

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Hermann Katzenstein GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Bedeutung von Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg und Sachstand bei den Pilotstrecken**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie wird sich die Finanzierung der Radschnellweg-Pilotprojekte im Allgemeinen und im Besonderen in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des neuen Straßengesetzes?
2. Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei den drei Pilotprojekten des Landes, also den Radschnellverbindungen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart erforderlich?
3. Wie ist der aktuelle Sachstand bei den drei Pilotstrecken (mit Angabe, was bereits unternommen wurde und wie die Zeitpläne aussehen)?
4. Sind Hindernisse bekannt geworden, oder sieht sie Risiken für die Realisierung der drei Strecken?
5. Welche Möglichkeiten gibt es, die Realisierung zu beschleunigen (z. B. Verkürzung der Planfeststellung, Bau von Teilabschnitten), wird die Landesregierung diese mit Nachdruck verfolgen?
6. Wie schätzt die Landesregierung den Einfluss ein, den die Überlegungen des Oberbürgermeisters der Stadt Heidelberg, auf einer der favorisierten Strecken für die Radschnellverbindung Mannheim–Heidelberg auf einem Teilstück einen Pendelbusverkehr einzurichten (zwischen Ladenburg und Neuenheimer Feld), auf diesen haben könnten?
7. Ist der Landesregierung bekannt, wie weit die Planungen hinsichtlich der Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim, die Teil der geplanten länderübergreifenden Verbindung über Ludwigshafen nach Schifferstadt ist, auf rheinland-pfälzischer Seite inzwischen sind und falls ja, wie ist diesbezüglich der Sachstand?

Eingegangen: 07.02.2019 / Ausgegeben: 13.03.2019

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet  
abrufbar unter: [www.landtag-bw.de/Dokumente](http://www.landtag-bw.de/Dokumente)*

*Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.*

8. Was hat sie unternommen bzw. wird sie unternehmen, um die länderübergreifende Verbindung nach Rheinland-Pfalz weiter voranzubringen?
9. In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in die Projekte eingebunden?

07.02.2019

Katzenstein GRÜNE

#### Begründung

Das Land Baden-Württemberg wird für drei Radschnellverbindungen die Baulastträgerschaft, also die gesamte Verantwortung für ihre Realisierung übernehmen. Das war und ist ein Quantensprung für die Radverkehrsförderung im Land. Denn so wird gewährleistet, dass diese insbesondere für die Radpendlerinnen und Radpendler so wichtige Infrastrukturprojekte aus einer Hand und damit kontinuierlich (zeitlich, technisch und in der Ausführung) umgesetzt werden.

Hiermit soll nach dem aktuellen Sachstand der drei Projekte gefragt werden.

#### Antwort

Mit Schreiben vom 5. März 2019 Nr. 2-3942.31/177 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie wird sich die Finanzierung der Radschnellweg-Pilotprojekte im Allgemeinen und im Besonderen in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des neuen Straßengesetzes?*

Mit der Änderung des Straßengesetzes ist es zukünftig sowohl dem Land als auch den Kreisen und Gemeinden möglich, die Baulastträgerschaft einer Radschnellverbindung zu übernehmen. Zur Finanzierung von Radschnellverbindungen soll soweit wie möglich auf die Finanzhilfen des Bundes von jährlich etwa drei Millionen Euro zurückgegriffen werden. Damit ist grundsätzlich eine Förderung von Radschnellverbindungen in Höhe von 75 Prozent möglich. Bei Radschnellverbindungen in Baulast des Landes muss der Eigenanteil über Haushaltsmittel des Landes finanziert werden. In den Ortsdurchfahrten gelten abweichende Regelungen. Städte mit einer Einwohnerzahl von mehr als 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern werden – analog zu den Landesstraßen – die Baulastträgerschaft und damit auch die Finanzierung für die innerstädtische Teilverbindung übernehmen. Für die drei Pilotprojekte des Landes soll für Teilverbindungen im innerstädtischen Bereich eine zusätzliche Förderung für die Städte eingerichtet werden, um diese finanziell zu entlasten und eine zügige Umsetzung der Projekte zu ermöglichen. Diese zusätzliche Förderung ist ausschließlich für die Pilotprojekte vorgesehen.

Bei kommunalen Radschnellverbindungen ist grundsätzlich eine Förderung des kommunalen Eigenanteils nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) möglich. Die genauen Regelungen zur Finanzierung und Förderung von Radschnellverbindungen in Baden-Württemberg werden bei einer Impulsveranstaltung zu Radschnellverbindungen am 2. Mai 2019 vorgestellt.

2. *Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei den drei Pilotprojekten des Landes, also den Radschnellverbindungen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart erforderlich?*

Grundsätzlich sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung dieselben Schritte wie bei der Realisierung einer Straße notwendig. Nach der Feststellung des Bedarfs sind die Vor- und Entwurfsplanung einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung und eines landschaftspflegerischen Begleitplans erforderlich. Anschließend erfolgt zur Erlangung des Baurechts die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens. Nach Vorliegen des Baurechts wird die Ausführungsplanung erstellt, bevor mit dem Bau der Maßnahme begonnen werden kann. Bei einer Radschnellverbindung wird im Regelfall im Vorfeld der Planung eine Machbarkeitsstudie erstellt, um potenzielle Trassenverläufe zu ermitteln. Dabei wird auch das zu erwartenden Nutzerpotenzial abgeschätzt. Die Vorgehensweise bei den Pilotprojekten des Landes unterscheidet sich davon nicht.

3. *Wie ist der aktuelle Sachstand bei den drei Pilotstrecken (mit Angabe, was bereits unternommen wurde und wie die Zeitpläne aussehen)?*

Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim:

Die Machbarkeitsstudie für die Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim wurde vom Verband Region Rhein-Neckar erstellt und im Februar 2018 an das Land übergeben. Zur Information der breiten Öffentlichkeit wurde im Juli 2018 eine Kick-off-Veranstaltung durchgeführt, um das Projekt sowie die nächsten Planungsschritte vorzustellen. Derzeit wird ein Variantenvergleich erstellt, um unter Abwägung aller relevanten Sachverhalte die geeignetste Trassenführung zu ermitteln. Die endgültige Variantenentscheidung soll noch im Frühjahr 2019 getroffen werden, um anschließend den Vorentwurf zu erstellen. Derzeit wird davon ausgegangen, dass der Vorentwurf bis zum Jahre 2020 abgeschlossen werden kann. Anschließend kann das Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Dauer bis zur Baurechtserlangung kann nur schwer abgeschätzt werden. Je nach Verlauf ist von einer Verfahrensdauer von 1 bis 2 Jahren – in Ausnahmefällen auch 3 Jahren – auszugehen.

Radschnellverbindung Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen:

Die Radschnellverbindung Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen ist Teil des Mobilitätspaktes des Wirtschaftsraumes Heilbronn–Neckarsulm. Die Machbarkeitsstudie wurde unter hohem Zeitdruck erstellt und bereits Mitte des Jahres 2017 abgeschlossen. Das Regierungspräsidium Stuttgart konnte den Planungsauftrag für die Vorplanung noch im September 2017 vergeben. Die Ergebnisse für die Vorplanung werden zeitnah erwartet. Sobald die Ergebnisse vorliegen soll auch die Öffentlichkeit über das Projekt im Rahmen einer Informationsveranstaltung informiert werden. Dabei werden dann konkrete Zeitpläne kommuniziert.

Radschnellverbindung Stuttgart–Esslingen–Plochingen:

Für die Verbindung Stuttgart–Esslingen–Plochingen hat sich zwischenzeitlich die Bezeichnung Radschnellweg Neckartal im Landkreis Esslingen manifestiert. Die Machbarkeitsstudie wurde vom Landkreis Esslingen erstellt. Ein Zwischenergebnis wurde dem Regierungspräsidium Stuttgart jüngst vorgelegt und wird derzeit geprüft. Auf Basis der endgültigen Machbarkeitsstudie kann das Regierungspräsidium Stuttgart dann in den Planungsprozess einsteigen. Aufgrund des noch frühen Stadiums kann der konkrete Zeitplan noch nicht abgeschätzt werden.

4. *Sind Hindernisse bekannt geworden, oder sieht sie Risiken für die Realisierung der drei Strecken?*

Bislang sind keine Risiken bekannt, die die Realisierung der drei Pilotstrecken gefährden könnten.

5. *Welche Möglichkeiten gibt es, die Realisierung zu beschleunigen (z. B. Verkürzung der Planfeststellung, Bau von Teilabschnitten), wird die Landesregierung diese mit Nachdruck verfolgen?*

Für das Baurecht ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens grundsätzlich erforderlich. Die einzelnen Schritte innerhalb des Planfeststellungsverfahrens sind rechtlich vorgegeben, sodass eine Verkürzung des Verfahrens nicht möglich ist. Sofern Teilabschnitte einer Radschnellverbindung ohne ein Planfeststellungsverfahren realisiert werden können, wird sich die Landesregierung hierfür einsetzen. Zudem erfolgt bereits zum jetzigen Zeitpunkt bei allen drei Pilotprojekten eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen. Eventuelle Konfliktpunkte können dadurch frühzeitig erkannt und ggf. gelöst werden.

6. *Wie schätzt die Landesregierung den Einfluss ein, den die Überlegungen des Oberbürgermeisters der Stadt Heidelberg, auf einer der favorisierten Strecken für die Radschnellverbindung Mannheim–Heidelberg auf einem Teilstück einen Pendelbusverkehr einzurichten (zwischen Ladenburg und Neuenheimer Feld), auf diesen haben könnten?*

Die Variantenentscheidung für die Radschnellverbindung wird anhand der übergeordneten Kriterien Verkehr, Kosten und Umwelt getroffen. Die Überlegungen der Stadt Heidelberg zur Errichtung eines Pendelbusverkehrs haben keinen Einfluss auf die Variantenentscheidung.

7. *Ist der Landesregierung bekannt, wie weit die Planungen hinsichtlich der Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim, die Teil der geplanten länderübergreifenden Verbindung über Ludwigshafen nach Schifferstadt ist, auf rheinland-pfälzischer Seite inzwischen sind und falls ja, wie ist diesbezüglich der Sachstand?*

Die Teilverbindung über Ludwigshafen nach Schifferstadt soll auf rheinland-pfälzischer Seite als eine der ersten Verbindungen des Landes umgesetzt werden. Nach aktuellem Kenntnisstand wurde die Planung noch nicht begonnen.

8. *Was hat sie unternommen bzw. wird sie unternehmen, um die länderübergreifende Verbindung nach Rheinland-Pfalz weiter voranzubringen?*

Die Planung für die Radschnellverbindung Ludwigshafen–Schifferstadt obliegt dem Land Rheinland-Pfalz. Die Planung für die beiden Teilbereiche erfolgt daher separat.

Selbstverständlich wird bei der Planung das Gesamtnetz betrachtet, um die beiden Radschnellverbindungen über Anschlusspunkte miteinander verknüpfen zu können. Im Rahmen des Planungsprozesses wird der länderübergreifende Austausch verstetigt.

9. *In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in die Projekte eingebunden?*

Die Information der Öffentlichkeit spielt bei allen drei Pilotprojekten eine wichtige Rolle. Für die Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim wurde bereits im Juli 2018 eine öffentliche Informationsveranstaltung in Heidelberg durchgeführt, um über das Projekt sowie die weiteren Planungsschritte zu informieren. Über das Beteiligungsportal des Regierungspräsidiums Karlsruhe können weitere Informationen zur Radschnellverbindung eingesehen werden. Im Februar 2019 wurde ein Projektbegleitkreis eingerichtet. Dieser dient dazu, über aktuelle Entwicklungen sowie weitere notwendige Schritte im Projekt zu informieren und mögliche Fragestellungen zu klären.

Für die Radschnellverbindung Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen soll im Frühjahr 2019 auf Basis der Ergebnisse der Vorplanung eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt werden.

Für die Radschnellverbindung Stuttgart–Esslingen–Plochingen ist die Prüfung der Machbarkeitsstudie abzuwarten. Danach können erste Aussagen über mögliche Trassenverläufe getätigt werden. Die Öffentlichkeit soll daher zu einem späteren Zeitpunkt eingebunden werden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor