Stellungnahme zum Radverkehrskonzept

AUBP 8.12.2020

**Wo wir stehen**

Die Zeiten, in denen man als Grüner froh sein musste, überhaupt ein Radverkehrskonzept zu haben, sind vorbei. Bezogen auf die Radverkehrsinfrastruktur sind wir in den vergangenen Jahren im Landkreis um einiges vorangekommen. In derselben Zeit hat sich aber auch der Klimawandel deutlich verschärft. Der CO2-Ausstoß im Verkehrssektor hat seit 1990 um 60 % zugenommen!

Radverkehr und ÖPNV sind die beiden zentralen Säulen, die für eine Verringerung des CO2-Ausstoßes sorgen müssen!

Das **Klimaschutzgesetz von Baden-Württemberg** nennt als Klimaziel 42 % bis 2030.

Der **Nationale Radverkehrsplan** der Bundesregierung hat als Ziel für den Radverkehrsanteil im Jahr 2020 15 %. (Zum Vergleich: die Niederlande hatten bereits 2015 31 % erreicht!) Außerdem sollen alle wesentlichen Start- um Zielpunkte miteinander verbunden werden. Dazu bedarf es einer integrierten und strategischen Radverkehrsplanung.

Unsere Partnerstadt Vantaa hat eine “**Roadmap to Ressource Wisdom**“ beschlossen mit dem Ziel, bis 2030 CO2-neutral zu sein. Welches Ziel hat der Landkreis Rastatt für 2030?

Entscheidende Frage lautet deshalb: Ist dieser Plan dazu geeignet, einen wesentlichen Beitrag zu einer CO2-freien Mobilität zu leisten? Die Antwort ist: Nein! Deshalb lehnen wir ihn als unzureichend ab.

**Was wir brauchen**

* Einen Radverkehrsplan, der mehr ist als eine Summe von Einzelmaßnahmen entlang bestehender Straßen; der stringent alle wesentlichen Start- und Zielpunkte miteinander verbindet (s. Nationaler Radverkehrsplan); der auf diese Weise ein vollständiges Netz webt, für das der Landkreis zuständig ist - unabhängig davon, ob gerade eine Kreisstraße daneben läuft oder nicht.
* Eine Überarbeitung der Bewertungsmatrix zur Priorisierung aus dem Jahr 2014
* Klare Ziele, die wir im Modal Split erreichen wollen
* Den Willen, Verkehrsflächen neu zu verteilen (Beispiel: K 3747)
* Eine klare Definition von Hauptachsen, die auch Radschnellwege sein können
* Die klare Bevorrechtigung für das Rad Fahren im Begegnungsverkehr, und geeignete Maßnahmen, dies auch durchzusetzen
* Eine enge Abstimmung mit dem Mobilitätspakt und dem Regionalplan

Nun noch ein paar Worte zu den konkreten Planungen:

* Die Einteilung in ein A- und E-Netz halten wir für fragwürdig. Dies haben wir bereits vor 2 Jahren moniert. Die Antwort war damals, dass sämtliche Radwege, die nicht entlang von Kreisstraßen verlaufen, dem E-Netz zuzurechnen seien!
* Die völlige Streichung des Radwegs entlang der K 3747 (Maßnahme K 19) ohne jedweden Ersatz ist inakzeptabel. Angeregt hatten wir die Umwidmung der Kreisstraße in einen Radweg!
* Radschnellweg Bühl-Offenburg: die Machbarkeitsstudie des RVMO war sinnlos, wenn die Realisierung nicht angegangen wird.
* Wir bitten um Auskunft über das Ergebnis der Abfrage des Verkehrsministeriums zum Umsetzungsstand des RadNETZ BW.
* Da immer mehr Menschen elektromobil unterwegs sind, sollten auch Bergstrecken (wie z.B. entlang der K 3711 von der L 67 nach Ebersteinburg) mit bedacht werden.
* Der „Radweg“ von Weitenung nach Leiberstung wird ständig vom MIV benutzt und damit entwertet. Hier wären konsequente Sperrungen notwendig.
* Wir brauchen sichere Abstellmöglichkeiten auch für wertvolle Räder und E-Bikes!