

Antrag

der Abg. Hans-Martin Haller u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Radwegebau 4.0

Antrag

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

1. wie sich im Durchschnitt die Kosten beim Bau einer Landesstraße mit parallel verlaufendem Radweg auf den Anteil der Straße und des Radwegs aufteilen;
2. inwiefern beim Radwegebau, ähnlich wie beim Straßenbau, nach Möglichkeiten gesucht wird, durch eine Absenkung der Standards zu kostengünstigerem Bauen zu gelangen;
3. zu welchen Ergebnissen und Konsequenzen diese unter Ziffer 2 nachgefragten Überlegungen ggf. bereits geführt haben;
4. inwiefern es Überlegungen gibt, in Baden-Württemberg – ähnlich wie in den Niederlanden – Radwege des Landes aus Bodenplatten mit Solarzellen zu bauen und den daraus gewonnenen Strom zum Nutzen der Landeskasse ins Stromnetz einzuspeisen und dadurch mittelfristig den Radwegebau aus sich selbst heraus zu finanzieren.

18. 12. 2014

Haller, Binder, Drexler, Maier, Rivoir SPD

Begründung

Nach Ansicht des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur gibt es beim Straßenbau Einsparpotenziale durch ein Absenken der Standards. Gleiches trifft natürlich auch auf den Radwegebau entlang von Landesstraßen zu. Durch besonders innovative Konzepte ergäbe sich sogar langfristig möglicherweise die Chance, den Radwegebau für das Land kostenneutral zu gestalten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 2. Februar 2015 Nr. 2–3942.31/127 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich im Durchschnitt die Kosten beim Bau einer Landesstraße mit parallel verlaufendem Radweg auf den Anteil der Straße und des Radwegs aufteilen;

Erfahrungsgemäß teilen sich die Kosten beim Bau einer Landesstraße mit parallel verlaufendem Radweg durchschnittlich zu rund 80 % auf die Straße und zu rund 20 % auf den Radweg auf.

2. inwiefern beim Radwegebau, ähnlich wie beim Straßenbau, nach Möglichkeiten gesucht wird, durch eine Absenkung der Standards zu kostengünstigerem Bauen zu gelangen;

In der Vergangenheit wurden im Radwegebau über alle Baulastträger hinweg Radverkehrsanlagen angelegt, die heute nicht immer den sicherheitsrelevanten Mindeststandards entsprechen. Beim Radverkehr geht es daher nicht um Standardabsenkung, sondern um die Umsetzung von bundesweit etablierten Standards, die in der Straßenverkehrsordnung und in den technischen Regelwerken (z. B. „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ [ERA] der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) verankert sind. Aus Gründen der Verkehrssicherheit kann von diesen Mindeststandards in der Regel nicht nach unten abgewichen werden. Es besteht allerdings die Möglichkeit, standardgerechte Radverkehrsführungen mit verringertem Aufwand zu realisieren.

3. zu welchen Ergebnissen und Konsequenzen diese unter Ziffer 2 nachgefragten Überlegungen ggf. bereits geführt haben;

Den Weg der Realisierung und Förderung von standardgerechten Radverkehrsführungen mit verringertem Aufwand verfolgt die Landesregierung konsequent, beispielsweise durch die Anlage und Förderung sowie weitergehende Erforschung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen, die Mitnutzung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr, die Förderung und Etablierung von Fahrradstraßen sowie die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr.

Bereits mit der Einführung der Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) nach dem Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) vom 1. Juni 2012 wurden die kostengünstigen und sicheren Führungsformen des Radverkehrs den baulichen Radwegen im Rahmen der Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur gleichgesetzt und gleichzeitig die Berücksichtigung des Stands der Technik (insbesondere Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) verbindlich als Fördervoraussetzung eingeführt.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. inwiefern es Überlegungen gibt, in Baden-Württemberg – ähnlich wie in den Niederlanden – Radwege des Landes aus Bodenplatten mit Solarzellen zu bauen und den daraus gewonnenen Strom zum Nutzen der Landeskasse ins Stromnetz einzuspeisen und dadurch mittelfristig den Radwegebau aus sich selbst heraus zu finanzieren.

Entsprechende Überlegungen wurden bisher noch nicht angestellt. Bei dem Projekt in den Niederlanden handelt es sich um die Teststrecke eines Moduls, das ein Konsortium aus der Provinz Nord-Holland sowie mehreren Privatunternehmen entwickelt hat. Die Teststrecke im Verlauf eines öffentlichen Radweges wurde im Oktober 2014 fertiggestellt und hat eine Länge von 70 m. Sie soll bis zum Jahr 2016 auf 100 m verlängert werden. Es sollen vor allem die Befahrbarkeit, das Verhalten der Fertigteile, aus denen der Radweg zusammengefügt wurde und die tatsächliche Energieausbeute in der Praxis geprüft werden. Die Forschungs- und Entwicklungskosten für die Module sowie die Herstellungskosten der Teststrecke betragen zusammen nach Herstellerangaben ca. 3,5 Mio. €. Die Kosten für die Teststrecke selbst werden nicht genannt.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur