

Kleine Anfrage

**der Abg. Barbara Saebel GRÜNE und
Christine Neumann-Martin CDU**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Stand der Planungen zum Radschnellweg Ettlingen–Karlsruhe

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie wird sich die Finanzierung der Radschnellweg-Landesprojekte im Allgemeinen und im Besonderen in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des neuen Straßengesetzes?
2. Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei der Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe erforderlich?
3. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe (mit Angabe, was bereits unternommen wurde und wie die Zeitpläne aussehen)?
4. Welche konkreten Streckenabschnitte bzw. Korridore stünden schon fest, wenn die Entscheidung für die Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe fallen würde?
5. Welche politischen und welche planerischen Entscheidungen stehen für diese Strecke noch aus?
6. Sind Hindernisse bekannt geworden oder sieht sie Risiken für die Realisierung der Strecke?
7. Welche Möglichkeiten gibt es, die Realisierung zu beschleunigen (z. B. Verkürzung der Planfeststellung, Bau von Teilabschnitten) unter Darlegung, ob die Landesregierung diese mit Nachdruck verfolgen wird?

8. In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in das Projekt eingebunden?
9. Wie wird ein Radschnellweg an das vorhandene Radwegenetz innerhalb einer Stadt angeschlossen?
10. Wie könnte der Radschnellweg durch Karlsruhe in seiner möglichen Verlängerung Richtung Stutensee geführt werden?

03.05.2019

Saebel GRÜNE
Neumann-Martin CDU

Begründung

Landesverkehrsminister Winfried Hermann hat am 2. Mai 2019 erläutert, welche Radschnellwege durch das Land vorrangig angegangen und finanziert werden sollen. Ein möglicher Radschnellweg Ettlingen–Karlsruhe ist darunter. Die beiden Ettlinger Landtagsabgeordneten Barbara Saebel (GRÜNE) und Christine Neumann-Martin (CDU) wollen sich erkundigen, welche Schritte zur Realisierung der Strecke von Ettlingen nach Karlsruhe (auf der Strecke Rastatt–Ettlingen–Karlsruhe–Stutensee) politisch und planerisch noch fehlen, damit sie baldmöglichst angegangen werden kann.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 26. Juni 2019 Nr. 2-3942.31/201 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie wird sich die Finanzierung der Radschnellweg-Landesprojekte im Allgemeinen und im Besonderen in den nächsten Jahren darstellen, insbesondere vor dem Hintergrund des neuen Straßengesetzes?*

Die Finanzierung der Radschnellweg-Landesprojekte erfolgt teilweise aus Bundes- und teilweise aus Landesmitteln. Der Bund stellt jährlich 25 Mio. Euro Finanzhilfen zur Förderung von Radschnellwegen in der Baulast der Länder und Gemeinden den Ländern zur Verfügung. Damit ist eine Förderung von 75 % grundsätzlich möglich. Dies soll für Strecken in der Baulast des Landes und der Kreise genutzt werden. Die Kosten, die das Land trägt, werden aus den Planungs- und Investitionstiteln für Landesstraßen beglichen. Der höhere Finanzbedarf für die Folgejahre wird im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung veranschlagt.

2. *Welche Schritte sind für die Realisierung einer Radschnellverbindung im Allgemeinen und konkret bei der Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe erforderlich?*

Grundsätzlich muss die Radschnellverbindung als Straßenbauvorhaben unter Berücksichtigung u. a. der Belange des Umweltschutzes geplant werden. Die Planung wird von der Voruntersuchung, in der auch die Variantenuntersuchung stattfindet, über die Entwurfsplanung zur Genehmigungsplanung verfeinert. Die Ge-

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

nehmigungsplanung wird in einem förmlichen Baurechtsverfahren, z. B. einem Planfeststellungsverfahren, geprüft und ggf. weiter angepasst, um schließlich das Baurecht zu erlangen. In einem weiteren Schritt wird die Planung noch detaillierter zur Ausführungsplanung ausgearbeitet, auf deren Grundlage schließlich die bauliche Umsetzung erfolgen kann.

Im Fall der Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe sind neben dem Land voraussichtlich auch die Städte Ettlingen und Karlsruhe innerhalb der Ortsdurchfahrten als Baulasträger beteiligt. Daher ist während der beschriebenen Projektphasen eine kontinuierliche Abstimmung zwischen den drei Projektpartnern erforderlich.

3. Wie ist der aktuelle Sachstand bei der Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe (mit Angabe, was bereits unternommen wurde und wie die Zeitpläne aussehen)?

Die vom Regionalverband Mittlerer Oberrhein beauftragte Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein“ liegt seit Februar 2019 vor. Sie kommt zu dem Ergebnis, dass eine Radschnellverbindung zwischen Ettlingen und Karlsruhe wirtschaftlich realisierbar ist. Auf der Basis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wurde die Baulasträgerschaft geprüft. Am 2. Mai 2019 wurde bei der „Impulsveranstaltung Radschnellverbindungen“ in Stuttgart bekanntgegeben, dass für diese Verbindung die Baulast durch das Land gegeben ist und dass in Abhängigkeit der bestehenden Planungsressourcen mit der Planung begonnen werden soll. Um die Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe weiter voranzubringen, ist als erster Schritt ein Abstimmungsgespräch zwischen dem Regierungspräsidium Karlsruhe und den Städten Ettlingen und Karlsruhe erforderlich.

4. Welche konkreten Streckenabschnitte bzw. Korridore stünden schon fest, wenn die Entscheidung für die Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe fallen würde?

In der Machbarkeitsstudie „Radschnellverbindungen Mittlerer Oberrhein“ wurde die Trasse Ettlingen–Karlsruhe, beginnend am Bahnhof Ettlingen West und endend an der Weiherfeldbrücke in Karlsruhe, 600 m westlich vom Hauptbahnhof Karlsruhe, untersucht.

Es wurden drei Routenvarianten entwickelt, von denen eine als Vorzugstrasse ausgewählt wurde. Für die Herstellung der Vorzugstrasse wäre ab Ettlingen Bahnhof West gleich zu Beginn ein östlich bahnbegleitender Lückenschluss sowie ein weiterer an der Bulacher Straße bis zur A 5 erforderlich. Entlang der Alb besteht ein Zwangspunkt zwischen der Bahnlinie und dem Fluss. Auf Karlsruher Gemarkung verläuft die Trasse über Wirtschaftswege östlich von KA-Rüppurr auf selbstständig geführten Wegen. In KA-Weiherfeld-Dammerstock verläuft die Trasse dann auf der Straße „Links der Alb“ bis zur Weiherfeldbrücke.

Mit Aufnahme der Planungen für die Radschnellverbindung Ettlingen–Karlsruhe würden, aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, die Routenvarianten im Rahmen einer Variantenuntersuchung noch einmal genauer untersucht werden, bevor eine Entscheidung für einen endgültigen Trassenverlauf gefällt wird. Hierbei wird auch ein Bündelungskorridor Rastatt–Ettlingen–Karlsruhe zu untersuchen sein.

5. Welche politischen und welche planerischen Entscheidungen stehen für diese Strecke noch aus?

Politische Entscheidungen stehen keine mehr aus. Da mit der Planung noch nicht begonnen wurde, müssen noch alle Entscheidungen im Zuge der planerischen Abwägung getroffen werden.

6. Sind Hindernisse bekannt geworden oder sieht sie Risiken für die Realisierung der Strecke?

Derzeit sind keine Hindernisse oder Risiken bekannt. Dies schließt jedoch nicht aus, dass solche im Laufe des Planungsprozesses auftreten können. Die Erkenntnisse der Machbarkeitsstudie reichen aufgrund der eher groben Detaillierung nicht aus, um hierzu belastbare Angaben zu machen.

7. Welche Möglichkeiten gibt es, die Realisierung zu beschleunigen (z. B. Verkürzung der Planfeststellung, Bau von Teilabschnitten) unter Darlegung, ob die Landesregierung diese mit Nachdruck verfolgen wird?

8. In welcher Weise wird die Öffentlichkeit in das Projekt eingebunden?

Die Fragen 7 und 8 werden zusammen beantwortet.

Im Rahmen der Planung wird die Öffentlichkeit im Rahmen der rechtlichen Bestimmungen beteiligt. Aufgrund des innovativen Charakters des Vorhabens werden aber auch darüber hinausgehende Veranstaltungen bzw. Formate zur Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. Durch eine gute Beteiligung können unter Umständen eventuelle Widerstände gegen ein solches Projekt reduziert werden, sodass das Baurechtsverfahren reibungsloser und damit schneller durchgeführt werden kann. Sofern Teilabschnitte einer Radschnellverbindung ohne ein Baurechtsverfahren realisiert werden können, wird sich die Landesregierung hierfür einsetzen.

9. Wie wird ein Radschnellweg an das vorhandene Radwegenetz innerhalb einer Stadt angeschlossen?

Die Anbindung von Radschnellwegen an das vorhandene sowie auch an das weiterhin geplante Radwegenetz innerhalb der Städte und Gemeinden ist entscheidend für den Erfolg einer Radschnellverbindung. Idealerweise führen Radschnellverbindungen direkt bis in die Innenstädte bzw. bis an die großen Arbeitsplatzstandorte. Die Realisierung dieser Anbindung sowie auch die weitere Anbindung an die vorhandenen Radwegenetze muss im Einzelfall geprüft und im Rahmen der Planung eines Radschnellwegs berücksichtigt werden. Auch wird die Planung eines Radschnellwegs häufig dazu führen, dass die vorhandenen Radwegenetze angepasst und ergänzt werden müssen, sodass eine gute Anbindung an den Radschnellweg gewährleistet ist.

10. Wie könnte der Radschnellweg durch Karlsruhe in seiner möglichen Verlängerung Richtung Stutensee geführt werden?

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen des Regionalverbandes Mittlerer Oberrhein ist untersucht worden, wie eine Radschnellverbindung mittels einer Ringroute durch Karlsruhe geführt werden kann. Zudem wurde die Machbarkeit einer Trasse Bruchsal–Stutensee–Karlsruhe untersucht, die an die Ringroute durch Karlsruhe anschließen soll. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind veröffentlicht. Weitere Kenntnisse liegen der Landesregierung hierzu nicht vor.

Hermann
Minister für Verkehr