Landtag von Baden-Württemberg16. Wahlperiode

Drucksache 16 / 9597 18, 12, 2020

Antrag

der Abg. Hermann Katzenstein u.a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Fahrradland Baden-Württemberg – Förderung und Situation des Radverkehrs im Land

Antrag

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

- welche Ziele sie sich für die Entwicklung des Radverkehrs gesetzt hat und welche Zahlen für die reale Entwicklung vorliegen;
- welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, ob in der Bevölkerung eine Förderung des Radverkehrs und/oder die Herstellung von Radschnellwegen mehrheitlich befürwortet werden;
- wie viele Haushaltsmittel das Ministerium für Verkehr explizit zur Förderung des Radverkehrs in den Haushaltsjahren 2016 bis 2020 ausgegeben bzw. geplant hat und wie hoch der Anteil dieser Mittel am Gesamthaushalt des Ministeriums für Verkehr ist;
- 4. wie viele Machbarkeitsstudien und Beteiligungsprozesse zu Radschnellwegen in Baden-Württemberg durch oder mit Förderung des Ministeriums für Verkehr bisher erstellt und durchgeführt wurden und für wie viele dieser Radschnellwege inzwischen eine Planung gestartet worden ist;
- 5. wie sich diese Zahlen im Bundesvergleich darstellen;
- wie viele E-Lastenräder in Gewerbe, Kommunen und gemeinnütziger Anwendung seit dem Jahr 2016 durch das Ministerium für Verkehr gefördert wurden und wie sich diese Mittel auf die Landkreise verteilen;
- 7. was die zehn häufigsten Anwendungsfelder dieser geförderten Räder sind;

- wie sich die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK-BW) in Baden-Württemberg seit ihrer Gründung entwickelt hat und wie sich die Zusammenarbeit zwischen der Landesregierung und der AGFK darstellt;
- 9. welche Bevölkerungszahl durch die Mitglieder der AGFK in Baden-Württemberg inzwischen repräsentiert wird.

18.12.2020

Katzenstein, Hentschel, Lede Abal, Marwein, Niemann, Renkonen, Zimmer GRÜNE

Begründung

Im grün-schwarzen Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2016 ist vereinbart, die seit dem Jahr 2006 begonnene, erfolgreiche Förderung des Radverkehrs im Alltagsund Freizeitverkehr fortzusetzen und Baden-Württemberg noch fahrradfreundlicher zu machen. Dabei dient die in einem breiten Beteiligungsprozess erstellte RadSTRATEGIE 2015 als Grundlage.

Die Entwicklung des Radverkehrs stellt eine grundlegende Säule der Verkehrswende dar. Landesregierung und Kommunen haben den Prozess zur Stärkung des Radverkehrs erfolgreich intensiviert. Diese Anfrage soll darstellen, wie sich dieser Prozess entwickelt hat und welche Schlüsse man daraus ziehen kann.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 18. Februar 2021 Nr. VM4-0141.5-5/20/1 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. welche Ziele sie sich für die Entwicklung des Radverkehrs gesetzt hat und welche Zahlen für die reale Entwicklung vorliegen;

Im Jahr 2016 hat das Kabinett die RadSTRATEGIE des Landes Baden-Württemberg beschlossen, in der unter Berücksichtigung unterschiedlicher Handlungsfelder Maßnahmen und Ziele für die Entwicklung des Radverkehrs festgehalten wurden

Ziel der Landesregierung ist es, den *Radverkehrsanteil* von 8 auf 16 % bis 2020 und auf 20 % bis 2030 zu erhöhen.

Laut der Studie "Mobilität in Deutschland" (MiD) konnte der Radverkehrsanteil im Zeitraum von 2008 bis 2017 um ca. 20% von 8 auf 10% aller Wege gesteigert werden. Um die angestrebte Verdopplung des Radverkehrsanteils bis 2030 zu erreichen, müssten die Aktivitäten deutlich intensiviert werden. Die Umsetzung ist abhängig von der Schaffung entsprechender Umsetzungsstrukturen sowie der Verbesserung der finanziellen Ausstattung. Dies hat der Haushaltsgesetzgeber im Doppelhaushalt 2020/2021 durch eine einmalige Erhöhung der Planansätze sowie die Schaffung von Personalstellen gewürdigt.

^{*)} Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Das Verkehrsministerium beabsichtigt in Weiterentwicklung der RadSTRATEGIE zu erreichen, dass bis 2030 in Baden-Württemberg 20 Radschnellverbindungen realisiert werden. Die Landesregierung hat dafür u.a. das Straßengesetz geändert, eine Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen durchgeführt und kommunale Machbarkeitsstudien gefördert. Im Landkreis Böblingen wurden mit Fördermitteln des Landes bereits zwei Streckenabschnitte der dortigen Radschnellverbindung RS 1 fertiggestellt. Das Land plant zudem Strecken in eigener Baulast.

Die Landesregierung beabsichtigt bis zum Jahr 2030 das RadNETZ Baden-Württemberg vollständig im Zielnetzstandard umzusetzen und durchgängig entsprechend dem Stand der Technik zu beschildern. Die Landesregierung hat hierzu die Förderbedingungen optimiert und die Strukturen auf Ebene der Regierungspräsidien und der Kommunen weiterentwickelt. Die Erstbeschilderung der RadNETZ-Wegweisung wird in diesem Jahr vollständig abgeschlossen. Zur zeitnahen Dokumentation des Umsetzungsstandes des Infrastrukturausbaus im Zuge des RadNETZ über alle Baulastträger wird derzeit eine Radverkehrsdatenbank RadVIS aufgebaut.

Zudem soll erreicht werden, dass bis 2030 mindestens 100.000 zusätzliche *Bike+Ride-Stellplätze* geschaffen werden. Im LGVFG-Förderprogramm 2020 bis 2024 wurden erstmals mehr als 4.000 Abstellplätze durch die Kommunen angemeldet und neu aufgenommen. Zur weiteren Beschleunigung der Umsetzung wurden die Förderbedingungen verbessert. Derzeit werden ergänzende Unterstützungen der Kommunen bei der Planung und der Sicherung der benötigten Flächen vorbereitet.

Das Ziel, die Zahl der Verunglückten und Getöteten im Zeitraum von 2010 bis 2020 um 40 % zu reduzieren, wurde auch im Radverkehr nicht erreicht. Beispielsweise durch sichere Infrastruktur und Fahrsicherheitstrainings investiert das Land bereits in eine höhere Sicherheit für den Radverkehr. Derzeit wird in einer Studie ermittelt, welche ergänzenden Maßnahmen notwendig wären, um die Radverkehrssicherheit zu erhöhen.

2. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, ob in der Bevölkerung eine Förderung des Radverkehrs und/oder die Herstellung von Radschnellwegen mehrheitlich befürwortet werden;

In 2019 wurden vom Forsa-Institut (Berlin) im Rahmen einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung die Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs zur Verkehrspolitik ermittelt.

Laut der Umfrage sind 88% der Befragten der Meinung, dass Bestandteil einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher gestaltet werden. 78% der Befragten stimmen der Aussage zu, dass Land und Kommunen in Radschnellverbindungen investieren sollten, um Pendlerinnen und Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten. Zwei Drittel der Befragten stimmen der Aussage zu, dass mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden sollten – auch wenn dafür Parkplätze wegfallen sollten.

3. wie viele Haushaltsmittel das Ministerium für Verkehr explizit zur Förderung des Radverkehrs in den Haushaltsjahren 2016 bis 2020 ausgegeben bzw. geplant hat und wie hoch der Anteil dieser Mittel am Gesamthaushalt des Ministeriums für Verkehr ist;

In den Jahren 2016 bis einschließlich 2020 beliefen sich die investiven Mittel des Ministeriums für Verkehr (Einzelplan 13) auf insgesamt rund 3,5 Mrd. Euro. Für den Radverkehr wurden im selben Zeitraum im Epl. 13 eirea 123 Mio. Euro Investitionsausgaben getätigt, wovon 60.500.000 Euro auf die LGVFG-Radverkehrsförderung und 62.600.000 Euro auf den Bau von Radwegen an Landesstraßen entfallen. Der Anteil der für die Förderung des Radverkehrs verausgabten Investitionsmittel des Landes betrug somit rund 3,54% der gesamten Investitionsausgaben des Ministeriums für Verkehr.

Für den Bau von Radwegen an Bundesstraßen wurden aus dem Bundeshaushalt im Zeitraum 2016 bis 2020 weitere rund 33 Mio. Euro für den Radverkehr in Baden-Württemberg ausgegeben.

Damit wurden im Zeitraum 2016 bis 2020 Investitionsausgaben in Höhe von 155,7 Mio. Euro für den Radverkehr eingesetzt.

Der Anteil für den Bau von Radwegen an Landesstraßen an den gesamten Investitionen in den Aus- und Neubau von Landesstraßen lag im gefragten Zeitraum durchschnittlich bei 26,5% (rund 63 Mio. Euro).

4. wie viele Machbarkeitsstudien und Beteiligungsprozesse zu Radschnellwegen in Baden-Württemberg durch oder mit Förderung des Ministeriums für Verkehr bisher erstellt und durchgeführt wurden und für wie viele dieser Radschnellwege inzwischen eine Planung gestartet worden ist;

Seit Einführung des Förderprogramms zur Erstellung von Machbarkeitsstudien für Radschnellverbindungen wurden Förderungen für 28 Studien über insgesamt 57 Strecken bewilligt. Die Gesamtstreckenlänge der durch Machbarkeitsstudien untersuchten Korridore beträgt mehr als 1.000 Kilometer.

Über dasselbe Förderprogramm können sich Kommunen auch Bürgerbeteiligungsprozesse, die über die formellen Anforderungen hinausgehen, fördern lassen. Parallel zum Förderprogramm wurde das Projekt "Kommunikation und Beteiligung für Radschnellverbindungen" gestartet, indem das Ministerium Kommunen unter anderem durch Vernetzungsangebote und Leitfäden zu Beteiligungsprozessen unterstützt. Im Zuge dieses Projekts wurde beispielsweise das Dossier Beteiligungsformate für Radschnellverbindungen veröffentlicht und an aktive Akteure vor Ort weitergegeben. Bisher ist noch kein Förderantrag für einen kommunalen Beteiligungsprozess eingegangen.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat im Zuge der Planungen für den RS 2 Heidelberg–Mannheim einen umfassenden Beteiligungsprozess durchgeführt. Im Dezember 2020 hat auch das Regierungspräsidium Freiburg eine Auftaktveranstaltung zur Bürgerbeteiligung für den RS 6 Freiburg–Waldkirch/Emmendingen durchgeführt.

Bisher hat das Land Baden-Württemberg Förderanträge für 15 Radschnellverbindungen beim Bund gestellt, zwölf Anträge wurden inzwischen bewilligt. Darunter befinden sich sieben Anträge für Landesprojekte und fünf kommunale Projekte.

5. wie sich diese Zahlen im Bundesvergleich darstellen;

Bundesweit wurden nach Angaben des BMVI vom 28. Dezember 2020 insgesamt 23 Förderanträge für 19 RSV-Projekte bewilligt. Mit einem Anteil von etwa zwei Drittel aller bundesweiten Anträge ist Baden-Württemberg damit führend.

6. wie viele E-Lastenräder in Gewerbe, Kommunen und gemeinnütziger Anwendung seit dem Jahr 2016 durch das Ministerium für Verkehr gefördert wurden und wie sich diese Mittel auf die Landkreise verteilen;

Insgesamt wurden bisher über 2.000 E-Lastenräder mit einer Fördersumme von über 3 Mio. Euro gefördert. Die Verteilung auf die Landkreise ist in folgender Tabelle dargestellt:

	Anzahl geförderter E-Las-	
	tenräder in Gewerbe, Kom- munen und gemeinnütziger	Fördersumme
Landkreis	Anwendung	fordersumme [in €]
Alb-Donau-Kreis	62	84.573
Baden-Baden, Stadtkreis	8	16.589
Biberach	11	18.302
Böblingen	60	70.033
Bodenseekreis	35	50.015
Breisgau-Hochschwarzwald	103	148.755
Calw	10	15.219
Emmendingen	48	65.097
Enzkreis	9	12.837
Esslingen	96	160.929
Freiburg im Breisgau, Stadtkreis	265	375.079
Freudenstadt	9	15.067
Göppingen	16	24.957
Heidelberg, Stadtkreis	89	139.359
Heidenheim	24	35.991
Heilbronn	35	41.838
Heilbronn, Stadtkreis	20	29.756
Hohenlohekreis	18	28.235
Karlsruhe	61	82.364
Karlsruhe, Stadtkreis	108	151.511
Konstanz	105	150.204
Lörrach	44	67.165
Ludwigsburg	85	116.100
Main-Tauber-Kreis	10	13.590
Mannheim, Stadtkreis	43	50.864
Neckar-Odenwald-Kreis	6	9.342
Ortenaukreis	54	84.301
Ostalbkreis	23	38.319
Pforzheim, Stadtkreis	19	31.416
Rastatt	18	25.838
Ravensburg	51	79.796
Rems-Murr-Kreis	52	71.780
Reutlingen	52	74.427
Rhein-Neckar-Kreis	67	101.534
Rottweil	12	21.300
Schwäbisch Hall	51	80.255
Schwarzwald-Baar-Kreis	18	25.066
Sigmaringen	11	15.339
Stuttgart, Stadtkreis	304	411.521
Tübingen	82	142.510
Tuttlingen	8	15.744
Ulm, Stadtkreis	63	79.025
Waldshut	21	34.780
Zollernalbkreis	13	21.141
Gesamtergebnis	2.300	3.329.269

7. was die zehn häufigsten Anwendungsfelder dieser geförderten Räder sind;

Die geförderten E-Lastenräder verteilen sich auf folgende Rechtsformen, welche weiter auf Branchen aufgeteilt werden:

	Anzahl ge- förderter E-	
Rechtsform	Lastenräder	Branchen mit den meisten Anträgen
		KEP-Dienstleister, Gastronomiebetriebe (Bäcke-
		reien, Restaurants und Cafés), Einzelhändler,
GmbH	612	Handwerksbetriebe etc.
		Hebammen, Gastronomiebetriebe, Architekten,
Natürliche Person	590	Werbefachleute, Handwerksbetriebe, etc.
Einzelunter-		Hebammen, Gastronomiebetriebe, Architekten,
nehmen	489	Werbefachleute, Handwerksbetriebe, etc.
		Hebammen, Architekten, Werbefachleute,
Freiberufler	301	Physiotherapeuten etc.
		Sportvereine, Altenpflege, Kinder- und Jugend-
Verein	202	arbeit, Kindergärten etc.
Kommune	96	
AG	10	Unternehmensberatung und Architekten
Summe	2.300	

^{8.} wie sich die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen (AGFK-BW) in Baden-Württemberg seit ihrer Gründung entwickelt hat und wie sich die Zusammenarbeit zwischen der Landesregierung und der AGFK darstellt;

Die AGFK-BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg) ist seit ihrer Gründung im Jahr 2010 stetig gewachsen *(siehe Abbildung 1)*. Mit 19 Mitgliedskommunen im Gründungsjahr 2010 zählt sie mittlerweile 81 Mitglieder, darunter 15 Landkreise und alle badenwürttembergischen Städte mit mehr als 45.000 Einwohner/-innen.

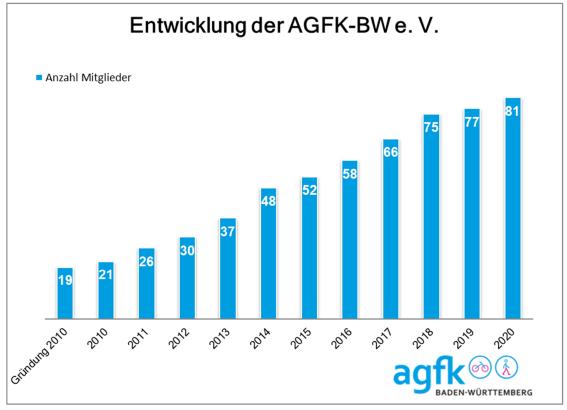


Abbildung 1

2018 hat der Verein die Fußverkehrsförderung in Namen und Satzung integriert und kümmert sich seitdem zunehmend um die Belange der aktiven Mobilität, nicht nur der Radverkehrsförderung. Seitdem heißt der Verein "Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg e.V.".

2019 hat die AGFK einen Förderkreis aus Unternehmen und Verbänden gegründet, um die Wirtschaft stärker in die Radverkehrsförderung zu integrieren und ein zusätzliches finanzielles Standbein aufzubauen.

Im Rahmen der Umsetzung der RadSTRATEGIE des Landes ist die AGFK-BW ein zentraler Akteur der Radverkehrsförderung. Sie trägt entscheidend dazu bei, dass die Radverkehrsförderung Vor-Ort bei den Kommunen ankommt.

Die AGFK-BW ist beispielsweise der Träger des Weiterbildungsprogramms für Kommunen in Baden-Württemberg zur Rad- und Fußverkehrsförderung und führt das bundesweit größte Modellvorhaben zu Schutzstreifen innerorts und außerorts durch. Darüber hinaus ist der Verein zentraler Partner der Initiative RadKULTUR des Landes.

Die Geschäftsstelle des Vereins bei der NVBW fungiert als Bindeglied zwischen dem Verkehrsministerium und der kommunalen Ebene. Auf Arbeitsebene steht die AGFK-BW in engem Austausch mit dem Verkehrsministerium und sie begleitet als Träger öffentlicher Belange konstruktiv die Arbeit der Landesregierung und des Landtags, zum Beispiel indem sie bei Stellungnahmen zu Gesetzesvorhaben im Bereich Rad- und Fußverkehr die kommunale Perspektive mit einbringt.

9. welche Bevölkerungszahl durch die Mitglieder der AGFK in Baden-Württemberg inzwischen repräsentiert wird.

Die 81 Mitgliedskommunen der AGFK-BW repräsentieren über $70\,\%$ der Bevölkerung Baden-Württembergs.

Hermann

Minister für Verkehr