

Sitzungsvorlage		AUT/41/2023	
<p>Radverkehr im Landkreis Karlsruhe - Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept - Zustandserfassung der Radwege an Kreisstraßen - Betrieb und Unterhaltung der Radwege im Landkreis Karlsruhe</p>			
TOP	Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
5	Ausschuss für Umwelt und Technik / Betriebsausschuss Abfallwirtschaftsbetrieb	14.12.2023	öffentlich

2 Anlagen	1. Karte Zustandserfassung Radwege 2. Karte Vorrangnetz
------------------	--

Beschlussvorschlag

Der Ausschuss für Umwelt und Technik

1. nimmt den Sachstand zum Radverkehrskonzept und die Zustandserfassung zur Kenntnis,
2. beauftragt die Verwaltung, die aus der Zustandserfassung erforderlichen Sanierungen an Wegen in eigener Baulast im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel durchzuführen und
3. das Konzept für den Betrieb und die Unterhaltung der Radwege im Landkreis Karlsruhe weiterzuverfolgen.

I. Sachverhalt

1. Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept

a) Allgemeines

Schwerpunkte in diesem Jahr waren die Umsetzung der Kreistagsbeschlüsse vom 06.05.2021 bezüglich der Zustandserfassung der Radwege in der Baulast des Landkreises und die Ausarbeitung eines Vorschlages zu Betrieb und Unterhaltung der Radwege.

Darüber hinaus prägte die Modal-Splitt-Erhebung und die Umsetzung geplanter Maßnahmen das Jahr 2023.

b) Mobilität in Städten – SrV 2023

Neue Erkenntnisse für den Radverkehr, aber auch für den ÖPNV, erwartet die Verwaltung von einer Modal-Split-Erhebung. Im Juni 2022 wurde die TU Dresden beauftragt, eine Haushaltsbefragung zur Alltagsmobilität im Jahr 2023 durchzuführen. Die Erhebung dient der Ermittlung von Kennwerten des Verkehrs, die als Planungsgrunddaten Verwendung finden. Die Befragungen sind perspektivisch im Februar 2024 abgeschlossen, die vereinbarte Zahl an Stichproben wird erfreulicherweise nach in allen Untersuchungsräumen erreicht. Nach Auswertung der Daten durch die TU Dresden ist das Ergebnis für das Jahr 2025 angekündigt. Die Verwaltung wird über den weiteren Verlauf 2024 berichten.

c) Umsetzungsstand der Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2018

Mit Stand November 2023 sind von den insgesamt 55 Maßnahmen im Kreisradverkehrskonzept 13 Maßnahmen umgesetzt, 13 Maßnahmen in Planung, 23 Maßnahmen offen und bei 6 Maßnahmen wird aktuell kein Handlungsbedarf gesehen. Die Herausforderung bei der Planung und Umsetzung der noch offenen Maßnahmen besteht häufig darin, den freihändigen Grunderwerb tätigen zu können, hinzu kommen regelmäßig Belange des Umwelt- und Naturschutzes oder „Zwangspunkte“ der bestehenden Bebauung.

d) Bauliche Maßnahmen im Jahr 2023 und Maßnahmen aus dem Investitionsprogramm

Die folgenden baulichen Maßnahmen an Kreisstraßen wurden im vergangenen Jahr umgesetzt:

K3581 Querungshilfe Heckelweg bei Rheinstetten-Forchheim

Der Bau einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel dient der Erleichterung der Querung der K3581 nahe der B36. Die Maßnahme konnte ohne einen größeren Eingriff in die Straße durchgeführt werden. Es wurden lediglich Inselemente im Oberbau verankert und die Markierung geändert. Die Kosten beliefen sich damit auf rund 7.000 EUR.

K3504 Querungshilfe bei Bretten-Büchig

Im Rahmen einer Flurneuordnung wurde durch das Amt für Vermessung, Geoinformation und Flurneuordnung ein straßenbegleitender Weg entlang der K3503 gebaut. Ergänzend hierzu konnte durch den Bau einer Querungshilfe im Einmündungsbereich der K3504 und der Sanierung eines Teilstücks des straßenparallelen Wirtschaftsweges die Situation für die Radfahrer von bzw. nach Bretten erheblich verbessert werden. Die Kosten für die Sanierung des Wirtschaftsweges trägt die Stadt Bretten. Die Kosten für den Bau der Querungshilfe trägt der Landkreis. Diese belaufen sich auf rund 50.000 EUR

Maßnahmen aus dem Investitionsprogramm:

K3506 Radweg zwischen Gondelsheim – Bretten-Neibsheim

Ergänzend zur bestehenden Radverbindung zwischen Bretten-Neibsheim und Gondelsheim über Wirtschaftswegen entlang des Talbachs sollte eine straßennahe Alternative entwickelt werden. Die Vorplanung wurde zwischenzeitlich erstellt. Aktuell ist ein freihändiger Grunderwerb jedoch nicht möglich. Eine Verhältnismäßigkeit für die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens zur Erlangung des Baurechts erscheint in diesem Fall nicht gegeben. Es wird gemeinsam mit den Gemeinden geprüft, ob es ggf. denkbare Alternativen gibt.

K3512 Radweg zwischen Menzingen und der Waldmühle

Im Zuge der gebauten Rindentlastungsstraße Menzingen wird der Bau eines Radwegelückenschlusses zwischen Menzingen und der Waldmühle von der Stadt Kraichtal geplant. Die Kosten belaufen sich derzeit auf ca. 590.000 €. Der Zuschuss nach dem Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz beträgt voraussichtlich rd. 355.000 €. Eine Realisierung ist ab dem Jahr 2024 zu erwarten.

e) Markierungsmaßnahmen

Insbesondere in den Ortsdurchfahrten ist aufgrund der vorhandenen Breiten zwischen der Wohnbebauung in der Regel keine separate Radinfrastruktur umsetzbar. Eine Trennung des Rad- vom Fußverkehrs ist dabei sowohl für den Rad- als auch für Fußverkehr objektiv sicherer als eine gemeinsame Führung bei Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr. Der Radverkehr muss und soll auf der Straße fahren, wenn es die Verkehrsbelastung zulässt. Im Idealfall werden dem Radverkehr dabei Bereiche abmarkiert, die ihm vorbehalten sind und die sichtbar machen, dass die Radfahrenden gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sind.

Leider sind in den Ortsdurchfahrten häufig weder Radfahrstreifen noch Radschutzstreifen markierbar, da die notwendigen Fahrbahnbreiten von $\geq 8,5$ m respektive $\geq 6,6$ m in der Regel nicht vorhanden sind. Befinden sich Längsparkstände im Seitenraum sind zudem noch Sicherheitstrennstreifen von 0,75 m zu markieren.

Eine weitere Möglichkeit dem Kfz-Verkehr sichtbar zu machen, dass der Radverkehr auf der Straße erwünscht ist, sind Fahrradpiktogramme mit Richtungspfeil, die in regelmäßigen Abständen wiederholt werden (Piktogrammketten). Hierzu gibt es bislang keine Vorgaben aus den Regelwerken, die Verwaltung hat sich jedoch mit der Polizei auf Einsatzkriterien, Abmessungen und Aussehen verständigt, welche bei künftigen Verkehrsschauen als Entscheidungsgrundlage dienen können und wird dies aktiv in die Verkehrsschauen einbringen. Erste Piktogrammketten wurden bereits in Kronau im Zuge der K3522 aufgebracht.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) an signalgesteuerten Knotenpunkten ermöglichen es den Radfahrenden sich vor den Kfz aufzustellen und so im Blickfeld der Autofahrenden zu sein. Schlüssig ist eine Markierung von ARAS jedoch nur, wenn im Vorfeld ein Radfahrstreifen oder ein Radschutzstreifen abmarkiert ist um die Zufahrt zum ARAS zu gewährleisten. In der Regel ergibt sich die Möglichkeit der Markierung eines ARAS nur im Rahmen eines Knotenpunktumbaus, da sich die Umlaufzeiten der Anlage ändern und meist ein zusätzlicher Flächenbedarf erforderlich wird.

f) Ausblick Radverkehrskonzept 2026

Das Radverkehrskonzept des Landkreises Karlsruhe wurde erstmalig 2010 beschlossen und 2018 fortgeschrieben. Es ist das Ergebnis intensiver Abstimmungen mit den Städten und Gemeinden und ist somit auch als gemeinsames Radverkehrskonzept zu verstehen. Seitdem gab und gibt es eine Vielzahl neuer Voraussetzungen, die eine Überarbeitung des Radverkehrskonzeptes bedingen. Dies sind z. B. geänderte infrastrukturelle Voraussetzungen, gewachsene Qualitätsstandards und zunehmend die Verbreitung von E-Bikes. Auch haben die Raumschaftsgespräche in den Jahren 2021 und 2022 neue Impulse gegeben.

Die Verwaltung beabsichtigt 2026 das Radverkehrskonzept erneut fortzuschreiben. Für die Überarbeitung ist nach einer systematischen Überprüfung des jetzigen Netzes unbedingt ein Beteiligungsverfahren vorzusehen, um weitere Bedarfe zu identifizieren aber auch um die sukzessiv steigende Zahl an kommunalen Konzepten und die der Nachbarlandkreise schlüssig zu berücksichtigen. Zu einer systematischen Radverkehrsförderung gehören neben den baulichen Maßnahmen eine Vielzahl anderer Maßnahmen, die künftig stärker in den Fokus rücken sollten. So sollten beispielsweise die im aktuellen Radverkehrskonzept enthaltenen „Leitpunkte“ mit messbaren Zielen befüllt werden.

g) Zustandserfassung der Radwege an Kreisstraßen

Gemäß dem Beschluss des Kreistages vom 06.05.2021 wurde in diesem Jahr die Zustandserfassung und Bewertung (ZEB) der Wege an Kreisstraßen durchgeführt. Im Landkreis befinden sich ca. 112 km Wege, die für die Benutzung durch den Radverkehr ausgewiesen bzw. zugelassen sind. Diese wurden bei der ZEB 2023 aufgenommen. Hiervon sind ca. 22 km in der Zuständigkeit und Baulast des Landkreises

Darüber hinaus befinden sich in der Zuständigkeit des Landkreises eine Vielzahl kürzerer Abschnitte (von oftmals nur wenigen Hundert Metern) die im Zuge von Wegen in der Haupt-Zuständigkeit der Gemeinden liegen. Längere Abschnitte, zusammenhängender und im Radnetz des Landkreises eigenständig wirksame Radwege sind:

Straße	Netzklasse	Breite	Länge	Von	Nach	Zustand
K3501	Nebenradstrecke	2,0	1,2	Büchenau	Untergrommbach	gut
K3521	RadNETZ-BW	2,8	0,7	Östringen	Kreisgrenze	gut
K3525	Nebenradstrecke	2,5	1,9	L560	Hambrücken	gut - befr.
K3535	Hauptradstrecke	2,0	2,5	Philippsburg	Waghäusel	gut
K3537	Hauptradstrecke	2,0	0,5	Oberhausen		gut
K3539	Nebenradstrecke	2,8	0,9	Staffort	Weingarten	gut
K3539	Nebenradstrecke	2,8	0,6		Weingarten	gut
K3574	Hauptradstrecke	2,5	0,4		Graben-Neudorf	gut
K3574	Hauptradstrecke	2,0	0,4		Graben-Neudorf	gut
K3575	Nebenradstrecke	2,0	0,4	Ubstadt-Weiher		gut
K3578	Hauptradstrecke	2,5	0,4	Oberhausen	Rheinhausen	sehr gut
K3579	RadNETZ-BW	2,2	0,9		Stutensee	gut
K3584	RadNETZ-BW	2,0	0,8	Ubstadt	Weiher	gut
K3588	Hauptradstrecke	2,1	0,8	B35	Rheinhausen	gut - befr.
K3588	Hauptradstrecke	2,5	0,9	Philippsburg	Waghäusel	gut - befr.
Summe			13,3			

Diese befinden sich mit Ausnahme eines Teilabschnitts des Weges entlang der K3525 bei Hambrücken (im Bereich der Überführung über die BAB A 5), eines kurzen Abschnittes entlang der K3533 in Graben-Neudorf sowie kleinerer Teilbereiche in einem durchweg guten Zustand.

Mittelfristiger Bedarf für Erhaltungsmaßnahmen auf Radwegen in der Zuständigkeit des Landkreises besteht derzeit auf insgesamt ca. 1 km Länge. Die Kosten hierfür werden auf ca. 100.000 EUR geschätzt. Diese Maßnahmen sollen, wie bisher, im Rahmen des laufenden Kreisstraßenerhaltungsprogramms umgesetzt werden.

Bereits in den vergangenen Jahren wurden Radwege in der Zuständigkeit des Landkreises bei Bedarf und passender Gelegenheit im Rahmen des Kreisstraßenerhaltungsprogramms saniert. So wurde beispielsweise 2023 der Radweg zwischen Oberhausen und Rheinhausen im Zusammenhang mit der Verlegung von Glasfaserkabeln auf einer Länge von 1,2 km durchgängig saniert, wobei der Landkreis dabei mit 75.000 EUR nur in etwa die Hälfte der Gesamtkosten der Sanierung selbst tragen musste.

Aus den Ergebnissen ist demnach keine Erforderlichkeit eines separaten Erhaltungsprogrammes ableitbar. Die Wege sollten in einem Turnus von 5 Jahren regelmäßig im Rahmen einer ZEB überprüft werden und im Zuge des Kreisstraßenprogramms wie in der Vergangenheit bereits begonnen gesamtheitlich bei Sanierungs- und Baumaßnahmen mitbedacht und umgesetzt werden.

Die Ergebnisse der Wege an Kreisstraßen in Baulast der Städte und Gemeinden werden diesen zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

h) Betrieb und Unterhaltung der Radwege im Landkreis Karlsruhe

Weiter hat der Kreistag die Verwaltung damit beauftragt, einen Vorschlag für die Betreuung der Radwege im Rahmen eines koordinierten Winterdienstes zu erarbeiten.

Als Grundlage hierfür dient ein Abgleich mit den Städten und Gemeinden im Landkreis Karlsruhe zur Baulast sowie zur Betriebs- bzw. Unterhaltungspflicht der Wege. Dabei hat sich die Verwaltung auf die parallel zu den klassifizierten Straßen verlaufenden Wege konzentriert.

Danach hat das Radnetz im Landkreis Karlsruhe eine Gesamtlänge von rund 1.500 km. Davon verlaufen rund 340 km Wege entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Hiervon wiederum ist für rund 106 km das Landratsamt Karlsruhe, überwiegend in seiner Funktion als untere Verwaltungsbehörde an Bundes- und Landesstraßen, unterhaltungspflichtig. Lediglich für rund 22 km trägt der Landkreis Karlsruhe als Baulastträger die „Gesamtverantwortung“.

Dabei sind die vom Landratsamt Karlsruhe zu betreuenden Wege über den gesamten Landkreis verteilt. Erschwerend kommt hinzu, dass auch bei den einzelnen Verbindungen die Unterhaltungspflicht häufig wechselt. Einzelne Abschnitte sind teilweise weniger als hundert Meter lang. Es ist leicht nachvollziehbar, dass aufgrund der aktuellen „räumlichen Vorgaben“ eine effiziente Unterhaltung durch alle Verantwortlichen nur schwer möglich ist.

Aus Sicht der radfahrenden Nutzerinnen und Nutzer kommt hinzu, dass sie sich eigentlich nicht für die Verantwortlichkeiten interessieren, sondern sich ein entsprechend unterhaltenes Wegenetz wünschen, das eine ganzjährige Nutzung ermöglicht.

Grundsätzlich ist nach § 9 des Straßengesetzes Baden-Württemberg zu beachten, dass der Winterdienst „in dem für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Straßenverkehrs erforderlichen Umfang nach besten Kräften“ erfolgen soll. Dies verbunden mit der Feststellung, dass „ein Rechtsanspruch hierauf nicht besteht“.

Die Herausforderung besteht dabei insbesondere darin, die Interessen aller Verkehrsteilnehmer auf Grundlage nachvollziehbarer Kriterien, z. B. Verkehrsbedeutung oder Gefahrenpotential, zu berücksichtigen und daraus eine Winterdienstplanung zu erstellen.

Das nun entwickelte, aus den Nutzerhäufigkeiten abgeleitete, Vorrangnetz kann ein weiteres Instrument in der Winterdienstplanung darstellen.

Das rund 185 km lange Vorrangnetz besteht dabei aus:

- dem RadNETZ BW Alltag, das die Ober- und Mittelzentren miteinander verbindet und durch die hohen Qualitätsstandards und eine durchgängige wegweisende Beschilderung ganzjährig stark frequentiert ist,
- ergänzt um die Wege, die eine Nutzungshäufigkeit > 250 Radfahrenden/Tag aufweisen und damit ebenfalls als verkehrswichtig eingestuft werden,
- zuzüglich einiger Lückenschlüsse zur Vervollständigung des Netzes.

In dem Vorrangnetz wird nicht nach Baulasträger bzw. Betriebs- und Unterhaltungspflicht unterschieden, es wurde nur auf Grundlage des unterstellten Nutzerverhaltens entwickelt.

Das Landratsamt Karlsruhe ist unter Bezug auf das Gesamtnetz nur für einen Wegeanteil von rund 7 % unterhaltungspflichtig, welcher wiederum sehr kleinteilig im gesamten Landkreis verteilt ist. Eine Betreuung dieser Abschnitte durch die drei Straßenmeistereien erscheint dadurch zeit- und kostentechnisch wenig effizient. Ein hoher Aufwand durch entsprechende Leerfahrten würde sich nicht vermeiden lassen. Gleichzeitig wäre eine durchgängige Befahrbarkeit für den Radverkehr vermutlich nur eingeschränkt möglich.

Nach Auffassung der Verwaltung sollten daher betriebliche Kooperationsmöglichkeiten mit den Städten und Gemeinden geprüft werden. Dabei wäre aus Sicht der Verwaltung eine dezentrale Betreuung durch die Städte und Gemeinden gegen Kostenerstattung anzustreben.

Da die Städte und Gemeinden zur Betreuung ihres Wegenetzes bereits Leistungen erbringen, würde unter Umständen eine Kostenerstattung des Landkreises einen ergänzenden Deckungsbeitrag an deren Kosten bzw. Leistungen darstellen.

So konnten beispielsweise bereits in der Vergangenheit mit den Städten Ettlingen, Rheinstetten und Stutensee und den Gemeinden Malsch und Oberderdingen Vereinbarungen abgeschlossen werden, auf die gegebenenfalls aufgebaut werden kann.

Durch die Unterstützung der Städte und Gemeinden könnte die Präsenz in der Fläche deutlich verbessert werden. Gemeinsam könnte man ein deutliches Zeichen für eine systematische Radverkehrsförderung im Landkreis Karlsruhe setzen.

Insofern schlägt die Verwaltung vor, sich mit den 32 Städten und Gemeinden bezüglich deren Einschätzung zum Nutzerverhalten der Radfahrenden auszutauschen, um gegebenenfalls das vorgeschlagene Vorrangnetz nach zu justieren bzw. deren Bereitschaft zum Abschluss von Unterhaltungsvereinbarungen zu erfragen. Dabei sollte dafür geworben werden, sich auf ein Vorrangnetz zu verständigen und dies als ein Instrument im künftigen Ressourceneinsatz zu berücksichtigen. Es kann dazu dienen, die begrenzten Ressourcen aller Akteure zu strukturieren und zu koordinieren, so dass der Winterdienst auf Radwegen künftig effizienter durchgeführt werden kann.

II. Finanzielle / Personelle Auswirkungen

Die Vorhaben für die Radwege in der Baulast des Landkreises werden im Rahmen des Kreisstraßenprogramms zur Entscheidung vorgelegt und werden bei den jeweiligen Haushaltsplanungen angemeldet und je nach Bereitstellung der Haushaltsmittel umgesetzt.

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

III. Zuständigkeit

Nach § 4 Abs. 2 der Hauptsatzung des Landkreises Karlsruhe ist der Ausschuss für Umwelt und Technik für das Aufgabengebiet „Straßenwesen“ zuständig.