



Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

📅 02.05.2019

FAHRRAD

Land plant Radschnellwege in den Regionen um Freiburg und um Karlsruhe



Minister Hermann: „Schnelle Radwege sind wichtig für Pendler, deshalb werden sie vom Land attraktiv gefördert“

Das Land will den Bau von Radschnellverbindungen weiter vorantreiben. Sowohl in der Region um Freiburg als auch südlich von Karlsruhe werden Radschnellwege geplant. Diese gut ausgebauten separaten Fahrradtrassen sind insbesondere für Pendler interessant, die auf dem täglichen Weg von und zur Arbeit umwelt- und klimafreundlich und schnell unterwegs sein wollen. Einen wichtigen Impuls für den weiteren Ausbau hat Ende Januar 2019 der Landtag mit der Novellierung des Straßengesetzes gegeben. Dadurch wurden Radschnellwege rechtlich den Landesstraßen und Kreisstraßen gleichgestellt. Damit betritt Baden-Württemberg bundesweit Neuland. Ziel ist es, bis 2025 im Südwesten 10 Radschnellwege zu bauen.

Verkehrsminister Winfried Hermann erläuterte am Donnerstag in Stuttgart, welche Radschnellwege durch das Land vorrangig angegangen werden sollen. Er sagte: „Mit den Radschnellwegen möchten wir den Pendlern ein attraktives Angebot zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad machen. Damit leisten wir einen aktiven Beitrag zur Entlastung des Verkehrs auf der Straße, zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten und zum Klimaschutz. Schon vor der Novellierung des Straßengesetzes haben wir mit der Planung der drei Pilotstrecken Heidelberg – Mannheim, Heilbronn – Neckarsulm – Bad Wimpfen und Plochingen – Esslingen – Stuttgart begonnen. Nun können wir weitere Radschnellwege in der Baulast des Landes planen und bauen. Der Bedarf für Radschnellwege ist vor allem auf wichtigen Pendlerachsen groß. Daher gehen wir als nächstes Radschnellwege im Raum Freiburg und im Raum Karlsruhe an.“

Radschnellwege des Landes

In Südbaden handelt es sich um die Strecken Freiburg – Waldkirch und Freiburg – Emmendingen. In Nordbaden sind es die Routen Karlsruhe – Ettlingen und Karlsruhe – Rastatt, die auch als ein Korridor Karlsruhe – Ettlingen – Rastatt denkbar sind. Ob im Raum Tübingen zusätzlich eine Verbindung beispielsweise zwischen Tübingen und Reutlingen durch das Land geplant und gebaut werden kann, muss noch durch ein entsprechendes Nutzerpotenzial nachgewiesen werden. Insgesamt wurden auf Basis von Machbarkeitsstudien und der landesweiten Potenzialanalyse 16 Korridore identifiziert, die grundsätzlich in der Baulast des Landes liegen. Weitere 37 Korridore sind voraussichtlich in der Baulast der Kreise und Kommunen. Durch die Vorlage weiterer Machbarkeitsuntersuchungen oder im Rahmen des weiteren Planungsverfahrens kann sich die Zuständigkeit der Strecken noch ändern. Um welche Strecken es sich jeweils konkret handelt, kann den beigefügten Listen entnommen werden.

Förderung über 80 Prozent für Kreise und Kommunen möglich

Für Radschnellwege in Zuständigkeit der Kreise und Kommunen gibt es nach den Worten von Minister Hermann attraktive Fördermöglichkeiten: „Mit Radschnellwegen können wir nur dann zügig vorankommen, wenn alle Akteure mitmachen. Daher bieten wir für Radschnellwege der Kreise und Kommunen eine Förderung von über 80 Prozent an. Das ist unter der Voraussetzung möglich, dass eine Förderung des Bundes in Höhe von 75 Prozent erfolgt. Für die übrigen Kosten bieten wir zur Hälfte zusätzliche Fördermittel des Landes an. Damit verbleibt nur noch ein geringer Eigenanteil bei den Kreisen und Kommunen. Ich hoffe, dass sie es dem Land gleichtun und jetzt in die konkreten Planungen einsteigen.“ Vorbild für einen Radschnellweg der Landkreise ist die Verbindung zwischen Böblingen/Sindelfingen und Stuttgart. Der Landkreis Böblingen baut hier mit Förderung des Landes den ersten Abschnitt, der schon Ende Mai 2019 eröffnet wird.

Zuständigkeit für Radschnellwege nach Straßengesetz Baden-Württemberg

Nach dem novellierten Straßengesetz Baden-Württemberg ist die Baulast, d. h. die Zuständigkeit für Planung, Bau und Unterhalt beim Land dann gegeben, wenn der Radschnellweg eine regionale oder

überregionale Verbindungsfunktion innehat und wenn in der Regel mit einem Verkehrspotenzial von 2.500 Radfahrten pro Tag (Prognosebelastung) außerhalb der Ortsdurchfahrten gerechnet werden kann. Dies wurde nun anhand der vorliegenden Machbarkeitsuntersuchungen und anhand der landesweiten Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen geprüft. Für Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern liegt die Baulast innerhalb der Ortsdurchfahrten grundsätzlich bei der jeweiligen Stadt.

Für Radschnellwege ist eine Baulast der Kreise dann gegeben, wenn eine nahräumige und gemeindeübergreifende Verbindungsfunktion vorliegt und wenn mit einer Verkehrsbelastung von in der Regel mindestens 2.000 Fahrradfahrten pro Tag (Prognosebelastung) gerechnet werden kann. Neben Baden-Württemberg hat bundesweit lediglich Nordrhein-Westfalen Radschnellwege im Straßengesetz verankert.

Weitere Informationen zu Radschnellwegen

Radschnellwege sind qualitativ hochwertige, direkt geführte und leistungsstarke Radverkehrsverbindungen zwischen Kreisen und Kommunen.

Radschnellverbindungen zeichnen sich aus durch:

- Gesamtstrecke: mind. fünf Kilometer
- Breite: überwiegend vier Meter, weitgehend kreuzungsfrei
- interkommunale Verbindung
- bedeutende Verbindung für Alltagsradverkehr (DTVw \geq 2.000 Radfahrende/24h auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke)

Radschnellwege sind aufgrund direkter, umwegefreier Führungen mit wenigen Stopps und großer Breiten besonders attraktiv gerade auch auf längeren Distanzen. Sie haben insbesondere aufgrund der steigenden Nutzung von E-Bikes und Pedelecs großes Potenzial, um die Hauptverkehrsachsen auf Straßen und Schienen zu entlasten, Staus zu vermeiden und zur Luftreinhaltung beizutragen.

Bei Radschnellwegen wird die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit dadurch erhöht, dass durch kreuzungsfreie oder bevorrechtigte Führungen die Radfahrer weniger anhalten und warten müssen.

Weitere Informationen unter: www.radschnellverbindungen-bw.de.