

Antrag

**der Abg. Dr. Erik Schweickert und
Dr. Christian Jung u. a. FDP/DVP**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Provisorische Lösungen bei Lücken im Radwegenetz

Antrag

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

1. inwiefern und ggf. welche Beispiele für nur wenige (hundert) Meter lange Lücken im straßenbegleitenden Radwegenetz außerhalb geschlossener Ortschaften an Landesstraßen ihr bekannt sind;
2. welche dieser Lücken sie selbst als gefährlich einschätzt bzw. von Akteuren vor Ort (Gemeinde, Kreise etc.) als gefährlich betrachtet werden;
3. aus welchen Gründen, die ihr bekannten Lücken im Radwegenetz bisher nicht geschlossen wurden;
4. wann und wie die ihr bekannten Lücken im Radwegenetz geschlossen werden sollen;
5. wie sie es unter Sicherheitsgesichtspunkten bewertet, wenn, wie beispielsweise an der L 1134 im Bereich der Anschlussstelle Heimsheim, jahrelang (an Gefahrenstellen) Lücken im Radwegenetz auftreten;
6. wie sie die geschilderte Problematik unter dem Gesichtspunkt der gewünschten Vergrößerung des Radverkehrsanteils und der allgemeinen Förderung des Radverkehrs bewertet;
7. welchen Zeitraum sie als akzeptabel betrachtet, um gefährliche Lücken im Radwegenetz zu schließen;
8. inwiefern sie grundsätzlich die Möglichkeit sieht, entsprechende Lücken im Radwegenetz bis zu einer endgültigen Lösung durch provisorische Maßnahmen (Radfahrerschutzstreifen, ggf. mit Fahrbahnverschnenkungen und Nutzung von Rückhaltesystemen, Pop-up-Radwege, Schotterwege, etc.) zu schließen;
9. inwiefern ein frühzeitiger Lückenschluss im Zuge der ihr bekannten Beispiele, bspw. auch durch provisorische Maßnahmen, jeweils geprüft wurde;

Eingegangen: 8.4.2022 / Ausgegeben: 18.5.2022

*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“.

10. inwiefern in derartigen Problembereichen Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. auch zusätzlich zu einem provisorischen Lückenschluss, zur Steigerung der Verkehrssicherheit angeordnet werden können;
11. inwiefern es zutreffend ist, dass Vorschläge umliegender Gemeinden für einen provisorischen Lückenschluss des Radwegs an der L 1134 bei Heimsheim über eine Verschwenkung bereits seit Jahren im Regierungspräsidium Karlsruhe bekannt sind;
12. wie sie diesbezüglich die Möglichkeit bewertet, die aktuell im Rahmen der Umleitung des Enztalradwegs an der B 10 zwischen Pforzheim und Niefern genutzte Fahrbahnabgrenzung nach dem Ende der dortigen Umleitungsrouten bei Heimsheim zu verwenden;
13. inwiefern Wünsche betroffener Gemeinden zur (provisorischen) Schließung von Lücken im Radwegenetz berücksichtigt werden;
14. wie sie in diesem Zusammenhang die Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene (Gemeinden und Landkreise) zur schnellstmöglichen Ausweitung des Radwegenetzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bewertet;
15. inwiefern von kommunaler Ebene vorangetriebene Maßnahmen, wie z. B. teilweise Fortführungen von Radwegen bei Lücken im Radwegenetz (Beispiel L 1134 Heimsheim, Asphaltierung von Teilstück durch Enzkreis), zu veränderten Bewertungen für bisher nicht erfolgte Maßnahmen des Landes führen.

8.4.2022

Dr. Schweickert, Dr. Jung, Haußmann, Weinmann,
Dr. Timm Kern, Trauschel, Brauer, Hoher, Bonath FDP/DVP

Begründung

Immer wieder lassen sich nur wenige hundert Meter lange Lücken im straßenbegleitenden Radwegenetz an Landesstraßen finden, die sich häufig an Gefahrenstellen befinden. So z. B. im Bereich der Autobahnanschlussstelle Heimsheim an der L 1134. Begründet werden diese Lücken, wie auch in diesem Beispiel, häufig damit, dass in mehr oder weniger naher Zukunft ohnehin größere Baumaßnahmen am Straßennetz in diesem Bereich stattfinden sollen und die Lücken dann in diesem Zuge geschlossen werden sollen. Die fehlenden Radwege stellen jedoch nach landläufiger Ansicht der Verkehrsteilnehmer und vieler Verantwortlicher vor Ort eine große Gefahr insbesondere auch für weniger sichere Radfahrerinnen und Radfahrer, wie bspw. Kinder und Senioren dar. Oftmals ließe sich dieser Zustand schon durch kleinere unkomplizierte Maßnahmen verbessern und provisorisch lösen. Entsprechende Maßnahmen werden jedoch seitens der zuständigen Behörden häufig trotz jahrelanger Wartezeiten auf eine endgültige Lösung abgelehnt.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 13. Mai 2022 Nr. VM2-0141.3-12/61/6 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. inwiefern und ggf. welche Beispiele für nur wenige (hundert) Meter lange Lücken im straßenbegleitenden Radwegenetz außerhalb geschlossener Ortschaften an Landesstraßen ihr bekannt sind;

Das Land entwickelt derzeit einen Bedarfsplan Radwege an Bundes- und Landesstraßen, mit dem fehlende Radwege und damit auch Radweglückenschlüsse landesweit systematisch erfasst und auf Basis von festgelegten Kriterien priorisiert werden sollen. Die Bedarfsermittlung erfolgt über netzkonzeptionelle Überlegungen und eine Potenzialermittlung, aber auch Unfallschwerpunkte mit Radfahrerinnen und Radfahrern werden beispielsweise berücksichtigt. Der Bedarfsplan soll voraussichtlich im 2. Quartal 2022 fertiggestellt werden. Der Bedarfsplan wird in die drei Kategorien Vordringlicher Bedarf (VB), Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) und Weiterer Bedarf (WB) gegliedert sein. Im Vordringlichen Bedarf sind unter anderem die noch ausstehenden RadNETZ-BW-Maßnahmen in Baulast des Bundes und des Landes enthalten, weshalb für den VB eine Umsetzung bis zum Jahr 2030 vorgesehen ist. Für die beiden anderen Kategorien WB* und WB ist ein Umsetzungshorizont bis 2040 geplant.

2. welche dieser Lücken sie selbst als gefährlich einschätzt bzw. von Akteuren vor Ort (Gemeinde, Kreise etc.) als gefährlich betrachtet werden;

In die Maßnahmenpriorisierung des Bedarfsplans für Radwege fließen neben der Radverkehrsstärke, Kfz-Verkehrsmenge und Schwerverkehrsmenge auch Faktoren wie der Einzugsbereich von Schulen oder die Unfalldichte der Unfälle mit Radfahrerbeteiligung mit ein. Des Weiteren wird auf einer Straße in regelmäßigen Abständen in einer Verkehrsschau die Verkehrssicherheit überprüft.

3. aus welchen Gründen, die ihr bekannten Lücken im Radwegenetz bisher nicht geschlossen wurden;

Neben den Personalressourcen ist dies insbesondere, auch für kurze Lückenschlüsse, der oft sehr aufwändige Planungsprozess. Nicht selten ist auch ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.

4. wann und wie die ihr bekannten Lücken im Radwegenetz geschlossen werden sollen;

Siehe Antwort Frage 1.

5. wie sie es unter Sicherheitsgesichtspunkten bewertet, wenn, wie beispielsweise an der L 1134 im Bereich der Anschlussstelle Heimsheim, jahrelang (an Gefahrenstellen) Lücken im Radwegenetz auftreten;

Aktuell fahren Radfahrer/-innen in diesem Bereich im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Zwangspunkte wie der vorhandene Querschnitt im Bauwerksbereich der Autobahn lassen eine kurzfristige Verbesserung oder eine Änderung der Fahrstreifenaufteilung nicht zu. Eine bauliche Gesamtlösung im Bereich der Anschlussstelle (AS) ist vorgesehen. Der Radweg-Lückenschluss wird gemeinsam mit dem Landesstraßenausbau „L 1134, Ausbau zwischen der AS Heimsheim und dem Gewerbegebiet Am Dieb“ geplant und umgesetzt.

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

6. *wie sie die geschilderte Problematik unter dem Gesichtspunkt der gewünschten Vergrößerung des Radverkehrsanteils und der allgemeinen Förderung des Radverkehrs bewertet;*

Zur Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 Prozent bis 2030 benötigt es lückenlose, aber auch komfortable und sichere Radverkehrsnetze im ganzen Land. Mit dem RadNETZ BW realisiert das Land in Zusammenarbeit mit allen Baulastträgern ein solches lückenloses Netz zwischen Mittel- und Oberzentren. Auch außerhalb des RadNETZ sollen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden.

7. *welchen Zeitraum sie als akzeptabel betrachtet, um gefährliche Lücken im Radwegenetz zu schließen;*

Bis 2030, so das Ziel der Landesregierung, sollen die Netzlücken im RadNETZ BW geschlossen sein. Deshalb werden schwierige Lückenschlüsse zeitnah angegangen, sodass die zeitintensiven Hürden zur Realisierung der Radinfrastruktur überwunden werden können.

Die Kommunen sind aufgefordert, die Radverkehrsnetze und Netzbestandteile in eigener Baulast ebenfalls bis 2030 möglichst vollständig sicher und komfortabel auszubauen. Hierzu stehen Unterstützungsleistungen von Bund und Land zur Verfügung.

Im Rahmen von Verkehrsschauen lokalisierte Gefahrenstellen müssen sofort behoben werden. Für Lückenschließung ist ein Planungsprozess erforderlich, nicht selten auch ein Planfeststellungsverfahren.

8. *inwiefern sie grundsätzlich die Möglichkeit sieht, entsprechende Lücken im Radwegenetz bis zu einer endgültigen Lösung durch provisorische Maßnahmen (Radfahrerschutzstreifen, ggf. mit Fahrbahnverschwenkungen und Nutzung von Rückhaltesystemen, Pop-up-Radwege, Schotterwege, etc.) zu schließen;*

9. *inwiefern ein frühzeitiger Lückenschluss im Zuge der ihr bekannten Beispiele, bspw. auch durch provisorische Maßnahmen, jeweils geprüft wurde;*

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantworten.

Provisorische Maßnahmen sind grundsätzlich möglich, sofern die Verkehrssicherheit gewährleistet werden kann und die Maßnahmen den Qualitätsstandards des Landes genügen. Sie können dazu beitragen, die Bereitstellung sicherer und komfortabler Netzabschnitte zu beschleunigen. Dies wird durch das Land beispielsweise zwischen Heidelberg und Neckarmünd bereits umgesetzt.

10. *inwiefern in derartigen Problembereichen Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. auch zusätzlich zu einem provisorischen Lückenschluss, zur Steigerung der Verkehrssicherheit angeordnet werden können;*

Gemäß § 45 Abs. 1 Straßenverkehrsordnung können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken.

11. *inwiefern es zutreffend ist, dass Vorschläge umliegender Gemeinden für einen provisorischen Lückenschluss des Radwegs an der L 1134 bei Heimsheim über eine Verschwenkung bereits seit Jahren im Regierungspräsidium Karlsruhe bekannt sind;*

12. *wie sie diesbezüglich die Möglichkeit bewertet, die aktuell im Rahmen der Umleitung des Enzthalradwegs an der B 10 zwischen Pforzheim und Niefern genutzte Fahrbahnabgrenzung nach dem Ende der dortigen Umleitungsrouten bei Heimsheim zu verwenden;*

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantworten.

Grundsätzlich sind dem Regierungspräsidium Karlsruhe Überlegungen zu einer möglichen Verschwenkung für einen provisorischen Lückenschluss des Radwegs bekannt. Provisorische Maßnahmen an Teilabschnitten sind jedoch nur zielführend, wenn insgesamt eine durchgehende Führung des Radverkehrs im Bereich der AS Heimsheim gewährleistet wird. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten werden keine Möglichkeiten gesehen, kurzfristige sinnvolle und regelkonforme bauliche Änderungen umzusetzen, die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrer/-innen im Nahbereich der AS Heimsheim führen könnten. Zusätzliche Ein- und Ausleitungen des Radverkehrs auf die Fahrbahn sind aus Verkehrssicherheitsgründen problematischer zu betrachten als eine durchgängige Führung im Mischverkehr.

13. inwiefern Wünsche betroffener Gemeinden zur (provisorischen) Schließung von Lücken im Radwegenetz berücksichtigt werden;

14. wie sie in diesem Zusammenhang die Zusammenarbeit mit der kommunalen Ebene (Gemeinden und Landkreise) zur schnellstmöglichen Ausweitung des Radwegenetzes und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bewertet;

Die Fragen 13 und 14 werden aufgrund des Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Aufstellung des Bedarfsplans für Radwege hatten die Kreise die Möglichkeit, ihre zehn wichtigsten Radwegemaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen zu melden. Des Weiteren stehen die Regierungspräsidien in engem Kontakt mit den Kreisen und Gemeinden. Neben generellen Abstimmungen erfolgt bei Planungsprozessen auch die Anhörung der Träger öffentlicher Belange, um deren Belange in die Planung mit einzubeziehen.

In vielen Fällen ist die Zusammenarbeit zwischen Bund, Land und Kommunen zur Ausweitung des Radnetzes gut, dies zeigen auch die vielen Fördermaßnahmen kommunaler Vorhaben im Programm des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes Bereich Rad- und Fußverkehr mit einer jährlich stark steigenden Zahl von Vorhaben und Gesamtinvestitionen. Baden-Württemberg hat als erstes Land deutschlandweit die vom Bund bereitgestellten Finanzhilfen durch das Sonderprogramm Stadt und Land komplett auf kommunale Maßnahmen verteilt und führt trotz nachträglicher angekündigter Mittelaufstockung des Bundes erneut eine Warteliste mit Maßnahmen, die aktuell nicht in das Programm aufgenommen werden können.

Es gibt weiterhin zahlreiche Kommunen, die bisher keinen systematischen Ausbau der Radverkehrsnetze betreiben und keine Förderprojekte umsetzen. Durch mehr Ansprechpartner/-innen der Regierungspräsidien und die Schaffung flächendeckender Ansprechpartner/-innen in den Stadt- und Landkreisen soll daher die Betreuung interessierter Kommunen ausgebaut werden. Hiervon können insbesondere kleinere Kommunen im ländlichen Raum mit weniger leistungsstarken Verwaltungsstrukturen profitieren.

15. inwiefern von kommunaler Ebene vorangetriebene Maßnahmen, wie z. B. teilweise Fortführungen von Radwegen bei Lücken im Radwegenetz (Beispiel L 1134 Heimsheim, Asphaltierung von Teilstück durch Enzkreis), zu veränderten Bewertungen für bisher nicht erfolgte Maßnahmen des Landes führen.

Die Regierungspräsidien stehen mit den Kreisen und Kommunen in engem Austausch. Wo es möglich ist, werden Synergien genutzt. Außerdem besteht die Möglichkeit, dass Kreise oder Kommunen Planung und Bau eines straßenbegleitenden Radwegs an einer Bundes- oder Landesstraße für das Land gegen Kostenerstattung übernehmen. Dies steht unter Vorbehalt der verfügbaren Haushaltsmittel und gilt für alle Maßnahmen des Bedarfsplans sowie Maßnahmen, die nicht Teil des Bedarfsplans sind, aber hohe Relevanz für den Radverkehr besitzen.

Durch die Aufnahme der o. g. Maßnahme in den Maßnahmenplan 2021 bis 2035 ist das öffentliche Interesse an dem Projekt gegeben und der Bedarf grundsätzlich festgestellt. Für die Maßnahme ist jedoch ein aufwändiges Baurechtsverfahren erforderlich, für das umfangreiche umwelttechnische Untersuchungen sowie Abstimmungen mit Trägern öffentlicher Belange notwendig sind. Da insbesondere die Ausgestaltung der AS Heimsheim großen Einfluss auf die Radwegführung hat, ist es zielführend, die Radwegplanung gemeinsam zu betreiben.

Hermann

Minister für Verkehr