

Antrag

des Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Im Einsatz für den Radverkehr in Stadt und Land – Kreiskoor- dinatorinnen und Kreiskoordinatoren in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. welche Ziele die Landesregierung mit der Verankerung der Koordinatorinnen und Koordinatoren der Radverkehrsnetze im Landesmobilitätsgesetz verfolgt;
2. welche Kostenpauschale für eine Personalstelle zur Koordination der Radverkehrsnetze pro Jahr vorgesehen ist und ob die Stadt- und Landkreise dabei Kosten anteilig selber tragen müssen;
3. ob die Kostenübernahme durch das Land dauerhaft vorgesehen oder zeitlich befristet ist;
4. welche Stadt- und Landkreise bereits eine Kreiskordinatorin oder einen Kreiskordinator für die Radverkehrsnetze bestellt haben;
5. welche Stadt- und Landkreise bisher durch Erklärung auf die Bestellung einer Kreiskordinatorin oder eines Kreiskordinators für Radverkehrsnetze verzichtet haben;
6. inwiefern diese Verzichtserklärungen begründet wurden;
7. wie sie die Quote der Bestellung bewertet, insbesondere mit Blick auf die Diskussionen im Vorfeld;

8. welche Erfahrungswerte der Landesregierung darüber vorliegen, inwiefern das Vorhandensein von Fachpersonal zur Umsetzung von Konzepten oder zur Akquirierung von Fördermitteln beiträgt.

30.1.2026

Katzenstein, Gericke, Achterberg, Braun,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Am 18. März 2025 ist in Baden-Württemberg das Landesmobilitätsgesetz in Kraft getreten. Paragraph 5 des Gesetzes regelt die Koordination der Radverkehrsnetze und sieht vor, dass die Stadt- und Landkreise Aufgaben im Zusammenhang mit der Koordinierung bei Ausbau und Erhaltung der baulasträgerübergreifenden Radverkehrsnetze wahrnehmen sollen. Jeder Stadt- und Landkreis soll hierzu eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator bestellen, damit diese auf durchgängige und sichere Radverkehrsnetze in ihrem Gebiet hinwirken. Ein Stadt- oder Landkreis kann auch auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskordinators durch Erklärung gegenüber dem für Verkehr zuständigen Ministerium verzichten.

Der vorliegende Antrag soll beleuchten, inwiefern die Stadt- und Landkreise bereits eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator bestellt haben.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 24. Februar 2026 Nr. VM4-0141.5-31/174/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. welche Ziele die Landesregierung mit der Verankerung der Koordinatorinnen und Koordinatoren der Radverkehrsnetze im Landesmobilitätsgesetz verfolgt;*

Zu 1.:

Mit der Verankerung der Kreiskoordinatorinnen und Kreiskordinatoren der Radverkehrsnetze im Landesmobilitätsgesetz (LMG) verfolgt das Land vor allem das Ziel durchgängiger und sicherer Radverkehrsnetze im Land.

Radfahren ist nur dann attraktiv, wenn sich nicht an jeder Gemeinde- oder Kreisgrenze die Bedingungen verändern. Durchgängige und sichere Netze sind daher eine Grundvoraussetzung für das Erreichen des Landesziels von 20 Prozent Radverkehrsanteil in Baden-Württemberg bis 2030.

Die im Frühjahr 2024 vorgestellte „Szenarien-Untersuchung Radverkehrssicherheit“ zeigt, dass zudem ein Viertel aller getöteten Radfahrenden in Baden-Württemberg durch durchgängige standardgerechte Radverkehrsnetze vermieden werden könnten.

Die Radverkehrskoordinatorinnen und -koordinatoren sollen auf durchgängige und sichere Radverkehrsnetze auf ihrem Gebiet hinwirken. Der Aufbau dieser Struktur ist eine zentrale Voraussetzung dafür, um das Landesradverkehrsnetz RadNETZ bis 2030 fertig auszubauen und die Fördermittel effizient einzusetzen.

Bei der Straße gibt es jeweils getrennte Netze von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen/Gemeindestraßen. Die Radverkehrsnetze sind baulastträgerübergreifend. Das bedeutet, dass mehrere zuständige Ebenen für den Bau oder die Instandhaltung dafür koordiniert werden müssen. Abschnitte in Zuständigkeit von Bund, Land und Kommunen wechseln häufig ab. Für die Umsetzung des RadNETZ BW sind über 700 Baulastträger zuständig. Daher ist die Koordination der Aufgaben hier besonders wichtig.

Es wäre zudem nicht sinnvoll, wenn alle Gemeinden unterschiedlichster Größe alle erforderlichen Kompetenzen für Planung und Fördermittelabwicklung für Radwege einzeln aufbauen. Die Landkreise sollen daher durch die Kreiskoordinatorinnen und -koordinatoren insbesondere kleinere kreisangehörige Städte und Gemeinden bei Planung, Ausbau und Erhaltung der Radverkehrsnetze unterstützen. Darüber hinaus beraten und unterstützen sie die kreisangehörigen Gemeinden bei Fragen der Förderung. Daher profitieren von den Kreisen als Bündelungsebene insbesondere die Gemeinden im ländlichen Raum.

Auch die Arbeit der Regierungspräsidien wird effizienter: Die Kreiskoordinatorinnen und Kreiskoordinatoren übernehmen eine Bündelfunktion für die kreisangehörigen Kommunen auch an der Schnittstelle zu den Regierungspräsidien bei Planung, Bau und Förderung. Dies erleichtert die Koordination und beschleunigt die Umsetzung der Maßnahmen.

2. welche Kostenpauschale für eine Personalstelle zur Koordination der Radverkehrsnetze pro Jahr vorgesehen ist und ob die Stadt- und Landkreise dabei Kosten anteilig selber tragen müssen;

Zu 2.:

Für das Jahr 2025 wurde im Regierungsentwurf des LMG eine Kostenpauschale von 101 010 Euro pro Kreis für eine volle Stelle, die ein volles Jahr besetzt ist, vorgesehen. Für das Jahr 2026 steigt dieser Betrag auf 101 530 Euro. Diese Beträge werden in der Umsetzung durch das Land nun auch angewandt. Es handelt sich dabei um eine pauschale Erstattung des Aufwands der Kreise für die Übernahme der Aufgaben nach § 5 Absatz 2 und 3 LMG. Bei der Berechnung der Kostenpauschale wurde darauf geachtet, dass sämtliche Kostenbestandteile der Kreise als Arbeitgeber Berücksichtigung finden, sodass das Land davon ausgeht, dass die Stadt- und Landkreise bei der Bestellung der Stellen anteilig keine Kosten selbst zu tragen haben.

3. ob die Kostenübernahme durch das Land dauerhaft vorgesehen oder zeitlich befristet ist;

Zu 3.:

Es handelt sich um eine Daueraufgabe. Daher ist die Kostenübernahme dauerhaft vorgesehen.

4. welche Stadt- und Landkreise bereits eine Kreiskoordinatorin oder einen Kreiskoordinator für die Radverkehrsnetze bestellt haben;

Zu 4.:

Folgende Stadt- und Landkreise haben zum derzeitigen Stand die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators gemeldet:

- LKR Alb-Donau
- LKR Böblingen
- LKR Bodenseekreis
- LKR Breisgau-Hochschwarzwald,
- LKR Calw
- LKR Emmendingen

- LKR Enzkreis
- LKR Esslingen
- LKR Freudenstadt
- LKR Göppingen
- LKR Heidenheim
- LKR Heilbronn
- LKR Karlsruhe
- LKR Konstanz
- LKR Lörrach
- LKR Ludwigsburg
- LKR Main-Tauber
- LKR Neckar-Odenwald
- LKR Ortenau
- LKR Ostalb
- LKR Rastatt
- LKR Ravensburg
- LKR Rhein-Neckar
- LKR Schwäbisch Hall
- LKR Schwarzwald-Baar
- LKR Waldshut
- LKR Zollernalb
- SKR Heidelberg
- SKR Karlsruhe
- SKR Pforzheim
- SKR Ulm

Damit haben aktuell 31 von 44 Kreisen Radverkehrskordinatorinnen oder -koordinatoren nach LMG bestellt.

5. welche Stadt- und Landkreise bisher durch Erklärung auf die Bestellung einer Kreiskoordinatorin oder eines Kreiskoordinators für Radverkehrsnetze verzichtet haben;

Zu 5.:

Folgende Stadt- und Landkreise haben zum derzeitigen Stand den Verzicht erklärt:

- LKR Biberach
- LKR Rems-Murr
- LKR Rottweil
- LKR Tübingen
- LKR Tuttlingen

6. inwiefern diese Verzichtserklärungen begründet wurden;

Zu 6.:

Die Verzichtserklärung erfordert keine Begründung. Wenn dennoch begleitende Erläuterungen mit abgegeben wurden, so bezogen sie sich überwiegend auf die knappe finanzielle Situation in den kommunalen Haushalten, die keine zusätzlichen Ausgaben für Radverkehrsmaßnahmen zuließen. Diese Begründungen tragen aus Sicht des Landes jedoch wenig zur Erklärung bei, da die Kosten der Stellen vom Land getragen werden und die gesetzlich definierten Aufgaben dieser Stellen keine expliziten Radverkehrsinvestitionen umfassen.

7. wie sie die Quote der Bestellung bewertet, insbesondere mit Blick auf die Diskussionen im Vorfeld;

Zu 7.:

In weniger als einem Jahr nach Einführung sind bereits 70 Prozent aller Kreise der Aufforderung des LMG gefolgt und haben je eine Stelle zur Koordination der Radverkehrsnetze eingerichtet. In weiteren Kreisen ist die Einrichtung geplant.

Das zeigt, dass dieses Angebot des Landes auf einen Bedarf trifft und angenommen wird. Es unterstützt die Umsetzung der Radverkehrsnetze in den Kreisen und trägt bei zu durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzen.

Eine weitere Senkung der Verzichtsquote durch weitere Kommunikation sowie durch den Erfahrungsaustausch zwischen den Kreisen wird erwartet.

8. welche Erfahrungswerte der Landesregierung darüber vorliegen, inwiefern das Vorhandensein von Fachpersonal zur Umsetzung von Konzepten oder zur Akquirierung von Fördermitteln beiträgt.

Zu 8.:

Das Vorhandensein von Fachpersonal wertet die Landesregierung als einen der maßgeblichen Faktoren, um den Radverkehr und die Radverkehrsnetze vor Ort effizient zu fördern.

Das Vorhandensein von Fachpersonal ist eine zentrale Voraussetzung, um qualifizierte Radverkehrskonzepte zu erstellen und umzusetzen. Es hilft zudem bei der Akquise von Fördermitteln. Die Stellen zur Koordination der Radverkehrsnetze im Landesmobilitätsgesetz sind explizit auch mit der Fördermittelakquise beauftragt, indem sie eine Schnittstellenfunktion zwischen den Regierungspräsidien als Fördermittelgeber und den kreisangehörigen Gemeinden übernehmen.

Die im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Vernetzungstreffen mit den Kreis koordinierenden für Radverkehrsinfrastruktur geteilten Erfahrungen bestätigen diesen Zusammenhang.

Hermann

Minister für Verkehr