

Kleine Anfrage

**der Abg. Thomas Hentschel und
Hans-Peter Behrens GRÜNE**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Radverkehrswege in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Radinfrastruktur (Kennzeichnung, Abstellplätze und -einrichtungen) und Radwege wurden in dieser Legislaturperiode vom Land Baden-Württemberg in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden gebaut und wie hoch waren die jeweiligen vom Land getragenen Kosten?
2. Wie viele Maßnahmen sind noch erforderlich, um das geplante RadNETZ Baden-Württemberg in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden abschließend herzustellen und bis wann wird mit der vollständigen Umsetzung gerechnet?
3. Inwieweit bestehen für den Ausbau der Radwege Fördermöglichkeiten?
4. Gibt es Planungen zu Radschnellverbindungen in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden?
5. Welchen Nutzen bzw. Mehrwert sollen sogenannte „Radschnellverbindungen“ in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden mit Blick auf die bestehende Radverkehrsinfrastruktur haben?

23. 09. 2020

Hentschel, Behrens GRÜNE

Begründung

In dieser Legislaturperiode sind eine Reihe von Maßnahmen für die Radverkehrsinfrastruktur in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden umgesetzt worden. Weitere sind in Planung. Mit der vorliegenden Kleinen Anfrage werden Informationen zum derzeitigen Stand der Infrastrukturmaßnahmen für den Radverkehr in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden erbeten.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. Oktober 2020 Nr. 4-0141.5/574 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Radinfrastruktur (Kennzeichnung, Abstellplätze und -einrichtungen) und Radwege wurden in dieser Legislaturperiode vom Land Baden-Württemberg in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden gebaut und wie hoch waren die jeweiligen vom Land getragenen Kosten?*

Im Stadtkreis Baden-Baden wurden in dieser Legislaturperiode keine Radwege an Bundes- oder Landesstraßen neu- oder ausgebaut. Im Landkreis Rastatt werden bzw. wurden in dieser Legislaturperiode die nachfolgend aufgeführten Radwege an Bundes- und Landesstraßen neu gebaut. Radwege an Bundesstraßen werden im Rahmen der Auftragsverwaltung durch das Land für den Bund geplant und gebaut. Die Baukosten für Radwege an Bundesstraßen trägt der Bund.

Straße		Lage des Radweges	Baukosten [Mio. EUR]
B	3	B 3/B 36, Radweg unter DB-Überführung nördlich von Rastatt	2,8
B	462	Radwegbrücke zwischen Weisenbach und Hilpertsau (noch laufend)	6,3
L	67	Radweg zwischen Kuppenheim und Muggensturm (BA II)	0,3
L	86a	Radweg zwischen Ottersweier-Haft und Lauf (Kreisgrenze RA)	0,8

Die Planung und der Bau von Radinfrastruktur (Kennzeichnung, Abstellanlagen) liegt in kommunaler Baulast. Die Beschilderung sowie die Pflege und Wartung vom RadNETZ wird vom Land übernommen. LK Rastatt und SK Baden-Baden wurden beide in 2018 erstbeschildert.

2. *Wie viele Maßnahmen sind noch erforderlich, um das geplante RadNETZ Baden-Württemberg in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden abschließend herzustellen und bis wann wird mit der vollständigen Umsetzung gerechnet?*

Im Landkreis Rastatt und im Stadtkreis Baden-Baden stehen noch 56 Maßnahmen im Zuge des RadNETZ aus, die in die Baulast des Bundes oder des Landes fallen. Über die Zahl der noch ausstehenden Maßnahmen in kommunaler Baulast liegen keine Zahlen vor. Derzeit läuft eine vom Verkehrsministerium beauftragte Abfra-

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

ge, Überprüfung und Befahrung zur Ermittlung des Umsetzungsstands im RadNETZ. Die Ergebnisse werden im Frühjahr 2021 erwartet. Ziel ist die Umsetzung vom Zielstandard für 75 Prozent der Gesamtlänge des RadNETZ bis 2025.

3. Inwieweit bestehen für den Ausbau der Radweg Fördermöglichkeiten?

Seit 2013 unterstützt das Land Kommunen bei dem Bau von Radverkehrsinfrastruktur mit einem eigenen Haushaltstitel über das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz für den Rad- und Fußverkehr (LGVFG-RuF). Jährlich stehen 15 Mio. Euro für die kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur zur Verfügung. 2020 wurde das Förderprogramm novelliert. Die Förderbedingungen wurden deutlich verbessert.

Darüber hinaus erstellt der Bund derzeit das Förderprogramm Stadt + Land womit ebenfalls Radverkehrsinfrastruktur gefördert werden kann. Durch die Kombination von Bundes- und Landesförderung kann eine Förderquote von bis zu 90 % erreicht werden.

4. Gibt es Planungen zu Radschnellverbindungen in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden?

Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein hat in seiner Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen im Verbandsgebiet unter anderem die Trasse Bühl–Baden-Baden–Rastatt–Karlsruhe untersucht. Laut Potenzialanalyse liegt der Abschnitt von Rastatt bis Karlsruhe aufgrund der hohen Nutzerzahlen in Landesbaulast. Die weiteren Abschnitte sind in kommunaler Baulast, bzw. erreichen zum Teil nicht das erforderliche Potenzial von 2.000 Radfahrenden pro Tag.

Der Abschnitt in Landesbaulast ist in Vorbereitung. Am 27. November 2020 ist eine gemeinsame, öffentlichkeitswirksame Unterzeichnung der Planungsvereinbarung mit den Städten Karlsruhe und Rastatt vorgesehen.

Zu den Abschnitten in kommunaler Baulast liegen dem Land bisher keine weiteren Informationen vor, ob die Planungen weiter vorangetrieben werden. Ein Förderantrag zur Bundes- oder Landesförderung ist bisher nicht eingegangen.

5. Welchen Nutzen bzw. Mehrwert sollen sogenannte „Radschnellverbindungen“ in den Landkreisen Rastatt und Baden-Baden mit Blick auf die bestehende Radverkehrsinfrastruktur haben?

Radschnellverbindungen stellen als breite, direkte und hochwertige Infrastruktur vor allem für Pendler/-innen eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar. Sie sollen hoch belastete Straßen und Schienenstrecken entlasten und sorgen aufgrund der Bevorrechtigung bei Kreuzungspunkten für ein deutlich schnelleres Vorankommen der Radfahrenden.

Radschnellverbindungen sind auf stark frequentierten Pendlerstrecken sinnvoll und bieten im Vergleich zum herkömmlichen Radwegenetz eine leistungsstarke Verbindung. Um den bestmöglichen Nutzen dieser Infrastruktur zu ermöglichen, muss das bestehende Radwegenetz als Zu- und Abbringer sinnvoll an die neu zu realisierende Verbindung angeschlossen werden. Gleichzeitig müssen Verknüpfungspunkte zwischen anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds hergestellt werden (Bahnhöfe, multimodale Knoten, etc.).

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor