

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 Radschnellverbindungs-Projekte im Allgemeinen und im Besonderen bei den drei Pilotprojekten des Landes, also den Radschnellverbindungen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart, in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des jüngst novellierten Straßengesetzes?
2. Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei den drei Pilotprojekten des Landes erforderlich?
3. Wie ist der aktuelle Sachstand bei den drei Pilotstrecken? (Was wurde bereits unternommen und wie sehen die Zeitpläne aus?)
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) und wird die Landesregierung diese mit Nachdruck verfolgen?
6. In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in die Projekte eingebunden?
7. 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 Heidelberg-Neuenheimer Feld), auf diesen haben könnten?

8. Die Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim ist Teil der geplanten länderübergreifenden Verbindung über Ludwigshafen nach Schifferstadt. Ist der Landesregierung bekannt, wie weit die Planungen auf Rheinland-Pfälzischer Seite inzwischen sind und falls ja, wie ist diesbezüglich der Sachstand?
9. Was hat sie unternommen bzw. wird sie unternehmen, um die länderübergreifende Weiterführung der Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim nach Rheinland-Pfalz weiter voranzubringen?

18. 12. 2020

Katzenstein GRÜNE

Begründung

Das Land Baden-Württemberg wird für mindestens 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.

Mit der Kleinen Anfrage soll der aktuelle Sachstand der drei Projekte erfragt werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. Januar 2021 Nr. VM2-3942-10/10/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie wird sich die Finanzierung der Radschnellverbindungs-Projekte im Allgemeinen und im Besonderen bei den drei Pilotprojekten des Landes, also den Radschnellverbindungen Heidelberg–Mannheim, Heilbronn–Neckarsulm–Bad Wimpfen und Esslingen–Stuttgart, in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des jüngst novellierten Straßengesetzes?*

Mit der Änderung des Straßengesetzes ist es sowohl dem Land als auch den Kreisen und Gemeinden möglich, die Baulastträgerschaft einer Radschnellverbindung zu übernehmen.

Zur Finanzierung von Radschnellverbindungen stehen zudem Fördermittel des Bundes zur Verfügung. Aktuell bietet der Bund über das Sonderprogramm Radschnellwege 2017 bis 2030 Fördermittel für Planung und Bau von Radschnellverbindungen in Höhe von bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten an. Bei Radschnellverbindungen in Baulast des Landes wird der Eigenanteil über Haushaltsmittel des Landes finanziert.

In 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 Radschnellverbindungen in kommunaler Baulast kann die Bundesförderung bei Beantragung der Baukosten durch die Mittel des LGVFG ergänzt werden. Auf diese Weise sind attraktive, kombinierte Fördersätze von bis zu 90 % möglich.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei den drei Pilotprojekten des Landes 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. Die Planungszeit hängt von der Länge der Verbindung und Komplexität des Vorhabens ab, mit rund sieben Jahren muss gerechnet werden. 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? (Was wurde bereits unternommen und wie sehen die Zeitpläne aus?)

RS 2 Radschnellweg Heidelberg–Mannheim:

Nach einer intensiven Bürgerbeteiligung, Abstimmungen mit den Städten Mannheim und Heidelberg sowie allen betroffenen Gemeinden konnte im Juli 2020 die Vorzugsvariante im Rahmen der Voruntersuchung festgelegt werden. Die Bekanntgabe fand über verschiedene Formate wie den Projektbegleitkreis oder durch die Teilnahme an Gremien und Ausschüssen statt. Aktuell wird der Vorentwurf für die gesamte Strecke erarbeitet. Die betroffenen Städte und Gemeinden werden fortlaufend und eingehend über die Detailplanung informiert. Ebenso werden betroffene Behörden wie beispielsweise die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und der Rhein-Neckar-Verkehr (RNV) eingebunden. Derzeit wird davon ausgegangen, den Vorentwurf frühestens im Herbst 2021 abschließen zu können. Es ist vorgesehen, die Abschnitte, für die kein Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, früher umzusetzen. Für die übrigen Abschnitte wird das Baurecht über ein Planfeststellungsverfahren erlangt.

RS 3 Radschnellweg Bad Wimpfen–Heilbronn:

Der Radschnellweg zwischen Bad Wimpfen und Heilbronn ist in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der nördliche Bauabschnitt zwischen Bad Wimpfen und Heilbronn-Neckargartach befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Diese soll Anfang des Jahres abgeschlossen werden. Ende 2020 wurde die Planung in den Gemeinderäten vorgestellt, dies konnte aber pandemiebedingt nicht überall durchgeführt werden. Es ist vorgesehen, den Vorentwurf zum Sommer 2021 fertigzustellen. Parallel dazu soll auch der Feststellungsentwurf bearbeitet werden, um zeitnah das Planfeststellungsverfahren einzuleiten.

Für den südlichen Bauabschnitt zwischen Heilbronn-Neckargartach und Heilbronn-Horkheim hat die Stadt Heilbronn die Planung übernommen. Derzeit wird Ausschreibung der Planungsleistungen vorbereitet.

RS 4 Radschnellweg Esslingen–Reichenbach:

Im Dezember 2020 konnte bereits eine Vorzugsvariante ausgearbeitet werden. Für Januar 2021 ist vorgesehen, die örtlichen Gemeinderäte über die Planung zu informieren. Im Anschluss an die Abstimmung mit den Gemeinden wird noch im ersten Quartal 2021 mit der Entwurfsplanung begonnen. Der Vorentwurf kann voraussichtlich Ende 2021 fertiggestellt werden.

Parallel dazu plant das zuständige Baureferat Göppingen bereits den ersten Bauabschnitt von Esslingen-Mettingen entlang des Neckars bis zur Rossneckerbrücke in Esslingen. Da dieser Bereich im Wesentlichen im Bestand verläuft, ist voraussichtlich nur ein vereinfachtes Rechtsverfahren erforderlich, um das Baurecht zu erlangen. Voraussichtlich bis Sommer 2021 wird der Vorentwurf erstellt. Der anschließende Abschnitt bis Reichenbach an der Fils wird im Rahmen der Gesamtplanung betrachtet. Im Bereich zwischen Rossnecker und dem Bahnhof Esslingen

hat das Regierungspräsidium Stuttgart im Jahr 2020 bereits vorbereitend, in enger Abstimmung mit der Stadt Esslingen und der Deutschen Bahn, mit der Vorplanung für den Radschnellweg begonnen. Im Januar 2021 findet die Anhörung der Träger öffentlicher Belange zur Vorplanung statt.

Für das Demonstrationsteilstück des RS 4 zwischen Reichenbach und Ebersbach wurde 2020 die Entwurfsplanung aufgestellt und im Dezember 2020 eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Das Baurecht soll mittels Feststellung der Unwesentlichkeit erlangt werden. Mit dem Bau soll im 2. Quartal 2021 begonnen werden.

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

RS 2 Radschnellweg Heidelberg–Mannheim:

In Ilvesheim hat sich eine Bürgerinitiative gegründet, die sich gegen die Streckenführung entlang des Neckarkanals ausspricht. Auch in Mannheim-Feudenheim gibt es kritische Stimmen, die sich gegen eine Führung des Radschnellweges durch den Ort aussprechen. Das Regierungspräsidium Karlsruhe geht derzeit davon aus, dass dies kein Risiko bzgl. der Realisierung des RS 2 darstellt.

RS 3 Radschnellweg Bad Wimpfen–Heilbronn:

Bislang sind keine Risiken bekannt.

RS 4 Radschnellweg Esslingen–Reichenbach, Bauabschnitt 1 Esslingen-Mettingen bis Esslingen Bahnhof:

Aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse und der Vielzahl der Nutzungen ergeben sich hier bei der detaillierteren Planung verschiedene Konflikte, für die noch eine Lösung gefunden werden muss. Allerdings werden keine grundsätzlichen Hindernisse gesehen.

5. Welche Möglichkeiten gibt es, die Realisierung zu beschleunigen (z. B. Verkürzung der Planfeststellung, Bau von Teilabschnitten) und 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 (Straßengesetz, Planfeststellungsrichtlinien). Sofern Teilabschnitte einer Radschnellverbindung ohne ein Planfeststellungsverfahren realisiert werden können, können diese baulich früher umgesetzt werden. Zudem erfolgt bei allen drei Pilotprojekten eine enge Zusammenarbeit mit den Kommunen. Eventuelle Konfliktpunkte können dadurch frühzeitig erkannt und ggf. gelöst werden.

6. In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in die Projekte eingebunden?

Die Information der Öffentlichkeit spielt bei allen drei Pilotprojekten eine wichtige Rolle.

Für den Radschnellweg Heidelberg–Mannheim finden neben Abstimmungen mit den Städten und Gemeinden regelmäßig Informationsveranstaltungen für die Bürgerinnen und Bürger statt. Im Jahr 2019 wurde dieses Angebot durch Vor-Ort-Begehungen ergänzt. Parallel wurden über die Projekthomepage Hinweise und Anmerkungen der Bürgerschaft gesammelt. Weiterhin sollen im Frühjahr 2021 erneut Vor-Ort-Begehungen stattfinden um die Bürgerinnen und Bürger über die Vorzugsvariante im Detail zu informieren.

Für die beiden Radschnellwege RS 3 und RS 4 war im Vorfeld des Baurechtsverfahrens eine zusätzliche Öffentlichkeitsbeteiligung geplant. Durch die Coronapandemie war die Durchführung dieser Veranstaltungen bisher nicht im üblichen Rahmen möglich. Aufgrund der derzeitigen Lage lässt sich momentan nicht absehen, ob und in welcher Form diese noch stattfinden können. Für den RS 4 wurde allerdings bereits im Rahmen der Machbarkeitsstudie eine Webseite zur Bürgerin-

formation und -beteiligung erstellt. Diese Plattform bietet die Möglichkeit Meinungen auszutauschen und den Planungsstand zu diskutieren.

7. 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 Heidelberg-Neuenheimer Feld), auf diesen haben könnten?

Der Verlauf des Radschnellwegs erfolgt mit Start-/Endpunkt am Paradeplatz in Mannheim und verläuft weiter nördlich des Neckars durch Feudenheim, Ilvesheim bis zum Industriegebiet Ladenburg. Hier quert der Radschnellweg den Neckar entlang der bisher im Bau befindlichen L 597 und verläuft weiter über Edingen, Wieblingen bis nach Heidelberg zum Bismarckplatz als Start-/Endpunkt.

Der Bereich Ladenburg bis Heidelberg-Neuenheimer Feld, und damit der Abschnitt mit dem geplanten Pendlerbusverkehr, bleibt vom Radschnellweg unberührt. Bereits heute ist dort eine gute Radverkehrsinfrastruktur vorhanden.

8. Die Radschnellverbindung Heidelberg–Mannheim ist Teil der geplanten länderübergreifenden Verbindung über Ludwigshafen nach Schifferstadt. Ist der Landesregierung bekannt, wie weit die Planungen 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.

9. Was hat sie unternommen bzw. wird sie unternehmen, um die länderübergreifende Weiterführung der Radschnellverbindung Heidelberg-Mannheim 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.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor