landesstraßen nur solche Radschnellverbindungen in Frage, die im Straßeninfrastrukturnetz eine überregionale Funktion übernehmen. Ob eine überregionale Netzfunktion vorliegt, ist anhand unterschiedlicher Kriterien für jeden Einzelfall zu prüfen. Ein Kriterium ist beispielsweise eine Verkehrsbelastung von über 2.500 Radfahrer/-innen pro Tag.

Das Verkehrsministerium plant eine Zuordnung und Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen, sobald die wesentlichen Informationen vorliegen und die zentralen Rahmenbedingungen geklärt sind.

Der Landkreis Böblingen hat für die kommunale Pionierstrecke Böblingen/Sindelfingen–Stuttgart im Regelverfahren einen Förderantrag nach LGVFG gestellt. Zudem werden einzelne Bausteine aus Radschnellbindungsmitteln finanziert.

Darüber hinaus investiert der Kreis auch beachtliche Eigenmittel. Dieser Förderung steht grundsätzlich allen Regionen offen.

7. Wie wird vermieden, dass der Neubau solcher Radschnellwege zulasten der dringend erforderlichen Lückenschlüsse im bestehenden Radwegenetz geht?

Der Neubau von Radschnellverbindungen erfordert die Bereitstellung von Finanzmitteln. Auch der Bund stellt Sondermittel zur Planung und zum Bau von Radschnellwegen zur Verfügung.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor