



RV-Drucksache Nr. VIII-38

Planungsausschuss

26.10.2010

öffentlich

Tagesordnungspunkt:

Landesradverkehrsnetz

Beschlussvorschlag

Der Planungsausschuss nimmt den Sachstandsbericht zum Landesradverkehrsnetz zur Kenntnis.

Sachdarstellung/Begründung

1. Vorgang

Im Rahmen der "Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg" trat auf Einladung von Herrn Staatssekretär Rudolf Köberle MdL am 21.11.2006 der "Runde Tisch Radverkehr" zusammen. Alle Akteure auf dem Gebiet des Fahrradverkehrs aus Wirtschaft, Gesellschaft und Verwaltung waren aufgerufen zu beraten, wie man gemeinsam den Fahrradverkehr in Baden-Württemberg verstärkt fördern und unterstützen könne. Als wesentliches Ergebnis des Runden Tisches wurden im Dezember 2008 "Handlungsempfehlungen" zur Verbesserung des Radverkehrs verabschiedet, die Grundlage für das Ziel sind, das Fahrradland Nr. 1 in der Bundesrepublik zu werden. Die Handlungsempfehlungen richten sich an die verantwortlichen Fachleute und Politiker. Das Land hat bereits erste Schritte zum Aufbau eines Fahrradmanagement-Systems unternommen. In Zusammenarbeit mit der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), bei der eigens eine Geschäftsstelle eingerichtet wurde, wird die Gründung einer "Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen" vorbereitet. Parallel wird an der Erstellung eines Internet-Portals "FahrRad in Baden-Württemberg" und eines Qualitätsmanagement-Systems gearbeitet.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Handlungsempfehlungen des Runden Tisches Radverkehr war die Definition und Entwicklung eines (alltagstauglichen) Landesradverkehrsnetzes. Landesweit bedeutsame Hauptradrouten, die sich an den Entwicklungsachsen des Landesentwicklungsplans mit seinen Siedlungsachsen (vgl. Anlage 1: Landesentwicklungsachsen in Baden-Württemberg) orientieren, sollen zusammen mit den touristisch ausgerichteten Landesradfernwegen und dem europäischen und nationalen Netz das Landesradverkehrsnetz bilden. Diese Radrouten im Landesradverkehrsnetz sollen dabei auch Teil der Radverkehrsnetze der Land- und Stadtkreise sein.

Das 2009 in Nachfolge des "Runden Tisches" gegründete "Landesbündnis ProRad", in dem auch die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände Baden-Württemberg Mitglied ist, hat beschlossen, diese Handlungsempfehlung aufzugreifen. Im Ministerium für Umwelt und Verkehr, das die Federführung inne hat, wurde dazu ein "Arbeitskreis Landesradverkehrsnetz" konstituiert. Beteiligt daran sind u. a. auch die Arbeitsgemeinschaft der Regionalverbände, die kommunalen Landesverbände, die Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW), der Allgemeine Deut-

sche Fahrradclub (ADFC), das Wirtschaftsministerium und das Ministerium für Ländlichen Raum, Ernährung und Verbraucherschutz.

Die Regionalverbände haben sich bereit erklärt, die Abstimmung auf regionaler Ebene zu koordinieren. Die inhaltliche Abstimmung im Detail/vor Ort sollte den in diesem Bereich bereits seit vielen Jahren freiwillig tätigen Stadt- und Landkreisen obliegen.

2. Ziel und Zweck des Landesradverkehrsnetzes

Ziel des Landesradverkehrsnetzes ist die Definition eines funktionalen Radverkehrsnetzes, welches entlang der Landesentwicklungsachsen des Landesentwicklungsplans 2003 verlaufen soll. Mittelzentren, die nicht an einer Landesentwicklungsachse liegen (z. B. Münsingen), werden nicht an das Landesradverkehrsnetz angebunden. Regionale Entwicklungsachsen sowie Unter- und Kleinzentren sollen ebenfalls nicht berücksichtigt werden. Da das Landesradverkehrsnetz zum Grundsatz hat, die Zentren möglichst direkt zu verbinden, soll nicht ohne zwingenden Grund (z. B. Topographie) von den jeweiligen Korridoren abgewichen werden. Der Anspruch dabei ist, dass der Radfahrer ohne Unterbrechung durch das ganze Land fahren kann. Zielgruppen sind sowohl der touristische Radverkehr als auch der Alltagsradverkehr. Das Landesradverkehrsnetz ist nicht direkt mit der Fortschreibung des GVP verknüpft, da dort nur sehr allgemeine Aussagen zum Radverkehr getroffen werden können, das Landesradverkehrsnetz aber sehr konkret festgelegt sein soll.

3. Finanzierung und Förderung

Die Finanzierung von Neubau, Ausbau und Unterhaltung des Landesradverkehrsnetzes trägt der jeweilige Straßenbaulastträger. Es handelt sich beim Landesradverkehrsnetz um einen Bedarfspan, d. h. ein Ausbauprogramm für die nächsten 5 bis 10 Jahre. Die Mittel für Landesförderprogramme im Themenfeld Radverkehr (z. B. des Innenministeriums und des Wirtschaftsministeriums) sollen zukünftig gebündelt und konzentrierter eingesetzt werden. Das Innenministerium prüft derzeit die Möglichkeiten für ein neues Förderprogramm. Örtliche Verbindungen sollen aber nach wie vor ebenfalls gefördert werden. Da das Land nur über begrenzte Fördermittel verfügt, sollten Synergieeffekte mit anderen Radwegen so weit wie möglich genutzt werden: Überlagerungen sollen soweit möglich erfolgen, sofern sie nicht zu allzu großen Umwegen für den Radfahrer führen.

4. Umsetzung und weiteres Vorgehen

Aufgabe der Regionalverbände ist es, ein funktionales Netz zu definieren. Darüber hinausgehende Informationen wie z. B. Qualität des jeweiligen Radweges können, müssen aber nicht von den Regionalverbänden erhoben werden. Es ist auch nicht Aufgabe der Regionalverbände, die vorgeschlagenen Radwege auf die Einhaltung der Vorgaben der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" der FGSV hin zu überprüfen und "Mängellisten" zu erstellen. Das Ergebnis soll aus einer Kartendarstellung, ggf. ergänzt durch eine kurze textliche Erläuterung, bestehen (*vgl. Anlage 2: Landesradverkehrsnetz in der Region Neckar-Alb*).

Um ein funktionales Netz für die Region Neckar-Alb vorschlagen zu können, mussten in der Region Neckar-Alb die topographischen Verhältnisse berücksichtigt werden. So ist beispielsweise eine direkte Führung ("Luftlinie") des Landesradverkehrsnetzes vom Oberzentrum Reutlingen zur Landesmesse und zum Landesflughafen unmöglich. Das Landesradverkehrsnetz verläuft im Neckartal entlang der Landesentwicklungsachse und nutzt das Aichtal (außerhalb der Region Neckar-Alb) um den Höhenunterschied zur Landesmesse und zum Landesflughafen zu überwinden. Bei der Routenauswahl wurde im Zweifelsfall einem sofort befahrbaren Radverkehrsnetz der Vorzug gegenüber einer nicht vorhandenen und noch zu bauenden Streckenführung in enger Anlehnung entlang der jeweiligen Landesentwicklungsachse gegeben. Die vorgeschlagene Linieneinführung wurde mit Vertretern der Landkreise und Vertretern von Fahrradverbänden diskutiert.

Letztendlich bleibt aber die Auswahl einer bestimmten Linienführung durch den Radfahrer immer noch eine individuelle Entscheidung.

Die Vorschläge der Regionalverbände werden vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein zusammengeführt und an das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr zur weiteren Bearbeitung überreicht. Dieses behält sich vor, die regionalen Vorschläge ggf. anzupassen.

Angela Bernhardt
Verbandsdirektorin

Joachim Zacher
Sachgebiet Energie/Verkehr

Landesradverkehrsnetz in der Region Neckar-Alb

-  Landesradwege mit Alternativen
-  Verbindungsweg
-  Landesentwicklungssachse
-  Regionsgrenze
-  Landkreisgrenze

Datenquelle: Landesradverkehrsnetz
des Landesamtes für Geoinformation
und Landentwicklung (LGL)

Maßstab 1 : 350 000

