

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Innenministeriums**

### **Fahrradverkehr im Land stärken – Lippenbekenntnissen endlich Taten folgen lassen**

Antrag

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

1. welche finanziellen Mittel dem Radverkehr in den vergangenen fünf Jahren vom Land jeweils zur Verfügung gestellt wurden (aufgeführt nach Beschilderung, Unterhalt, Erhalt, Bau etc.);
2. welche finanziellen Mittel sie dieses Jahr und im kommenden Doppelhaushalt für den Fahrradverkehr voraussichtlich bereitstellen will;
3. welche Mittel zusätzlich zu den unter Ziffer 1 aufgeführten Mitteln jährlich in den Radverkehr fließen sollen, um Baden-Württemberg, wie von ihr versprochen, zum Fahrradland Nummer 1 zu machen;
4. wie sie die Aussagen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) bewertet, der 2009 als „Jahr der verpassten Chancen“ bezeichnet, dass sie den Radverkehr „geradezu abwürge“;
5. bis wann sie das in den Handlungsempfehlungen des „Runden Tisches Radverkehr“ angekündigte System zur Wirkungskontrolle ihrer Maßnahmen einführen will und wie dieses genau aussehen soll;
6. ob sie die heterogene Beschilderung der Radwege als Ausdruck der kulturellen Vielfalt des Landes Baden-Württemberg ansieht;

7. inwieweit sie beabsichtigt, eine landesweite, einheitliche Beschilderung aller Radwege im Land vorzuschreiben und zu realisieren und falls ja, bis wann;
8. ob sie sich, wie in der Drucksache 14/1818 versprochen, für die Aufhebung der innerörtlichen Radwegenutzungspflicht eingesetzt hat und wenn ja, mit welchem Ergebnis.

22. 04. 2009

Schmiedel, Haller  
und Fraktion

### Begründung

Die CDU/FDP-Landesregierung wollte Baden-Württemberg zum Fahrradland Nummer 1 machen. Passiert ist seither vonseiten der Ankündigungsweltmeister Verkehrsminister Rech und Ministerpräsident Oettinger herzlich wenig. Selbst Bündnispartner gehen nun schon auf Distanz und fragen sich was „Runder Tisch Radverkehr“ und „Landesbündnis ProRad“ für einen Zweck haben, wenn die Landesregierung keine ausreichenden Mittel für den Radverkehr bereitstellt.

Auf angekündigten Radwegen lässt sich schlecht fahren.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 13. Mai 2009 Nr. 7-3800.0-01/161 nimmt das Innenministerium im Einvernehmen mit dem Wirtschaftsministerium und dem Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,*

*die Landesregierung zu ersuchen*

*zu berichten,*

1. *welche finanziellen Mittel dem Radverkehr in den vergangenen fünf Jahren vom Land jeweils zur Verfügung gestellt wurden (aufgeführt nach Beschilderung, Unterhalt, Erhalt, Bau etc.);*

Zu 1.:

Das Land hat für den Radwegebau an Landesstraßen in den letzten fünf Jahren durchschnittlich jährlich rund 7,5 Mio. €, also insgesamt rund 37,5 Mio. € zur Verfügung gestellt. Eine detaillierte Aufteilung ist ohne aufwändige Einzelerhebungen nicht möglich.

Des Weiteren erhalten die Kommunen für den Bau von Radwegen Zuwendungen nach der Verwaltungsvorschrift zum Entflechtungsgesetz – VwV-EntflechtG – (früher: Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz). Diese Zuwendungen

betragen in den letzten fünf Jahren insgesamt rund 50 Mio. €. Diese Mittel wurden nur für den Neubau von Radwegen eingesetzt, da eine Finanzierung von Erhaltungsmaßnahmen nicht zulässig ist.

Im Rahmen eines Sonderprogramms zur Förderung des Ausbaus von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs mit überdachten Fahrradstellplätzen wurde in den Jahren 2004 bis 2006 eine Förderung in Höhe von insgesamt rund 2,1 Mio. € gewährt. Seit dem Auslaufen dieses Sonderprogramms Ende 2006 werden Bike+Ride Plätze noch im Rahmen von Bahnhofumfeldmaßnahmen gefördert. Die hierzu vorliegenden Anträge beinhalten mehrere Fördertatbestände. Die im Einzelfall gewährten Zuwendungen für die unterschiedlichen Fördertatbestände wie etwa Bike+Ride Plätze werden statistisch nicht erfasst.

Für Einzelprojekte, die Förderung der kostenlosen Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln (neben der Verbundförderung) und die Vergütung für die Einrichtung der Geschäftsstelle Fahrradförderung bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH wurden in den vergangenen fünf Jahren überdies insgesamt rund 1,5 Mio. € zur Verfügung gestellt.

Vom Wirtschaftsministerium wurden in den vergangenen fünf Jahren Radprojekte im Rahmen des Tourismusinfrastrukturprogramms, des Sonderprogramms Sanfter Tourismus und im Rahmen der Marketingförderung mit insgesamt rund 730.000 € bezuschusst. Darin enthalten sind für die vergangenen drei Jahre jährliche Zuwendungen von jeweils rund 50.000 € für die Beschilderung von touristischen Landesradfernwegen.

Wie bereits in der Drucksache 14/1818 ausgeführt, werden durch Flurneuordnungen befestigte ländliche Wege geschaffen, die grundsätzlich auch von Radfahrern benutzt werden können. Eine gesonderte Ausweisung der in den vergangenen fünf Jahren aufgewandten finanziellen Mittel für den Radverkehrsanteil ist dabei nicht möglich.

Nachrichtlich wird darauf hingewiesen, dass auch der Bund aufgrund seiner Straßenbaulast Radwege als Teil der Bundesstraßen finanziert und die Kommunen Zuweisungen für Straßen nach dem Finanzausgleichsgesetz auch für Radwege verwenden können.

2. *welche finanziellen Mittel sie dieses Jahr und im kommenden Doppelhaushalt für den Fahrradverkehr voraussichtlich bereitstellen will;*
3. *welche Mittel zusätzlich zu den unter Ziffer 1 aufgeführten Mitteln jährlich in den Radverkehr fließen sollen, um Baden-Württemberg, wie von ihr versprochen, zum Fahrradland Nummer 1 zu machen;*

Zu 2. und 3.:

Das Innenministerium strebt an, wie in den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg dargestellt, die Mittel für den Bau von Radwegen entlang von Landesstraßen auf jährlich 10 Mio. € und die Zuwendungen nach der VwV-EntflechtG auf jährlich 15 Mio. € anzuheben.

Das Wirtschaftsministerium hat für die Beschilderung der Landesradfernwege auch im Haushaltsjahr 2009 bereits eine weitere Zuwendung in Höhe von rund 50.000 € gewährt. Diese Förderung soll unter Haushaltsvorbehalt bis zum Abschluss der Beschilderung aller Landesradfernwege nach dem maßgeblichen Standard fortgeführt werden.

Weiterhin wurden im Rahmen des Sonderprogramms „Sanfter Tourismus“, das aus Mitteln des Impulsprogramms Baden-Württemberg finanziert wird, im bisherigen Jahresverlauf 2009 Förderzusagen in einer Gesamthöhe von 1,35 Mio. € für weitere zwölf radtouristische Projekte gegeben, mit denen Investitionen von mehr als 3,2 Mio. € angestoßen werden.

Darüber hinaus wurde Ende März 2009 das aus Mitteln des Zukunftsinvestitionsgesetzes des Bundes finanzierte Sonderprogramm „Nachhaltige Tourismusinfrastruktur“ gestartet. Im Rahmen dieses Programms, das aufgrund der gesetzlichen Vorgaben bis Ende 2010 läuft, können von den Gemeinden grundsätzlich auch Förderungen für radtouristische Infrastrukturprojekte beantragt werden. Schließlich können auch im Rahmen der allgemeinen Tourismusinfrastrukturförderung weiterhin Zuwendungen für radtouristische Infrastrukturprojekte beantragt werden.

Im Übrigen ist die Aufstellung des Staatshaushaltsplans für die Jahre 2010 und 2011 abzuwarten.

*4. wie sie die Aussagen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs (ADFC) bewertet, der 2009 als „Jahr der verpassten Chancen“ bezeichnet, dass sie den Radverkehr „geradezu abwürge“;*

Zu 4.:

Die Aussagen des ADFC sind angesichts der Anstrengungen zur strukturellen Verankerung der Radverkehrsförderung und der großen Anstrengungen zur Verbesserung der radtouristischen Infrastruktur nicht nachvollziehbar.

*5. bis wann sie das in den Handlungsempfehlungen des „Runden Tisches Radverkehr“ angekündigte System zur Wirkungskontrolle ihrer Maßnahmen einführen will und wie dieses genau aussehen soll;*

Zu 5.:

Der in den Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr Baden-Württemberg enthaltene Vorschlag zum Aufbau einer Wirkungskontrolle wird umgesetzt. Die Entwicklung der Wirkungskontrolle und die erstmalige Durchführung wurden bereits ausgeschrieben und vergeben. Inhaltlich wird durch die Wirkungskontrolle zunächst in einer Nullanalyse anhand eines breit angelegten Indikatorensystems der Status Quo des Radverkehrs in circa 10 ausgewählten Modellkommunen erhoben. Durch die Auswahl der Modellkommunen sollen die landesweiten Verhältnisse insgesamt wiedergespiegelt werden. Das Indikatorensystem wird so angelegt, dass es mit einzelnen Anpassungen auf unterschiedliche Typen von Kommunen übertragbar ist. Die Untersuchungsbereiche Verkehrssicherheit, Nutzungskomfort des Radverkehrsnetzes und der Abstellplätze, Fahrradklima und Fahrradnutzung werden abgedeckt. Nach Abschluss der Nullanalyse wird eine Potenzialanalyse der Fahrradnutzung in den Modellkommunen durchgeführt. Zudem werden vorbildliche Radverkehrsangebote der Beispielmkommunen in einer Dokumentation aufbereitet. Es ist vorgesehen, die Nullanalyse im Sommer 2009 durchzuführen.

*6. ob sie die heterogene Beschilderung der Radwege als Ausdruck der kulturellen Vielfalt des Landes Baden-Württemberg ansieht;*

*7. inwieweit sie beabsichtigt, eine landesweite, einheitliche Beschilderung aller Radwege im Land vorzuschreiben und zu realisieren und falls ja, bis wann;*

Zu 6. und 7.:

Das Merkblatt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr wurde durch

Bekanntmachung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr vom 11. Februar 2003 (Az.: 63–3942.31/130 und Az.: 31–3800.0–01/64) für den Zuständigkeitsbereich der Straßenbauverwaltung des Landes eingeführt. Es wurde bestimmt, dass das Merkblatt „ab sofort bei allen entsprechenden Planungen, sowie bei Maßnahmen, die nach dem GVFG gefördert werden, zu beachten und anzuwenden“ ist. Ferner wurde festgelegt, dass bei der farblichen Gestaltung der Schilder als Grundfarbe weiß und als Schriftfarbe grün zu verwenden ist. Den kommunalen Baulastträgern wurde für ihren Zuständigkeitsbereich empfohlen, entsprechend zu verfahren.

Die Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg betreibt seit dem Jahr 2006 sukzessive die Ausschilderung der von ihr betreuten 17 touristischen Landesradfernwege unter Zugrundelegung des vorgenannten FGSV-Standards. Das Wirtschaftsministerium unterstützt dies, wie bereits dargestellt, mit jährlichen Zuwendungen aus Tourismusfördermitteln von rund 50.000 €; die von den Landesradfernwegen berührten Landkreise tragen mit einem Drittel zu den Beschilderungskosten bei. Durch diese Mittel konnten seit 2006 folgende Landesradfernwege ausgeschildert werden: Bodensee-Weg, Donau-Weg, Hohenzollern-Weg, Hohenlohe-Ostalb-Weg, Kocher-Jagst-Weg, Kraichgau-Hohenlohe-Weg, Liebliches-Taubertal-Weg, Odenwald-Madonnen-Weg, Rheintal-Weg und Neckartal-Weg. Dies entspricht einem Umfang von circa 2.330 Kilometer des insgesamt ungefähr 4.300 Kilometer langen Landesradfernwegenetzes. Im Rahmen der jährlichen Qualitätssicherung der Tourismus-Marketing GmbH Baden-Württemberg werden alle bereits ausgeschilderten Radfernwege kontrolliert, sodass ein gleich bleibender Qualitätsstandard gewährleistet werden kann. Die verbleibenden Wege Alb-Neckar-Weg, Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Weg, Stromberg-Murratal-Weg, Donau-Bodensee-Weg, Schwäbische-Alb-Weg, Schwarzwald-Weg und Veloroute Rhein sollen bis spätestens 2011 ausgeschildert werden, sodass ab 2011 das Radfernwegenetz des Landes einheitlichen Standards entspricht.

*8. ob sie sich, wie in der Drucksache 14/1818 versprochen, für die Aufhebung der innerörtlichen Radwegenutzungspflicht eingesetzt hat und wenn ja, mit welchem Ergebnis.*

Zu 8.:

Die Landesregierung hat zugesagt, dass sie sich auf Bund-Länder-Ebene für eine Überprüfung der in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorgegebenen Radwegebenutzungspflicht innerorts einsetzen wird. Bei der Novellierung der StVO, die am 1. September 2009 in Kraft treten soll, wurden auf Initiative von Baden-Württemberg mit der Zustimmung aller Bundesländer die bisherigen, von der Verkehrsstärke abhängigen Einschränkungen für Radverkehrsführungen auf der Straße – Führung von Radfahrern auf Schutzstreifen (unterbrochene Linie, Leitlinie Zeichen 340 StVO) und auf Radfahrstreifen (durchgehende Linie, Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzung Zeichen 295 StVO) – aufgehoben. Somit haben die zuständigen Straßenverkehrsbehörden künftig erweiterte Ermessens- und Entscheidungsspielräume, auch im Zuge von stark belasteten Straßen die Radfahrer entweder auf Radwegen neben der Straße oder auf abmarkierten Schutz- oder Radfahrstreifen auf der Straße zu führen. Benutzungspflichtige Radwege dürfen nur dort angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern.

Rech

Innenminister