

Antrag

**der Abg. Hermann Katzenstein und
Artur Eichin u. a. GRÜNE**

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Mehr Sicherheit durch guten Zustand – Erfassung und Bewertung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landes- straßen in Baden-Württemberg

Antrag

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

1. welche Ziele die Landesregierung mit der regelmäßigen Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen (ZEB Radwege) verfolgt;
2. wie die aktuelle ZEB Radwege in Baden-Württemberg durchgeführt wurde und wie viele Kilometer Radverkehrsinfrastruktur dabei untersucht wurden;
3. wie der Zustand der erfassten und bewerteten Radverkehrsanlagen aktuell ist und wie er sich entwickelt hat (bitte möglichst tabellarisch aufgelistet);
4. welche weiteren Erkenntnisse die aktuelle ZEB Radwege für das Erhaltungsmanagement geliefert hat;
5. ob eine Mitwirkung der Kommunen an der ZEB Radwege erforderlich war;
6. inwiefern regionale Unterschiede in der Qualität der erfassten Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen erkennbar sind;
7. inwiefern sich die aktuelle ZEB Radwege von vergangenen Erfassungen unterscheiden;
8. wie viele Kilometer Radwege in Baden-Württemberg insgesamt an Bundes- und Landesstraßen verlaufen (bitte möglichst aufgeschlüsselt nach Baulastträgerschaft);

9. wie sie Qualität und Quantität von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg im Bundesdurchschnitt sowie im Vergleich der Bundesländer untereinander bewertet;
10. wie viele Mittel in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren in Erhalt und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen investiert wurden;
11. inwiefern das neue landesweite Online-Portal RadMELDER aus Sicht der Landesregierung die Zustandsverbesserung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen beschleunigen wird;
12. wie der Prozess der Meldung, der Informationsweiterleitung und der anschließenden Beseitigung von Mängeln mithilfe des Portals RadMELDER BW im Detail funktioniert;
13. inwiefern sichergestellt werden kann, dass nach der Mängeleingabe in den RadMELDER möglichst zeitnah eine Verbesserung auf der Straße spürbar wird.

10.8.2026

Katzenstein, Eichin, Gericke,
Hentschel, Joukov, Nüsse GRÜNE

Begründung

Um Radwegführungen nachhaltig leistungsfähig und in durchgängiger Qualität sicherzustellen, erfasst das Land Baden-Württemberg in regelmäßigen Abständen den Zustand der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen. Die gewonnenen Daten bilden die Grundlage für nötige Sanierungen und Verbesserungen der Qualität der Radwege. Der vorliegende Antrag soll das Prozedere und die Ergebnisse der letzten Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen (ZEB Radwege) darlegen und die gewonnenen Erkenntnisse für das Erhaltungsmanagement erörtern.

Des Weiteren soll beleuchtet werden, inwiefern auch das neue Online-Portal RadMELDER zur Meldung von Mängeln einen Beitrag zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur an Bundes- und Landesstraßen leisten kann.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. September 2026 Nr. VM2-0141.3-38/69/5 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 regelmäßigen Zustandserfassung und -bewertung der Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen (ZEB Radwege) verfolgt;*

Der Zustand der Radwege soll in Baden-Württemberg systematisch und kontinuierlich verbessert werden. Daher wurde auf Grundlage der ZEB-Ergebnisse – durch einen externen Dienstleister – erstmalig ein Erhaltungsmanagement Radwege erstellt.

Das Erhaltungsmanagement Radwege (EM) 2025 bis 2030 umfasst die im landesweiten Vergleich sanierungsbedürftigsten, zusammenhängenden Streckenabschnitte – sogenannte Erhaltungsabschnitte – im Radwegenetz entlang der Bundes- und Landesstraßen. Es gibt darüber hinaus Hinweise zur räumlichen Überschneidung mit dem Bedarfsplan Radwege, welcher im Vordringlichen Bedarf die Neu- und Ausbauprojekte an Bundes- und Landesstraßen bis zum Jahr 2030 beinhaltet.

Das Erhaltungsmanagement 2025 bis 2030 soll als Arbeitsgrundlage für die Priorisierung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen durch die zuständigen Verwaltungseinheiten dienen, um einen möglichst effizienten Mitteleinsatz zu gewährleisten.

2. wie die aktuelle ZEB Radwege in Baden-Württemberg durchgeführt wurde und wie viele Kilometer Radverkehrsinfrastruktur dabei untersucht wurden;

Die aktuelle Zustandserfassung der Radwege erfolgte mit einem vierrädrigen Kleinfahrzeug, welches für den Straßenverkehr zugelassen ist. Das Messfahrzeug ist so konzipiert, dass Verkehrswege (Nebenstraßen, Rad-, Geh-, Wirtschaftswege) ab einer Breite von 1,2 Metern problemlos erfasst werden können. Das Messfahrzeug verfügte über eine hochauflösende, orthogonal ausgerichtete Kamera mit künstlicher Beleuchtung zur Aufnahme von Bildern der Fahrbahnoberfläche mit einer Aufnahmebreite von 2,5 Metern. Die Erfassung der Längsebenheit erfolgte messtechnisch durch jeweils 4 Lasertriangulationssensoren nach dem Verfahren der Mehrfachabtastung – High-Speed-Road-Monitor-Verfahren (HRM). Die Aufnahme erfolgte dabei vollständig geschwindigkeitsunabhängig und durch Mitschwimmen im Umgebungsverkehr, wodurch Verkehrsbehinderungen weitestgehend vermieden werden konnten. Da das Messfahrzeug selbstsichernd ausgestattet war, waren keine zusätzlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen erforderlich.

Im Rahmen der ZEB-Radwege-Kampagne 2022/2023 wurde der Umfang im Vergleich zur Erfassung 2018 deutlich erweitert. Es wurden Radwege an Bundes- und Landesstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Landes (sogenannte Kategorie I) sowie Radwege an Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast (sogenannte Kategorie II) erfasst. Die erfasste und bewertete Gesamtlänge beträgt rund 2 500 km. – Davon sind rund 1 800 km Radwege der Kategorie I sowie rund 700 km Radwege der Kategorie II.

3. wie der Zustand der erfassten und bewerteten Radverkehrsanlagen aktuell ist und wie er sich entwickelt hat (bitte möglichst tabellarisch aufgelistet);

Seit den 1990er-Jahren werden ZEB-Kampagnen für Fahrbahnen von klassifizierten Straßen durchgeführt. Hierfür gibt es vom Bund eingeführte Regelwerke. Für ZEB-Kampagnen für Radwege gibt es jedoch aktuell noch keine offiziellen Regelwerke bzw. standardisierte Verfahren. Dies betrifft insbesondere die Anforderungen an die Messfahrzeuge sowie die Anforderungen an die Ermittlung der einzelnen Zustandsmerkmale und die anschließende Zustandsbewertung.

Die Durchführung der ZEB-Radwege 2018 sowie der ZEB-Radwege 2022/2023 durch das Land ist nach dem jeweils derzeit gültigen Stand der Technik erfolgt. Bei der Befahrung 2018 wurde die Ebenheit ausschließlich aus den Substanzmerkmalen (Oberfläche) abgeleitet. Bei der Befahrung 2022/2023 war der aktuelle Stand der Technik fortgeschritten und die Ebenheit konnte messtechnisch erfasst werden. Aufgrund der unterschiedlichen Vorgehensweise ist ein direkter Vergleich der Ergebnisse der beiden Kampagnen nicht belastbar.

Der Gesamtwert der ZEB 2022/2023 für die Radwege an Bundesstraßen in Baulast des Bundes beträgt 3,2 (Skala 1 bis 5). Der Gesamtwert der ZEB 2022/2023 für die Radwege an Landesstraßen in Baulast des Landes beträgt ebenfalls 3,2. Der Gesamtwert der ZEB 2022/2023 für die Radwege an Bundesstraßen in kommunaler Baulast beträgt 3,6. Der Gesamtwert der ZEB 2022/2023 für die Radwege an Landesstraßen in kommunaler Baulast beträgt 3,5.

4. welche weiteren Erkenntnisse die aktuelle ZEB Radwege für das Erhaltungsmanagement geliefert hat;

Im Rahmen der ZEB-Radwege 2022/2023 wurden – ergänzend zu den Zustands- und Substanzmerkmalen (Oberfläche) aus der ZEB-Radwege 2018 – weitere radwegspezifische Bestandsdaten und Ausstattungsmerkmale aufgenommen bzw. visuell auf Grundlage der aufgenommenen Frontkamerabilder ausgewertet. Im Einzelnen waren dies Daten zur Radverkehrsführung, Breite der Radverkehrsanlage, StVO-Beschilderung, Beleuchtung, Mängel bei Verkehrszeichen, Bordstein und Hindernisse.

Diese Daten sind jedoch nicht in die Bildung der sanierungsbedürftigsten Radwegabschnitte (Erhaltungsabschnitte) miteingeflossen.

5. ob eine Mitwirkung der Kommunen an der ZEB Radwege erforderlich war;

Eine aktive Mitwirkung der Kommunen war nicht erforderlich. Die Aufgaben führten Dienstleister im Auftrag des Ministeriums für Verkehr durch. Für die Kommunen fielen keine Kosten an. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Baulastträgern zur Verfügung gestellt, sodass diese bei der Planung von Radwegebaumaßnahmen im Zuge von Landes- und Bundesstraßen in ihrer Zuständigkeit genutzt werden können.

6. inwiefern regionale Unterschiede in der Qualität der erfassten Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen erkennbar sind;

Mit Blick auf die ermittelten Erhaltungsabschnitte ist festzustellen, dass – bei einem Vergleich der Regierungsbezirke – ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Erhaltungsabschnitten im Regierungsbezirk Stuttgart liegt.

7. inwiefern sich die aktuelle ZEB Radwege von vergangenen Erfassungen unterscheidet;

Einerseits wurde die Längsebene erstmals messtechnisch erfasst und zusätzlich wurden die straßenbegleitenden Radwege an Bundes- und Landstraßen in kommunaler Baulast bewertet. Zudem wurden weitere Bestandsmerkmale aufgenommen (vgl. Ziffern 3 und 4).

8. wie viele Kilometer Radwege in Baden-Württemberg insgesamt an Bundes- und Landesstraßen verlaufen (bitte möglichst aufgeschlüsselt nach Baulastträgerschaft);

Zum Stichtag 8. September 2026 gibt es an Bundesstraßen in Baden-Württemberg 645 km straßenbegleitende Radwege in der Baulast des Bundes (sogenannte Kategorie I) und 222 km in kommunaler Baulast (sogenannte Kategorie II). An Landstraßen sind es 1 158 km straßenbegleitende Radwege in Baulast des Landes (sogenannte Kategorie I) und 456 km in kommunaler Baulast (sogenannte Kategorie II). Darüber hinaus gibt es ca. 2 000 km weitere sonstige Wege und Straßen mit geeigneter Radwegführung in Bezug zu einer Landes- oder Bundesstraße, die in der Regel in Baulast der Kommunen oder Dritter sind.

9. wie sie Qualität und Quantität von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen in Baden-Württemberg im Bundesdurchschnitt sowie im Vergleich der Bundesländer untereinander bewertet;

Für die Erfassung und Bewertung des Zustandes von Radwegen gibt es derzeit kein standardisiertes Vorgehen oder Regelwerk, wie z. B. für Fahrbahnen oder Bauwerke. Daher können die Erhebungen nicht verlässlich bzw. belastbar verglichen werden. Zudem führen nicht alle Bundesländer Messkampagnen an Radwegen durch.

10. wie viele Mittel in Baden-Württemberg in den vergangenen zehn Jahren in Erhalt und Sanierung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen investiert wurden;

Es liegen detaillierte landesweite Daten für abgeschlossene Straßenbau- und Radwegemaßnahmen nur für den Zeitraum von 2020 bis 2025 vor. Die verausgabten Mittel für die Sanierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes liegen für diesen Zeitraum bei rund 14,9 Millionen Euro. Die Mittel für die Sanierung von Radwegen an Landesstraßen in der Baulast des Landes liegen im gleichen Zeitraum bei rund 9,7 Millionen Euro.

11. inwiefern das neue landesweite Online-Portal RadMELDER aus Sicht der Landesregierung die Zustandsverbesserung von Radverkehrsanlagen an Bundes- und Landesstraßen beschleunigen wird;

Der RadMELDER BW kann dazu beitragen, Mängel an Radverkehrsanlagen früher zu erkennen und damit eine schnellere Bearbeitung zu ermöglichen. Bürgerinnen und Bürger können Schäden oder Beeinträchtigungen unmittelbar digital melden, räumlich eindeutig verorten und bei Bedarf durch weitere Angaben oder ein Foto ergänzen.

Ein wesentlicher Vorteil liegt darin, dass den zuständigen Stellen dadurch frühzeitig konkrete und strukturierte Informationen zum Ort und zur Art eines Mangels vorliegen. Dies erleichtert die fachliche Bewertung, kann Rückfragen und zusätzliche Klärungsschritte reduzieren und unterstützt dabei, Handlungsbedarfe schneller zu erkennen und erforderliche Maßnahmen anzustoßen. Zugleich fließt das Wissen der Menschen ein, die die Radverkehrsinfrastruktur regelmäßig nutzen. Insbesondere punktuelle oder kurzfristig auftretende Beeinträchtigungen können dadurch schneller sichtbar werden.

Das Land stellt den RadMELDER BW als technische Plattform landesweit zur Verfügung. Die Nutzung durch Städte und Landkreise ist freiwillig. Aktuell sind rund 220 Kommunen freigeschaltet, entweder durch eine eigene Freischaltung oder koordiniert über den jeweiligen Landkreis. Mit einer zunehmenden Beteiligung wächst auch die räumliche Abdeckung und damit der mögliche Beitrag des RadMELDER BW zu einer schnelleren Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

12. wie der Prozess der Meldung, der Informationsweiterleitung und der anschließenden Beseitigung von Mängeln mithilfe des Portals RadMELDER BW im Detail funktioniert;

In den für den RadMELDER BW freigeschalteten Gebieten können Bürgerinnen und Bürger einen festgestellten Mangel digital melden und räumlich verorten. Ergänzend können Angaben zum Sachverhalt und gegebenenfalls ein Foto übermittelt werden. Die Meldung steht der teilnehmenden Kommune beziehungsweise dem Landkreis anschließend strukturiert zur Bearbeitung zur Verfügung. Dort wird der Sachverhalt fachlich geprüft und das weitere Vorgehen festgelegt. Soweit weitere Stellen einzubeziehen sind (z. B. das Land als Baulastträger), wird die Meldung verwaltungsseitig entsprechend weitergegeben. Von den Bürgerinnen und Bürgern wird dabei nicht erwartet, dass sie vorab die genaue Verwaltungszuständigkeit kennen.

Meldende können freiwillig angeben, dass sie über Statusänderungen ihrer Meldung informiert werden möchten. Sofern für die fachliche Prüfung weitere Informationen benötigt werden, können sie zudem für inhaltliche Rückfragen kontaktiert werden.

Abhängig von Art und Umfang des Mangels werden anschließend die erforderlichen Schritte veranlasst. Dies kann von unmittelbar umsetzbaren Maßnahmen bis hin zu weitergehenden Prüfungen, Abstimmungen oder baulichen Maßnahmen reichen. Das Land stellt hierfür das technische System bereit. Die Verantwortung für eine zügige und zuverlässige Prüfung, Beantwortung und weitere Bearbeitung der eingegangenen Meldungen liegt bei den jeweils teilnehmenden Kommunen und Landkreisen.

13. inwiefern sichergestellt werden kann, dass nach der Mängелеingabe in den RadMELDER möglichst zeitnah eine Verbesserung auf der Straße spürbar wird.

Damit nach einer Meldung möglichst zeitnah eine Verbesserung vor Ort erreicht wird, kommt es insbesondere auf eine zügige fachliche Bewertung und die anschließende Veranlassung der erforderlichen Maßnahmen an. Hierfür sind die teilnehmenden Kommunen und Landkreise verantwortlich. Der RadMELDER BW unterstützt diesen Prozess durch einen einheitlichen digitalen Meldeweg und die strukturierte Erfassung der Hinweise. Wie schnell ein konkreter Mangel behoben werden kann, hängt von Art, Dringlichkeit und Umfang der erforderlichen Maßnahme ab. Kleinere oder dringliche Beeinträchtigungen können grundsätzlich kurzfristiger bearbeitet werden als Mängel, für deren Beseitigung weitergehende Prüfungen, Abstimmungen, Vergaben oder bauliche Maßnahmen erforderlich sind. Eine einheitliche landesweite Behebungsfrist kann daher nicht vorgegeben werden. Die freiwillige Information über Statusänderungen schafft zugleich Transparenz über den Fortgang der Bearbeitung.

Zur Evaluation und Weiterentwicklung des RadMELDER BW kann das Land quantitative Kennzahlen zur Nutzung und Bearbeitung der Meldungen auswerten. Eine Kontrolle der Bearbeitung einzelner Meldungen durch das Land ist mit Blick auf die kommunale Selbstverwaltung nicht vorgesehen. Die Monitoringfunktion steht auch den Landkreisen und Gemeinden für ihre jeweiligen Gebiete zur Verfügung.

Mit zunehmender Verbreitung des RadMELDER BW soll zudem geprüft werden, wie die Zuordnung und Weiterleitung von Meldungen weiter verbessert werden kann. Ziel ist, den Meldeweg für Bürgerinnen und Bürger möglichst einfach zu halten und Meldungen ohne unnötige Zwischenschritte in die Bearbeitung zu bringen.

Razavi

Ministerin für Verkehr