

Antrag

des Abg. Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Kostenentwicklung des Radspur-Verkehrsversuchs auf der B 37 zwischen Neckargemünd und Heidelberg

Antrag

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

1. wie es zum Vorhaben des zweijährigen Verkehrsversuchs mit der Einrichtung einer Radspur auf einer bisherigen Fahrbahn der B 37 zwischen Neckargemünd und Heidelberg gekommen ist mit der Angabe, aus welchen Mitteln das Land sich in welcher Höhe beteiligt;
2. ob es eine Anpassung der Dauer des Verkehrsversuchs gegeben hat und wenn ja, wann und warum diese erfolgt ist;
3. wie sie erklärt, dass im September 2020 der Ministerialdirektor des Verkehrsministeriums der Öffentlichkeit gegenüber einen Kostenrahmen von 400.000 Euro benannt hat, während laut Medienangaben eine Beschlussvorlage für die Stadt Heidelberg im Oktober 2020 bereits von 900.000 Euro ausgegangen ist;
4. aus welchen Gründen sie gegenüber der Öffentlichkeit keine Korrektur der Kostenangabe vorgenommen hat;
5. welche wesentlichen Maßnahmen zur Realisierung des Verkehrsversuchs durchzuführen sind und welche Kosten hierfür im Einzelnen veranschlagt werden;
6. wie sich eine unterschiedlich lange Versuchsdauer, beispielsweise ein Jahr statt zwei Jahre, im Detail auf die einzelnen Kosten auswirken würde;
7. von welchen Gesamtkosten des zweijährigen Verkehrsversuchs sie ausgeht;
8. in welcher Weise sowie vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse und Zugrundelegung welcher Kriterien über die Beendigung oder dauerhafte Fortführung des Verkehrsversuchs entschieden wird, mit der Angabe, welche Kosten wem bei einer Fortführung entstehen (dauerhaft/einmalig);

Eingegangen: 10.5.2021 / Ausgegeben: 28.6.2021

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

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

9. in welcher Weise die Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr durch den Wegfall eines Fahrstreifens erhoben und dokumentiert werden;
10. inwiefern sie den Mitteleinsatz von bisher 920.000 Euro für einen bloßen Verkehrsversuch als wirtschaftlich erachtet.

10.5.2021

Dr. Jung, Haußmann, Brauer, Reith, Goll, Scheerer, Birnstock, Dr. Schweickert, Heitlinger, Fischer, Haag FDP/DVP

Begründung

Die Rhein-Neckar-Zeitung berichtete am 7. Mai 2021 unter der Überschrift „Von 400.000 auf 920.000 Euro“ über den zweijährigen Verkehrsversuch auf der B 37, bei dem ein Fahrstreifen als Radweg genutzt werden soll. Als Initiator des Projekts wird der örtliche grüne Landtagsabgeordnete genannt. Vor dem Hintergrund einer Kostensteigerung von 130 Prozent – ohne, dass die tatsächlichen abschließenden Kosten bereits bekannt wären – stellen sich verschiedene Fragen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Juni 2021 Nr. VM2-39-99/1/11 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie es zum Vorhaben des zweijährigen Verkehrsversuchs mit der Einrichtung einer Radspur auf einer bisherigen Fahrbahn der B 37 zwischen Neckargemünd und Heidelberg gekommen ist mit der Angabe, aus welchen Mitteln das Land sich in welcher Höhe beteiligt;*

Die Schaffung einer eigenständigen Radwegführung im Neckartal ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse grundsätzlich mit erheblichen Eingriffen bzw. Umbauten an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur verbunden. Vor diesem Hintergrund wurde das eingeschränkte und unbefriedigende Angebot an Radverkehrsanlagen zwischen Heidelberg und Neckargemünd in der Vergangenheit seitens der Raumschaft anhaltend thematisiert.

Erste Überlegungen durch die Wegnahme von Fahrstreifen ein Radwegangebot auf der B 37 zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd zu schaffen, bestehen bereits seit über 10 Jahren. Entsprechende Vorstöße beim Bund, eine dauerhafte Radspur zu Lasten eines Fahrstreifens einzurichten, scheiterten allerdings bisher aufgrund von Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit einer dreistreifigen B 37 sowie den zu erwartenden Radverkehrszahlen. Aus diesem Grund entschieden sich die Kommunen in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium, zunächst einen entsprechenden Verkehrsversuch auf Basis § 45 (1) Nummer 6 StVO durchzuführen. Dieser soll zum einen das durch die Schaffung eines Radwegangebotes aktivierbare Nutzerpotenzial belegen, sowie zum anderen Bedenken hinsichtlich der Leistungsfähigkeit einer dreistreifigen B 37 bzw. befürchtete Verkehrsverlagerungen auf die parallele L 534 widerlegen. Hierzu wird der Verkehrsversuch wissenschaftlich seitens der Hochschule Karlsruhe begleitet. Die hieraus erlangten Erkenntnisse dienen dann als Grundlage für eine abschließende Entscheidung des Bundes für oder gegen eine dauerhafte Einrichtung einer Radfahrspur bzw. eines Radweges entlang der B 37.

Die Kosten des zweijährigen Verkehrsversuches werden außerhalb der Ortsdurchfahrt Heidelberg durch den Bund getragen und belaufen sich auf rund 695.000 Euro. Die zuwendungsfähigen Investitionskosten für den Anteil innerhalb der Ortsdurchfahrt Heidelberg in Höhe von ca. 225.000 Euro werden mit einer Zuwendung von maximal 75 v. H. zuzüglich 15 v. H. zur anteiligen Förderung der Planungskosten über LGVFG-Rad- und Fußverkehr durch das Land Baden-Württemberg gefördert. Der verbleibende Restbetrag wird von der Stadt Heidelberg getragen.

2. ob es eine Anpassung der Dauer des Verkehrsversuchs gegeben hat und wenn ja, wann und warum diese erfolgt ist;

Zu Gunsten einer verlässlicheren Aussagekraft wurde im September 2020 entschieden, die Laufzeit des Verkehrsversuchs von einem auf zwei Jahre zu verlängern. Hierdurch soll insbesondere verkehrlichen Verzerrungseffekten aufgrund der Coronapandemie entgegengewirkt werden. Mit der zweijährigen Versuchsdauer soll darüber hinaus berücksichtigt und dokumentiert werden, inwiefern sich die Verkehrsverhältnisse im zweiten Jahr des Versuchs wieder auf ein repräsentatives, im Optimalfall nur geringfügig durch Corona beeinflusstes Niveau einpendeln.

3. wie sie erklärt, dass im September 2020 der Ministerialdirektor des Verkehrsministeriums der Öffentlichkeit gegenüber einen Kostenrahmen von 400.000 Euro benannt hat, während laut Medienangaben eine Beschlussvorlage für die Stadt Heidelberg im Oktober 2020 bereits von 900.000 Euro ausgegangen ist;

Zur Vorbereitung der Teilnahme von Herrn Ministerialdirektor Lahl an dem Ortstermin am 10. September 2020 lag dem Verkehrsministerium lediglich eine Kostenschätzung in Höhe von 400.000 Euro für einen einjährigen Verkehrsversuch vor. Dieser damalige Kenntnisstand wurde der Öffentlichkeit im Rahmen des Ortstermins mitgeteilt. Mit Vorlage des LGVFG-Förderantrags der Stadt Heidelberg, Anfang Oktober 2020 wurden erstmalig die im Rahmen der Detailplanung aktualisierten und auf zwei Jahre ausgelegten Kosten des Verkehrsversuchs mitgeteilt. Die genannte Beschlussvorlage der Stadt Heidelberg ist auf den 30. September 2020 datiert und war dem Verkehrsministerium zum Zeitpunkt der Vorbereitung des Ortstermins nicht bekannt.

4. aus welchen Gründen sie gegenüber der Öffentlichkeit keine Korrektur der Kostenangabe vorgenommen hat;

Eine Korrektur der von Herrn Ministerialdirektor Lahl an dem Ortstermin getroffenen Aussage hinsichtlich der Gesamtkosten war seitens des Verkehrsministeriums nicht angezeigt, da die Aussage dem Kenntnisstand des Verkehrsministeriums zum Ortstermin am 10. September 2020 entsprach.

Warum die öffentlich im Internet verfügbare Beschlussvorlage der Stadt Heidelberg vom 30. September 2020 mit Nennung der aktualisierten Gesamtkosten von rund 900.000 Euro nicht spätestens nach deren Behandlung in zwei öffentlichen Ausschusssitzungen der Stadt Heidelberg am 14. sowie am 21. Oktober 2020 im Rahmen der weiteren Presseberichterstattung aufgegriffen wurde, entzieht sich der Kenntnis des Verkehrsministeriums. Spätestens mit den Ausschusssitzungen waren die aktualisierten Gesamtkosten als öffentlich bekannt vorauszusetzen.

5. welche wesentlichen Maßnahmen zur Realisierung des Verkehrsversuchs durchzuführen sind und welche Kosten hierfür im Einzelnen veranschlagt werden;

Die neckarseitige Fahrspur wird dem motorisierten Verkehr entzogen und als Zweirichtungsradschwergewichtsweg ausgeschildert. Wesentliche Maßnahmen sind:

1. Installation und Miete der Betonschutzwand	295.000 Euro
2. Integration von barrierefreien Bushaltestellen	290.000 Euro
3. Verkehrstechnische Anpassung signalisierter Einmündungen	210.000 Euro
4. Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen	<u>125.000 Euro</u>
Gesamtkosten	920.000 Euro

6. wie sich eine unterschiedlich lange Versuchsdauer; beispielsweise ein Jahr statt zwei Jahre, im Detail auf die einzelnen Kosten auswirken würde;

Durch die Verlängerung der Versuchsdauer von einem auf zwei Jahre fallen zusätzliche Kosten für Miete und laufende Kontrolle der Betonschutzwand in Höhe von rund 150.000 Euro an. Diese Kosten sind in der unter Ziffer 5 Punkt 1 genannten Summe bereits berücksichtigt.

Da die zeitliche Verdoppelung aber nicht gleichzeitig eine Verdoppelung der Kosten begründet, liegt ein weiterer Grund der Kostensteigerung in der Konkretisierung der Projektkosten im Zuge der Ausführungsplanung, des letztlich beauftragten Angebotes sowie der Abrechnung im Rahmen der tatsächlichen Bauausführung.

Weitere Details hierzu wären allerdings bei der Stadt Heidelberg zu erfragen, welche sowohl Planung als auch Bauausführung betreut hat.

7. von welchen Gesamtkosten des zweijährigen Verkehrsversuchs sie ausgeht;

Die Gesamtkosten des zweijährigen Verkehrsversuches belaufen sich nach aktuellem Kenntnisstand des Verkehrsministeriums auf rund 920.000 Euro.

8. in welcher Weise sowie vor dem Hintergrund welcher Erkenntnisse und Zugrundelegung welcher Kriterien über die Beendigung oder dauerhafte Fortführung des Verkehrsversuchs entschieden wird, mit der Angabe, welche Kosten wem bei einer Fortführung entstehen (dauerhaft/einmalig);

Im Rahmen der wissenschaftlichen Untersuchung der Hochschule Karlsruhe werden die Veränderungen der Kfz-Verkehrszahlen sowie die Anzahl der Radfahrenden erfasst und verglichen. Ebenfalls werden Verkehrsverlagerungen mittels Kennzeichenerfassung dokumentiert. Diese rein verkehrlichen Auswirkungen werden darüber hinaus durch eine Nachhaltigkeitsbewertung ergänzt, die weitere positive Effekte des Versuchs aufzeigen sollen.

Generell ist die Radverkehrsplanung auch im Zuge der B 37 eine Angebotsplanung, weshalb die Anzahl der Radfahrerinnen und Radfahrer nur bedingt als Kriterium gewertet werden kann. Wesentliches Erfolgskriterium ist die leistungsfähige Abwicklung des Kfz-Verkehrs nach Reduktion der Kfz-Fahstreifen.

Art und Umfang der Umsetzung einer dauerhaften Radfahrspur bzw. eines dauerhaften Radweges wird Gegenstand weiterer Untersuchungen und Vorplanungen sein. Infrage kommende bauliche Optionen sind dabei unter anderem unter wirtschaftlichen, technischen und verkehrlichen Gesichtspunkten zu prüfen, zu bewerten und hinsichtlich einer Vorzugslösung abzuwägen. Da der genaue Umfang der baulichen Änderungen derzeit noch nicht ausreichend untersucht ist, können zum aktuellen Zeitpunkt auch noch keine belastbaren Aussagen hinsichtlich der Kosten eines möglicherweise nach erfolgreicher Beendigung des Verkehrsversuchs dauerhaft eingerichteten Radweges getroffen werden. Die Kostenteilung würde analog Ziffer 1 erfolgen, wobei etwaige Fördertatbestände nach LGVFG erneut zu prüfen wären.

9. in welcher Weise die Auswirkungen auf den motorisierten Verkehr durch den Wegfall eines Fahrstreifens erhoben und dokumentiert werden;

Die durch den Wegfall eines Fahrstreifens der B 37 bedingten verkehrlichen Auswirkungen werden im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung erhoben und dokumentiert.

10. inwiefern sie den Mitteleinsatz von bisher 920.000 Euro für einen bloßen Verkehrsversuch als wirtschaftlich erachtet.

Zur Erreichung der Klimaziele ist ein massiver Ausbau nachhaltiger Mobilitätsformen erforderlich. Der Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen kommt dabei eine wichtige Rolle zu. Neben dem Werben für den Umstieg

vom Auto auf das Fahrrad muss dabei auch das Radwegenetz entsprechend ausgebaut werden um umsteigewilligen Bürgerinnen und Bürgern ein sicheres, leistungsfähiges und komfortables Radwegeangebot zur Verfügung stellen zu können. Der Neubau eines Radweges ist dabei denselben rechtlichen Vorgaben unterworfen wie alle anderen Straßenbauvorhaben, was einen entsprechenden Planungs- und Zeitaufwand bis zur Umsetzung einer Maßnahme mit sich bringt.

Vor diesem Hintergrund begrüßt und unterstützt das Verkehrsministerium pragmatische Lösungsansätze, die zu einem schnelleren Ausbau des Radwegenetzes beitragen. Ein Beispiel für einen solchen Lösungsansatz ist die Radfahrspur zwischen Heidelberg-Schlierbach und Neckargemünd. Durch relativ geringen baulichen Aufwand und innerhalb kürzester Zeit, konnte dort ein sicherer und durchgängig nutzbarer Radweg geschaffen werden, der nach Einschätzung des Verkehrsministeriums dazu beitragen wird, die Radverkehrszahlen entlang dieser wichtigen Pendlerroute deutlich zu steigern. Zudem ist der Verkehrsversuch der erste Schritt hin zu einem dauerhaften Radweg entlang der B 37, der trotz dessen Erfordernis ohne das Engagement vor Ort vermutlich nicht weiterverfolgt worden wäre. Die im Rahmen des Verkehrsversuchs zu investierenden Mittel sind nach Auffassung des Verkehrsministeriums daher gerechtfertigt.

Hermann

Minister für Verkehr