

<b>Sitzungsvorlage</b>		<b>KT/21/2021</b>	
<p><b>Radverkehr im Landkreis Karlsruhe</b>  <b>1. Entwicklungen und Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes</b>  <b>2. Realisierung von Maßnahmen an Kreisstraßen</b></p>			
<b>TOP</b>	<b>Gremium</b>	<b>Sitzung am</b>	<b>Öffentlichkeitsstatus</b>
<b>8</b>	<b>Kreistag</b>	<b>06.05.2021</b>	<b>öffentlich</b>

<b>4 Anlagen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Übersicht Handlungsbedarfe an Bundes- und Landesstraßen</li> <li>2. Übersichtsplan der Handlungsbedarfe an Bundes- und Landesstraßen</li> <li>3. Übersichtsplan der Maßnahmen an Kreisstraßen</li> <li>4. Maßnahmenblätter an Kreisstraßen</li> </ol>
------------------	---

### **Beschlussvorschlag**

Der Kreistag beschließt

1. den Sachstandsbericht zu den Entwicklungen im Radverkehr und den Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes zur Kenntnis zu nehmen.
  2. die Verwaltung zu beauftragen, sich weiterhin bei Bund, Land und Gemeinden für eine Realisierung der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes in deren Baulast einzusetzen.
  3. die Maßnahmen in eigener Baulast im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und nach Aufnahme der jeweiligen Vorhaben in das Kreisstraßenprogramm zu realisieren.
  4. die Verwaltung zu beauftragen, eine Zustandserfassung der Radwege in eigener Baulast im Jahr 2021 durchzuführen.
  5. die Verwaltung zu beauftragen, auf Basis einer Abfrage bei den Städten und Gemeinden einen Vorschlag zur Betreuung der Radwege bezüglich Winterdienst zu erarbeiten.
  6. die Verwaltung zu beauftragen die mit den Städten und Gemeinden bereits begonnenen raumschaftsbezogenen Gespräche fortzuführen und deren Ergebnisse in die 2. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes einfließen zu lassen.
-

---

## **I. Sachverhalt**

Der Landkreis Karlsruhe hat früh das Potential des Radverkehrs erkannt und bereits 2010 eine Gesamtkonzeption für den Radverkehr im Landkreis erstellt. Aufgrund der Entwicklungen in den vergangenen Jahren hat der Kreistag Ende 2018 eine grundlegende Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes verabschiedet (siehe Vorlage an den Kreistag vom 22.11.2018, Nr. 48/2018).

Die Verwaltung wurde beauftragt, die im Konzept erarbeiteten denkbaren Radverkehrsmaßnahmen an Kreisstraßen auf deren mögliche Realisierung zu prüfen und künftig bei der Fortschreibung des Kreisstraßenprogramms zu berücksichtigen und für die denkbaren Radverkehrsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen bei Bund und Land-BW zu werben.

Weiter wurde beschlossen, die im Konzept enthaltenen nicht investiven Maßnahmen voranzubringen beziehungsweise zu verstetigen, organisatorische Strukturen zu etablieren als auch die dort festgelegten Ziele und Leitpunkte zu verfolgen und deren Erreichung zu messen.

Die Vorlage umfasst einen Sachstandsbericht zu den aktuellen Entwicklungen im Radverkehr, den Umsetzungsstand der nicht investiven Maßnahmen und der Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen als auch einen konkreten Umsetzungsvorschlag an den Kreisstraßen.

Die Dynamik des Radverkehrskonzeptes des Landkreises zeigt sich auch durch die Einflüsse der vielen kommunalen Konzepte, die bereits bestehen bzw. die noch in der Entwicklung sind. So wurden bereits Maßnahmen aus den erstellten Konzepten von Bad Schönborn, Bruchsal, Forst, Karlsbad, Kraichtal, Östringen und Rheinstetten in die Bundes-, Landes- und Kreislisten aufgenommen.

Auch die weiteren angedachten oder kurz vor dem Abschluss stehenden Radverkehrskonzeptionen in Oberhausen-Rheinhausen, Waghäusel und Kronau oder die Konzepte in Graben-Neudorf, Weingarten, Pfinztal, Bretten und Ettlingen werden entsprechend Berücksichtigung finden.

Bei der Darstellungsweise der Karten der Anlagen 2 und 3 möchten wir darauf hinweisen, dass alle Netzübergänge zu den Nachbarkreisen abgestimmt sind und dort weiterführen. Datenverarbeitungstechnisch dürfen die Kreise nicht über die Kreisgrenze erfassen. Somit enden die Darstellbarkeit an der Kreisgrenze.

### **1. Entwicklungen und Umsetzungsstand des Radverkehrskonzeptes**

#### **Allgemeines:**

Die Radverkehrsförderung hat seit der Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahre 2010 eine immer größere Bedeutung gewonnen und erfährt zunehmende Akzeptanz über die verschiedensten gesellschaftlichen Gruppen hinweg. Das lässt sich auch daran ablesen, dass an der Hochschule Karlsruhe Technik und Wirtschaft am 1. März

2021 eine Radverkehrsprofessur an den Start gegangen ist, an deren Konzeption als auch Weiterentwicklung die Landkreisverwaltung beteiligt ist.

### **Förderprogramme:**

Die Förderung der Infrastruktur hat sich mit der Fortschreibung der Verwaltungsvorschrift zum Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) und der Vereinbarung mit dem Bund „Sonderförderprogramm Stadt und Land“ weiter verbessert. So werden z. B. auch Planungskosten pauschal mit 10 % der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbskosten, Radverkehrskonzepte mit 50%, sowie Personalkosten - über 4 Jahre mit 50% gefördert. Zusammen mit den vom Bund in diesem Bereich vorgesehenen zusätzlichen Fördermitteln, können Fördersätze von bis zu 90% erreicht werden. Zudem müssen keine separaten Anträge beim Bund und Land mehr gestellt und können nun mit einer einzigen Antragstellung über das Land abgerufen werden. Über das Spektrum der Fördermöglichkeiten informiert und berät der Radverkehrsmanager des Landkreises Karlsruhe sowohl hausintern als auch gegenüber den Städten und Gemeinden.

### **Planung, Kommunikation und Service:**

Auch die gesundheitlichen Aspekte des Fahrradfahrens treten zunehmend in den Vordergrund. Dies konnte auch beim STADTRADELN 2020 im Landkreis Karlsruhe (28. Juni bis 18. Juli), in Form eines Höchststandes an teilnehmenden Kommunen und Radler seit dem Start der Aktion im Landkreis Karlsruhe in 2017 abgelesen werden. Nachdem der Landkreis Karlsruhe 2019 mit 12 teilnehmenden Kommunen die zweitmeisten Kilometer im Land Baden-Württemberg erradelt hat, wurde 2020 mit 19 angemeldeten Kommunen erneut eine sehr gute Platzierung erreicht so, dass wir nun auch bundesweit unter die TOP 10 gekommen sind und lediglich eine weitere Landkreiskommune gefehlt hat, um bundesweit auf Platz 2 zu kommen. Auch in diesem Jahr werden wir mit derzeit 24 am STADTRADELN angemeldeten Kommunen wieder einen neuen Rekord erzielen.

Seit dem Zeitpunkt der 1. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes konnten folgende Projekte abgeschlossen werden:

- Beschilderung des PAMINA-Radweg Alb-Rhein mit Weiterführung entlang der Lauter.
- Beschilderung des Badischen Weinradwegs.
- Das Ziel aus dem Radverkehrskonzept, das über 50% unserer Kommunen Planungen zur Radverkehrsförderung besitzen, wurde erreicht.
- Der Radroutenplaner des Landkreises Karlsruhe wurde nach Rückzug des Landes aus dem Betrieb wie zuvor wieder in unserem Hause aufgebaut und weiter verbessert.
- Das Radverkehrskataster „Web-GIS“ des Landkreises Karlsruhe wurde nach Rückzug des Landes aus dem Betrieb wie zuvor wieder in unserem Hause aufgebaut und weiter verbessert.
- Erhalt der Landesauszeichnung „Fahrradfreundlicher Landkreis“.

Aktuell in Bearbeitung befinden sich aus dem Radverkehrskonzept folgende Projekte:

- Überplanung der Beschilderung der reinen Landesradfernwege im Zuge des RadNETZ-BW (aktuell Stromberg-Murratal-Weg, Veloroute Rhein und Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee-Weg).
- Beschilderungsverdichtung des Hauptradverkehrsnetzes (Die Schilder befinden sich in der Produktion und werden ab Ende Mai angebracht).
- Beschilderung PAMINA-Radweg Rheinpark-Nord, wird im Zuge der Neubeschilderung der Veloroute Rhein in 2021 umgesetzt.
- Mit der Bereitstellung von Diensträdern mit weiteren Ausbauplänen in Verbindung mit der KVV und Nextbike, Verortung des Fahrrades bei den Gesundheitstagen, Testradeln von Pedelecs im Rahmen der Pendlerkampagne der AGFK-BW, Einrichtung eines Arbeitskreises für den weiteren Ausbau der Radverkehrsförderung im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, quantitativer und qualitativer Ausbau unserer Fahrradabstellanlagen, Job-Bike etc. wird die Nutzung des Fahrrads für die Belegschaft greifbarer.
- Die ersten Mobilitäts-Ports von RegioMove befinden sich im Aufbau.
- Erste Gespräche in Bezug auf eine Verbesserung der Datengrundlage zur Nutzung der Verkehrsträger „Modal-Split“ wurden geführt. Falls der Landkreis Karlsruhe „Fahrradfreundlicher Landkreis“ werden sollte, wird diese Maßnahme für die Re-Zertifizierung zwingend erforderlich. Diese Daten wären auch für die ÖPNV-Planung und das Entwicklungs-Controlling als auch für das in der Planung befindliche Mobilitätskonzept des Landkreises Karlsruhe von großem Wert.
- Die Planungen zur Einrichtung einer „Rad-Reise-Region Karlsruhe“ finden derzeit unter unserer Federführung zusammen mit Karlsruhe Tourismus, Albtal Plus

- und Kraichgau-Stromberg-Tourismus statt. In diesem Zusammenhang soll auch die gemeinsame Radwanderkarte „Karlsruhe und Region“ aus dem Jahre 2017 überarbeitet werden.
- Derzeit laufen die Vorbereitungen für die Aufnahme des Naturparkradwegs Schwarzwald Mitte/Nord und Badischen Weinradwegs als Landesradfernwege im Zuge des RadNETZ-BW und der damit in Verbindung stehenden besseren Förderbedingungen.
- Erste Gespräche für eine Auftaktveranstaltung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement zusammen mit einem Unternehmen aus dem Landkreis Karlsruhe haben stattgefunden.
- Die Wirkungskontrolle Radverkehr-BW ist gestartet.
- Es wurde mit der Erfassung von E-Bike-Strecken zur weiteren Verdichtung des Radverkehrsnetzes begonnen. Nach Abschluss werden dann an diesen Netzabschnitten - insbesondere im Kraichgau und Albgau - weitere Handlungsempfehlungen beziehungsweise Maßnahmen an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen entwickelt. Mit dem Modellprojekt Schutzstreifen Außerorts auf der K3586 zwischen Zeutern und Östringen, welches wir zusammen mit der AGFK-BW und dem Verkehrsministerium umgesetzt haben, wird eine Alternative für Infrastrukturmaßnahmen am E-Bike-Netz oder derzeit nicht umsetzbare Maßnahmen aus den Listen erprobt.

### **RadNETZ-BW:**

Unter dem RadNETZ-BW versteht man ein flächendeckendes, durchgängiges Netz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren entlang der wichtigsten Siedlungsachsen des Landes. Seine Umsetzung wurde nach Abstimmung mit allen Beteiligten von der Landesregierung im Januar 2016 beschlossen. Das RadNETZ-BW erstreckt sich über eine Vielzahl von Baulastträger mit unterschiedlichen Ansätzen und Rahmenbedingungen. Dies führt dazu, dass sich die Arbeit an diesem Netz deutlich schwieriger gestaltet, als am Kfz–Straßennetz. In Bezug auf die Maßnahmen an den Bundes- und Landesstraßen stimmt sich das Regierungspräsidium Karlsruhe sowie unser Amt für Straßen und die Verkehrsbehörde in regelmäßigen Abständen ab. In Bezug auf die Kreisstraßen wird hier auf Punkt 2. der Vorlage verwiesen. Diese zuvor genannten klassifizierten Straßen decken jedoch lediglich 25% des gesamten RadNETZ-BW ab. Bei den Baulastträgern Bund, Land und weiteren Stellen, können wir nur bei jeder Gelegenheit für Verbesserungen werben und beraten. Das gilt analog auch für Haupt-, Neben- und Ergänzungsstrecken des Kreisradverkehrsnetzes.

### **Radschnellverbindungen:**

Radschnellverbindungen sind ein Netzausbaustandard, um Radfahrerinnen und Radfahrern eine attraktive Möglichkeit zu bieten, längere Strecken zügig und sicher auf dem Radverkehrsnetz zurückzulegen. Pendler profitieren hiervon besonders. In der jüngsten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurden die Korridore im Zuge der Landesentwicklungsachsen des „RadNETZ-BW“ Karlsruhe-Offenburg, Karlsruhe-Mannheim, Karlsruhe-Heidelberg und Karlsruhe-Pforzheim noch allgemein beschrieben; das Straßengesetz Baden-Württemberg wurde zwischenzeitlich angepasst und die Machbarkeitsstudien sind abgeschlossen. Ergebnis ist, dass das Land Baden-

Württemberg beziehungsweise das Regierungspräsidium Karlsruhe für das Thema Radschnellverbindungen federführend im Landkreis Karlsruhe zuständig ist. Mit über 30.000 Einwohner ist auch die Stadt Ettlingen innerhalb deren Ortsdurchfahrt als Baulastträger nach dem Straßengesetz-BW mit verantwortlich. Für den Landkreis Karlsruhe bedeutet dies, dass er nur als Träger Öffentlicher Belange in die weiteren Planungen eingebunden wird. Nach der Realisierung einer Radschnellverbindung wird das Landratsamt auf Grundlage des Straßengesetzes Baden-Württemberg als Untere Verwaltungsbehörde den Betrieb und die Unterhaltung der neuen Verbindungen - mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Ettlingen - übernehmen. Aktueller Stand ist, dass erste Gespräche zwischen dem federführenden Regierungspräsidium Karlsruhe und den weiteren Baulastträgern der Städte Karlsruhe, Rastatt und Ettlingen stattgefunden haben. Für den Abschnitt Ettlingen-Karlsruhe wurde am 30. Juli 2020 zwischen dem Regierungspräsidium Karlsruhe und den Städten Karlsruhe und Ettlingen eine Planungsvereinbarung geschlossen. Seit kurzem wurde nun auch der Abschnitt Rastatt-Karlsruhe auf den Weg gebracht. Das Land-BW hat vom Bund für die beiden Relationen Ettlingen-Karlsruhe und Rastatt-Karlsruhe eine Förderzusage erhalten. Vor 2025 ist nicht mit dem Abschluss der Planung für den ersten Abschnitt „Ettlingen-Karlsruhe“ zu rechnen. Nach 2025 sollen dann ebenfalls unter der Federführung des Regierungspräsidiums Karlsruhe der Ausbau der Strecke Rastatt-Karlsruhe und danach Friedrichstal-Karlsruhe folgen. Entsprechend der dann detailgenau feststehenden Anknüpfungspunkte an das Radverkehrsnetz, könnten dann eventuell weitere Ausbaubedarfe am weiterführenden Netz notwendig werden. Grundsätzlich machen Radschnellverbindungen insbesondere durch urbane Räume, wie z.B. zwischen Blankenloch und Karlsruhe-Waldstadt/Hagsfeld/Rintheim/Oststadt mit derzeit geringen Reisegeschwindigkeiten aufgrund von Querungen, Umwegen, Lichtsignalanlagen, stark befahrene Straßen etc. Sinn. Um beispielsweise von Kraichtal über Bruchsal nach Blankenloch zum Bahnhof zu gelangen, muss man keine einzige Ampel passieren und hat mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von über 20 km/h bereits heute faktisch eine „Radschnellverbindung“, zumal auf dieser Strecke zwischen Staffort und Blankenloch sogar ein Weg mit der entsprechenden Breite einer Radschnellverbindung existiert. Dies deckt sich mit den Aussagen der Vertreter des ADFC und vielen weiteren in den Bürgerbeteiligungen zur Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen, welche darauf hinwiesen, dass man sich auf dem Lande lieber auf die Verbesserung im Bestand konzentrieren sollte.

### **Radwege an Bundes- und Landesstraßen:**

In Anlage 1 und 2 dieser Vorlage sind eine Reihe von Radwegeprojekten an Bundes- und Landesstraßen aufgeführt. Die Reihenfolge entspricht der Priorisierung nach den Kriterien und Standards des Landes-BW, die die Landkreisverwaltung im Hinblick auf die Optimierung des Radwegenetzes vorgenommen hat. Zielnetz-Standard bedeutet, dass der Ausbau den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entspricht. Startnetz-Standard bedeutet, dass der Ausbau zu Teilen den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen entspricht. In der rechten Spalte ist der aktuelle Status im Vergleich zum Stand der jüngsten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes vom November 2018 aufgeführt.

Die im Radverkehrskonzept des Landkreises aufgeführten denkbaren Maßnahmen

ohne Unter- und Erhaltungsrelevanz an Bundes- und Landesstraßen sind grundsätzlich, vorbehaltlich einer Konkretisierung der Einzelmaßnahmen, realisierbar. Eine weitergehende Prüfung wie an unseren Kreisstraßen (siehe Punkt 2 dieser Vorlage) liegt aber nicht in der Kompetenz der Landkreisverwaltung. Hier ist in erster Linie das Land-BW zuständig.

Sämtliche Projekte hat die Verwaltung beim Regierungspräsidium als auch beim Verkehrsministerium angemeldet und wird sich auch weiterhin für eine Realisierung dieser Maßnahmen einsetzen.

Ende 2020 kam das Verkehrsministerium Baden-Württemberg auf den Landkreis zu, um erstmalig den Bedarf für ein Radwegebauprogramm an Bundes- und Landesstraßen aufzustellen. Hierzu haben wir die im Radverkehrskonzept beschlossenen zu bewerbenden Handlungsbedarfe an Bundes- und Landesstraßen (siehe Anlage 1 und 2) nochmals eingereicht. Somit läuft zukünftig die Neu- und Ausbauplanung als auch der Erhalt von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen nicht mehr federführend über das Regierungspräsidium Karlsruhe, sondern zentral über das Verkehrsministerium in Stuttgart (die Anmerkungen unter Status in Anlage 1 des Regierungspräsidiums Karlsruhe sind damit obsolet).

Zur weiteren Verbesserung der Beteiligungsmöglichkeiten der Städte und Gemeinden am Radverkehrsentwicklungsprozess hatte der AUT in seiner Sitzung vom 08.10.2020 beschlossen, in einer Arbeitsgruppenbesprechung „Radverkehr“ entsprechende Möglichkeiten auszuloten. Im Rahmen der Besprechung, die daraufhin am 18.11.2020 stattfand, wurde mit Vertretern der Fraktionen des Kreistags die Idee von Raumschaftsgesprächen entwickelt. Das erste Raumschaftsgespräch wurde am 3. März 2021 in Oberderdingen für die Raumschaft „Oberes Kraichbachtal“ (Bretten, Knittlingen, Kraichtal, Kürnbach, Oberderdingen, Sternenfels, Sulzfeld und Zaisenhausen) durchgeführt. Dabei wurden die Themen Freizeitradverkehr, Netzplanung/E-Bike und Fortschreibungen im Zusammenhang mit Handlungsbedarfen des Landes-BW an Bundes- und Landesstraßen näher beleuchtet. Vier konkrete Handlungsbedarfe wurden dort benannt, die zusammen mit weiteren Meldungen aus den derzeit sich in den letzten Zügen befindlichen Radverkehrskonzepten weiterer Städte und Gemeinden und weiterer Raumschaftsgespräche geprüft und dann die Listen und Karten entsprechend fortgeführt werden. Ein nächstes Raumschaftsgespräch ist am 12. Mai 2021 für die Raumschaft „Nördliche Hardt“ in Waghäusel geplant und soll in Waghäusel stattfinden. Als weitere Raumschaften sind die Bereiche „Südliche Hardt“, „Randzone Hardt-Kraichgau“, „Saal- und Walzbachtal“ und „Albgau“ vorgesehen.

### **Forstwege in Verbindung mit der Forstreform seit 01.01.2020:**

Es ist zu erkennen, dass sich die Interessen von ForstBW hin zur rein wirtschaftlichen Nutzung des Waldes weiter verlagert. Infrastruktur, welche aus betrieblicher Sicht nicht mehr benötigt wird, soll entfernt werden. So soll beispielsweise die Brücke über den Hirschgraben beim KIT, welche derzeit von 500 Radfahrer am Tag genutzt wird (zukünftiges Potenzial von 1.000 Radfahrer am Tag), ersatzlos entfernt werden. Damit würde eine Netzlücke im Zuge der L559 zwischen Leopoldshafen/KIT und Friedrichstal/Staffort entstehen. Gespräche unter Einbindung der Kommunen Eggenstein-Leopoldshafen,

Karlsruhe, Stutensee und dem Landkreis Karlsruhe zwischen KIT, ForstBW und Straßenbauverwaltung-BW, um hier zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen, sind aufgrund der Unnachgiebigkeit von ForstBW gescheitert. Daraufhin haben sich alle genannten Kommunen und das KIT in einem gemeinsamen Schreiben an den Forstpräsidenten gewandt. Nach Rückmeldung von ForstBW sollen die Verhandlungen wieder aufgenommen werden. Die von ForstBW angekündigte Sperrung für Ende März 2021 ist nicht erfolgt. Auch der Ausbau des Radweges entlang der L564 im Albtal verzögert sich. Nach den jüngsten Besprechungen ist eine Gesamtvereinbarung zwischen dem Land, den beteiligten Gemeinden und der neu gegründeten Anstalt ForstBW möglich, aber kompliziert. Wichtige Fragestellungen im Hinblick auf die Unterhaltslast, der zukünftigen Verkehrssicherung oder der Baulastträgerschaft sind noch zu klären. Ein aus Sicht des Landkreises gangbarer Vorschlag des Regierungspräsidiums fand noch nicht die Zustimmung der beteiligten Gemeinden, die Gespräche sind aber noch nicht abgeschlossen. Flankierend hat die Verwaltung zusammen mit dem Naturpark Schwarzwald/Mitte/Nord die Aufnahme des Naturparkradwegs als Landesradfernweg ins RadNETZ-BW beantragt um damit die Wertigkeit dieses Wegeabschnitts im Zuge des Naturparkradwegs weiter zu untermauern und die Fördermöglichkeiten weiter zu verbessern. Sobald die Beschilderungsmängel, insbesondere in den anderen Landkreisen, bis Ende 2021 behoben wurden, hat man uns die Aufnahme in Aussicht gestellt.

## **2. Realisierung von Maßnahmen an Kreisstraßen**

Für Radfahrer ist es nicht von Bedeutung, ob sie beispielsweise auf Waldwegen, inner- oder außerorts, auf Rad- oder Wirtschaftswegen, auf oder neben Gemeinde-, Kreis-, Landes-, Bundesstraßen fahren. Der Weg muss ihren Anforderungen entsprechen.

Im Hinblick auf die Baulastträgerschaft bzw. Verantwortlichkeit ist es jedoch durchaus relevant, wo sie fahren.

In Bezug auf die Straße wird dabei auch zwischen selbstständigen und nicht selbstständigen Wegen unterschieden. Ein straßenparalleler bzw. -naher Weg ist in der Regel nicht selbstständig und damit zunächst einmal der Straße und deren Baulastträger zuordenbar. Dabei gibt es jedoch eine Vielzahl von „Ausnahmen“ an Geh- und Radwegen, Betriebs- und Wirtschaftswegen in der Baulast Dritter, wie beispielsweise kombinierte Geh- und Radwege oder landwirtschaftliche Wege in der Baulast der Gemeinden. Die selbstständigen Wege sind in der Regel von der Straße abgerückt und in der Baulast Dritter.

### **a) Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge**

Im Rahmen der Umsetzungskonzeption wurden die pauschalen Maßnahmenvorschläge des Radverkehrskonzeptes des Landkreises an Kreisstraßen in konkrete Einzelvorschläge aufgeschlüsselt. Dabei wurde auch die Baulastträgerschaft berücksichtigt.

Um eine vergleichende Bewertung vornehmen zu können, wurden zunächst aus dem Radverkehrskonzept die radfahrbezogenen Kennwerte (Rad-DTV, Potential,



Netzkategorie sowie Priorität mit Blick auf das Netz) übernommen. Ergänzt wurde dies um die straßenbezogenen Daten: Zahl der täglichen Fahrzeuge (DTV), anteiliger Schwerverkehr und zulässige Geschwindigkeit.

Es folgte eine Bewertung der Maßnahme aus technischer und verkehrsrechtlicher Sicht sowie eine erste sehr pauschale Kostenannahme.

Abschließend wurde eine Realisierungsperspektive aufgrund der örtlichen Besonderheiten bzw. des daraus abgeleiteten planerischen Aufwandes ermittelt. Dabei wurde eine Einteilung in drei Kategorien vorgenommen:

- kurzfristig: 1 - 2 Jahre,
- mittelfristig: bis 10 Jahre,
- langfristig: bis 20 Jahre.

Das Planungsrecht unterscheidet nicht nach Größe oder Art einer Maßnahme. So kann auch für einen kurzen Radwegabschnitt ein Planfeststellungsverfahren erforderlich werden.

Grundsätzlich sollte bei der Umsetzungskonzeption die Priorität mit Blick auf das Netz im Vordergrund stehen. Oftmals sind jedoch die Realisierungsperspektiven aus planerischer Sicht maßgebend.

Insgesamt wurden 55 Einzelmaßnahmen ermittelt. Diese sind in der Anlage 3 im Übersichtsplan dargestellt. Dabei sind die punktuellen Maßnahmen violett und die streckenartigen Maßnahmen blau unterlegt. Die Beschreibung der einzelnen Maßnahmen sind in der Anlage 4 zu finden.

Sechs Maßnahmen konnten bereits realisiert werden:

Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
7.2	K3523	Ubstadt-Weiher	OD Weiher Ubstadter Straße
11	K3520	Östringen	freie Strecke zwischen Östringen und Mühlhausen
12	K3502	Bruchsal	freie Strecke zwischen Obergrombach und Helmsheim
14	K3584	Ubstadt-Weiher	OD Stettfeld, Am Katzbach
16	K3579	Bruchsal	freie Strecke zwischen Büchenau und L558 (Gemeinde, innerhalb OD)
24	K3563	Karlsbad	freie Strecke zwischen Obermutschelbach und K3562

Von den 6 Maßnahmen wurde lediglich eine, nämlich die im Zuge K3502 zwischen Obergrombach und Helmsheim als isolierte Einzelmaßnahme realisiert. Alle anderen wurden zusammen mit Straßenbaumaßnahmen, z.B. Ausbau der K3520 zwischen Östringen und Kreisgrenze, oder durch Dritte realisiert bzw. waren lediglich die Umsetzung verkehrsrechtlicher Anordnungen ohne nennenswerten planerischen- und baulichen Aufwand.

Bei sieben Maßnahmen sieht die Verwaltung derzeit keinen Handlungsbedarf:

Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
5.1	K3528	Karlsdorf-Neuthard	Freie Strecke zwischen Karlsdorf und Neuthard
5.4	K3528	Karlsdorf-Neuthard	OD Neuthard Spöcker Straße
6.2	K3529	Karlsdorf-Neuthard	OD Neuthard Waldstraße
27	K3525	Forst, Hambrücken	freie Strecke zwischen Weiher und Hambrücken (Kronauer Allee)
33.1	K3537	Oberhausen-Rheinhausen, Philippsburg	freie Strecke zwischen Philippsburg und Oberhausen
37	K3575	Bad Schönborn, Kronau	freie Strecke zwischen Kronau Verlängerung Kirrlacher Straße und K3576
38	K3522	Bad Schönborn	freie Strecke zwischen Mingolsheim und B292

Und sechs Maßnahmen sind in der alleinigen Baulast von Städten und Gemeinden:

Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
6.3	K3529	Karlsdorf-Neuthard	OD Neuthard Büchenauer Straße (Geh- u. Radweg innerhalb OD)
7.1	K3523	Ubstadt-Weiher	OD Weiher Ubstadter Straße (Geh- u. Radweg innerhalb OD)
8	K3524	Ubstadt-Weiher	OD Weiher Höhe Seeweg (Gehweg innerhalb OD)
18	K3501	Bruchsal	freie Strecke zwischen Unter- und Obergrombach (Vereinbarung mit Gemeinde)
34	K3529	Karlsdorf-Neuthard, Bruchsal	freie Strecke zwischen Büchenau und Neuthard (Vereinbarung mit Gemeinden)
35	K3507	Oberderdingen, Kürnbach	freie Strecke zwischen Kürnbach und Flehingen Verlängerung Kürnbacher Straße (Wirtschaftsweg)

Die Landkreisverwaltung wird bei den betroffenen Gemeinden deren Einschätzung bezüglich Realisierung der Maßnahmen erfragen bzw. bei einer Realisierung bei Bedarf beratend zur Verfügung stehen.

Es verbleiben somit 36 Maßnahmen in der Baulastträgerschaft des Landkreises, teilweise mit Beteiligung Dritter.

Übersicht der kurzfristigen Maßnahmen:

Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
23.1	K3506	Bretten	freie Strecke K3503 - Bauerbach
28	K3541	Pfinztal	OD Berghausen, Wöschbacher Straße

## Übersichtlichkeit der mittel- und langfristigen Maßnahmen

Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
1.1	K3537	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
1.2	K3537	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
1.3	K3537	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
2.1	K3578	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
2.2	K3578	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
Nr.	Straße	Gemeinde	Lage
2.3	K3578	Oberhausen-Rheinhausen	OD Oberhausen
3.1	K3578	Oberhausen-Rheinhausen	OD Rheinhausen
3.2	K3578	Oberhausen-Rheinhausen	OD Rheinhausen
4	K3581	Rheinstetten	B36 - Heckelweg
5.2	K3528	Karlsdorf-Neuthard	OD Neuthard
5.3	K3528	Karlsdorf-Neuthard	OD Karlsdorf
6.1	K3529	Karlsdorf-Neuthard	OD Neuthard
9	K3521	Östringen	OD Östringen
10	K3581	Rheinstetten	freie Strecke Silberstreifen - Ettlingen
13	K3517	Kraichtal	freie Strecke Oberöwisheim - Neuenbürg
15	K3556	Waldbronn	freie Strecke Etzenrot-Neurod
17	K3506	Gondelsheim, Bretten	freie Strecke Gondelsheim – Neibsheim
19	K3503	Kraichtal	freie Strecke Oberacker – Münzesheim
20	K3579	Stutensee	freie Strecke zwischen L559 - L569
21	K3579	Stutensee	freie Strecke Staffort - L560
22	K3546	Ettlingen	freie Strecke L607 – Schluttenbach
23.2	K3506	Bretten	freie Strecke Büchig – Bauerbach
25	K3514	Kraichtal	freie Strecke Landshausen – Elsenz
26	K3517	Kraichtal, Östringen	freie Strecke Neuenbürg – Odenheim
29	K3533	Stutensee, Graben-Neudorf	freie Strecke Friedrichstal – Graben
30.1	K3512	Kraichtal	freie Strecke Menzingen – Bahnbrücken
30.2	K3512	Kraichtal	freie Strecke Menzingen – Bahnbrücken
31	K3512	Oberderdingen, Kraichtal	freie Strecke Flehingen – Bahnbrücken
32.1	K3568	Bretten	freie Strecke Sprantal - Nussbaum

32.2	K3568	Bretten	freie Strecke Sprantal – Nussbaum
33.2	K3537	Oberhausen- Rheinhausen, Phi- lippsburg	freie Strecke Oberhausen – Philippsburg
36	K3503	Bretten	Freie Strecke zwischen K3504 – B293
39	K3522	Bad Schönborn., Kronau	freie Strecke Mingolsheim – Kronau
40	K3523	Ubstadt-Weiher	freie Strecke Weiher – Ubstadt

Die geschätzten Kosten stellen sich, wie folgt, dar:

Anzahl der Maßnahmen	Baulast/ Handlungsbedarf	Geschätzte Kosten
55	Gesamt	21.500.000 €
6	umgesetzt	1.200.000 €
7	kein Handlungsbedarf	3.000.000 €
6	Baulast Gemeinden	1.100.000 €
36		16.200.000 €

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick der Maßnahmen im Hinblick auf eine zeitliche Perspektive der Realisierung sowie einen ersten Kostenansatz.

Anzahl der Maßnahmen	zeitliche Perspektive	geschätzte Kosten
2	kurzfristig	900.000 €
17	mittelfristig	2.300.000 €
17	langfristig	13.000.000 €
36		16.200.000 €

Im Radverkehrskonzept wird eine Realisierung aller Maßnahmen bis 2040 angestrebt. Verteilt auf die Jahre würde sich ein durchschnittlicher Mittelbedarf in Höhe von rund 800.000 € pro Jahr ergeben. Bei einer angenommenen Förderquote von 60% würde damit der Eigenanteil des Landkreises bei rund 320.000 € pro Jahr liegen.

Die Aufwendungen werden sich jedoch aufgrund des für die einzelnen Maßnahmen erforderlichen Planungsvorlaufs nicht gleichmäßig auf die kommenden Haushaltsjahre verteilen.

Eine Annäherung an den durchschnittlichen Mittelbedarf wird sich tendenziell frühestens ab 2025 einstellen.

Für die Umsetzung rechnet die Verwaltung neben den reinen Planungs- und Baukosten auch mit einem höheren personellen Aufwand im Amt für Straßen, da diese

Maßnahmen zusätzlich zu den laufenden Bauprogrammen zu realisieren sind. Es werden hierfür zwei technische Stellen angesetzt (Ingenieur und Bauaufsicht). Insbesondere für die mittel- und langfristigen Maßnahmen ist überwiegend mit einer vertieften Planung zu rechnen, Grunderwerb wird erforderlich werden, Fördermittel sind zu aquirieren und Vereinbarungen mit Dritten sind abzuschließen. Eine temporäre Reduzierung der laufenden Bauprogramme zu Gunsten einer priorisierten Realisierung von Radwegen ist nach Ansicht der Verwaltung nicht zielführend oder oftmals nichtmöglich. Neben den reinen Erhaltungsmaßnahmen an Straßen, werden in der Regel Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit realisiert. Darüber hinaus würden häufig auch Synergieeffekte verloren gehen, die durch gemeinsame Vorhaben mit Dritten möglich sind oder zu denen der Landkreis aufgrund gesetzlicher Vorgaben gebunden ist, z.B. Kreuzungsrichtlinien.

#### b) Zustandserfassung der Radwege in eigener Baulast

Analog zur ganzheitlichen Betrachtung der Kreisstraßen sollte neben der Schließung von Netzlücken oder der Beseitigung von Sicherheitsdefiziten auch der Bestand der Radwege bedarfsgerecht erhalten werden. Um diesen Aufwand mittel- und langfristig finanziell beziffern zu können, schlägt die Verwaltung eine Zustandserfassung der Wege in eigener Baulast im kommenden Jahr vor. Damit wäre es möglich, die Ergebnisse bei der Fortschreibung des Kreisstraßenprogramms zu berücksichtigen. Dies entspricht einem weiteren Ziel des Radverkehrskonzeptes.

Auf Anregung im AUT werden im 2. Halbjahr von Seiten der Kreisverwaltung Vorschläge unterbreitet, inwieweit man der Ausbau unter zusätzlichem Einsatz von personellen und finanziellen Ressourcen beschleunigt werden könnte.

#### c) Standard in Betrieb und Unterhaltung der Radwege in eigener Baulast: hier Winterdienst

Nach dem Leitfaden des Radverkehrskonzeptes ist auf den Streckenabschnitten des Landes- und Kreisradverkehrsnetzes Winterdienst nach dem Straßengesetz zu verrichten. In § 9 Straßengesetz Baden-Württemberg wird dies konkretisiert. So ist der Winterdienst „nach besten Kräften“, „im Rahmen der Leistungsfähigkeit“ und „ohne Rechtsanspruch“ zu leisten.

Dem Grunde nach erfüllt der Straßenbetriebsdienst im Landkreis Karlsruhe diese Vorgabe. Auf Grundlage eines Winterdienstkonzeptes mit Räum- und Streuplänen werden neben den Straßen auch Radwege bei Bedarf gestreut und geräumt. Es handelt sich dabei insbesondere um einige wichtige auch im Winter stärker frequentierte Radwege.

Einen flächendeckenden Winterdiensteinsatz auf allen Radwegen in der Baulast des Landkreises bzw. in der betrieblichen Verpflichtung für Bund und Land kann der Straßenbetriebsdienst aktuell nicht leisten.

Eine grundsätzliche Ausweitung des Winterdienstes auf alle Radwege in eigener Baulast würde jedoch nur dann Sinn machen, wenn alle Baulastträger, also auch die Städte und Gemeinden im Landkreis Karlsruhe sich hierzu verpflichten bzw. größere zusammenhängende Abschnitte entstehen würden.

Ein „Vorrangnetz Winterdienst“ könnte man beispielsweise auf Grundlage der Zahl der täglichen Nutzer oder der Nutzung (Schulweg, Arbeitsweg) erarbeiten. Die Verwaltung rechnet in einem ersten zurückhaltenden Kostenansatz mit rund 1000 € je Kilometer Radweg.

Um ein Gesamtbild zu erhalten, schlägt die Verwaltung vor, die Städte und Gemeinden im Landkreis Karlsruhe um eine entsprechende Stellungnahme bzw. Einschätzung zu bitten.

### **Vorberatung im AUT am 25.03.2021**

In der AUT/BA-Sitzung am 25.03.2021 wurde die Durchführung des ersten Raumschaftsgesprächs und die Ankündigung weiterer Raumschaftsgespräche begrüßt. Es wurde angeregt, die Ergebnisse in die 2. Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes aufzunehmen. Darüber hinaus wurde angeregt, dass die Verwaltung prüft, welche Einzelmaßnahmen in der Radwegekonzeption schneller umgesetzt werden können und welche Ressourcen hierfür notwendig werden. Die Verwaltung wird hierfür Möglichkeiten bzw. Voraussetzungen erarbeiten und den Gremien im Herbst des Jahres vorstellen. Die Zustimmung zum Beschlussvorschlag erfolgte einstimmig.

Zwischenzeitlich erhielt der Landkreis Karlsruhe die Landesauszeichnung „fahrradfreundlicher Landkreis“. Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen war es ein Anliegen, diese Zertifizierung des Landes Baden-Württemberg zu erhalten. Das Zertifizierungsverfahren war umfassend. Als sehr gut hat die Prüfkommision das Radverkehrskonzept sowie die Kommunikationsarbeit bewertet. Verbesserungspotentiale bestehen in der Erhebung von Verkehrsdaten (Modal-Split-Erhebung), im Erhalt, bei der Verbesserung in Bezug auf Bike & Ride und im betrieblichen Mobilitätsmanagement. Entsprechende Maßnahmen sind im Radverkehrskonzept verankert und werden sukzessive abgearbeitet.

Die Angelegenheit wurde im AUT am 25.03.2021 vorberaten und dem Kreistag einstimmig zur Beschlussfassung empfohlen.

## **II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen**

Für die Maßnahmen werden im Zeitraum von 2021 – 2040 grob geschätzt Mittel in Höhe von 16.200.000 € benötigt. Das entspricht durchschnittlich im Jahr rd. 800.000 €. Es ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen überwiegend nach dem LGVFG förderfähig sind. Bei einer konservativ angenommenen Förderquote von 60% würde der Eigenanteil des Landkreises bei 320.000 € liegen.

Die Maßnahmen werden im Rahmen des Kreisstraßenprogramms zur Entscheidung vorgelegt und werden bei den jeweiligen Haushaltsplanungen angemeldet und je nach Bereitstellung der Haushaltsmittel entsprechend umgesetzt.

Maßnahmen im geringen Umfang (z.B. Markierungsarbeiten) werden aus den laufenden Betriebsmitteln bei der Kostenstelle 54200100 finanziert.

Für eine Zustandserfassung der Geh- und Radwege werden Kosten von ca. 20.000 € angesetzt.

Für eine strukturierte Umsetzung der Kreisradwege ist zudem eine Stelle im gehobenen sowie eine Stelle im mittleren Dienst erforderlich.

Das Land Baden-Württemberg will Stellen von sogenannten Kreiskoordinatoren für die Radverkehrsnetze im Rahmen der nachhaltigen Mobilität fördern. Die Landkreisverwaltung hat hierzu frühzeitig einen Antrag gestellt und im vergangenen Jahr einen Bewilligungsbescheid (50% der Personalkosten für die Dauer von 4 Jahren) erhalten. Eine befristete Stellenbesetzung konnte bereits im November vergangenen Jahres erfolgen.

Die Besetzung der Stelle im mittleren Dienst ist aufgrund der Ergebnisse der Haushaltsberatungen für das Jahr 2021 nicht erfolgt.

### **III. Zuständigkeit**

Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung ist der Kreistag gemäß § 1 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe zuständig. Die Angelegenheit wurde gemäß § 4 Abs. 2 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe im Ausschuss für Umwelt und Technik am 25.03.2021 vorberaten, da dieser für das Aufgabengebiet „Straßenwesen“ zuständig ist.