



An

Frau Staatssekretärin Elke Zimmer

Frau Landtagsabgeordnete Dr. Susanne Aschhoff

FDP / MfM-Fraktion im Gemeinderat, Herrn Florian Ratzel

Zur Kenntnis:

Frau Fraktionsvorsitzende Gabriele Beyer

Frau Fraktionsvorsitzende Nalan Erol

Herr Fraktionsvorsitzender Holger Schmid

Herr Fraktionsvorsitzender Reinhold Götz

Herr Fraktionsvorsitzender Claudius Kranz

Herr Kandidat zu den Landtagswahlen BW Chris Rihm

Herr Kandidat zu den Landtagswahlen BW Lennart Christ

Frau Kandidatin zu den Landtagswahlen BW Senguel Engelhorn

Herr Landtagsabgeordneter Dr. Boris Weirauch

Herr Landtagsabgeordneter Dr. Stefan Fulst-Blei

Frau Bundestagsabgeordnete Gökay Akbulut

Frau Bundestagsabgeordnete Isabel Cademartori

Mannheim, 06. Februar 2026

Mannheim braucht einen langfristig verlässlichen Ausbau des Radwegnetzes

Antwortschreiben

wir möchten uns für Eure / Ihre Antwortschreiben herzlichst bedanken! Uns ist auch bewusst, dass das Land Baden-Württemberg im Radverkehr schon immer eine Vorreiterrolle gespielt hat. Wir haben nur leider feststellen müssen, dass das gemeinsam zwischen fast allen Parteien im Jahr 2021 im Nationalen Radverkehrsplan verabredete Ziel, aus Deutschland bis 2030 ein Fahrradland zu machen, indem man die Radinfrastruktur ausbaut, mittlerweile von fast allen Beteiligten aufgegeben wurde.

Selbst die Ampelregierung unter Beteiligung der Grünen hat mit Kabinettsbeschluss vom 4.10.2023 alle Zielsetzungen im gesamten Verkehrsbereich aufgegeben, weil man glaubte, die Zielsetzungen bei der Reduktion der CO₂-Emissionen durch Ausbau der regenerativen Energien erreichen zu können.

Mittlerweile wächst die Erkenntnis bei allen Parteien, dass die einstmals diskutierten Ziele im Verkehrsbereich dringend notwendig sind, um die Infrastruktur im Verkehrsbereich von den bestehenden Mängeln zu befreien und langfristig auf eine tragfähige Basis zu stellen.

Wir plädieren daher dafür, die im Nationalen Radverkehrsplan aufgestellten Ziele wieder aufzugreifen und mit dem Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIKG) umzusetzen. Mittlerweile haben sich die Baukosten nach Angaben des statistischen Bundesamtes seit 2021 um ca. 50% erhöht. Die im Nationalen Radverkehrsplan ausgegebenen Zielwerte an Investitionsmitteln von 30 € / Einwohner und Jahr sollten entsprechend auf 45 € angehoben werden, die zu je einem Drittel aus Bundes- Landes- und kommunalen Mitteln aufzubringen wären. Für das Land Baden-Württemberg würde sich ein Investbedarf von 168.682.335 Mio. € pro Jahr ergeben. Die vorgesehenen Landeszuschüsse sehen zusätzliche Investitionen von

99, 190, 161, 116 und 165 Mio. € ohne Inflationskostenanpassung für die Jahre von 2025 bis 2029 vor (https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/a_Radstrategie/RadStrategie_Umsetzungsprogramm_online_barrierefrei_final.pdf) und unterschreiten in diesem Zeitraum die nach dem Nationalen Radverkehrsplan vorgesehenen Gelder um 112.411.675 €. Diese zusätzlichen Finanzmittel sollten aus den Zuweisungen aus dem Topf des Sondervermögens aufgebracht werden.

Betrachtet man die Bundesmittel, so belaufen sich diese auf 430.690.000 Mio. €. Es ergibt sich eine Unterdeckung pro Jahr von 848.690.000 Mio. €. Die Finanzmittel des Bundes sollten um diese Finanzmittel pro Jahr aus dem bereitgestellten Topf des Sondervermögens Infrastruktur ebenfalls aufgebracht werden. § 5b Absatz 1 Satz 1 FStrG sieht vor, dass die zusätzlichen Finanzmittel nur bis 2030 aufgebracht werden dürfen. Dieser Zeitraum sollte entsprechend des Ansatzes im SVIGK verlängert werden. In seinen Planungen geht das Bundesverkehrsministerium davon aus, dass die Zusage aus dem Jahr 2021, die Investitionsmittel auf 30 € pro Einwohner zu erhöhen unabhängig von der Steigerung der Baukosten seit diesem Zeitpunkt beizubehalten sei. Dieser Trugschluss sollte klargestellt und die zugesagten Mittel mit der Kostensteigerung der Baukosten auf 45 € erhöht und entsprechend der Entwicklung der Baukosten in Zukunft angepasst werden.

Auf der kommunalen Ebene würden sich die Mittel auf 14.334.075 Mio. € pro Jahr mit einem städtischen Eigenanteil von 4.778.025 € belaufen. Diese Kosten sollten als Haushaltsmittel mit ihrem Gesamtkostenansatz künftigen Planungen zu Grunde gelegt werden. Auch hier könnten die nötigen Mittel zur Erbringung des Eigenbeitrages der Kommune beim Radwegeausbau aus den Mitteln des Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität aufgebracht werden.

Seitens der Fraktion der FDP /ML wurde erklärt, dass die Mittel für den Ausbau des Radschnellweges Mannheim -Heidelberg, Teilstrecke Mannheim – Ilvesheim gestrichen werden mussten, um den Haushaltsplan der Stadt Mannheim Gesetzeskonform verabschieden zu können. Wir streiten nicht ab, dass ein solcher Beschluss gefasst werden kann, wenn anders kein gesetzeskonformer Haushalt zu verabschieden ist. Wir wenden uns allerdings dagegen, dass ein solcher Beschluss zeitlich unbegrenzt gefasst wird, weil die Zuschüsse des Bundes und des Landes nach der zu Grunde liegenden Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017 – 2030, Art. 6 Abs. 3 auf andere Länder verteilt werden, wenn die Gelder auf unbestimmte Dauer nicht abgerufen werden. Hier sollte mit dem RP eine Vereinbarung getroffen werden, wann die Gelder im Haushalt eingeplant und abgerufen werden können. Wir weisen darauf hin, dass die nach dem Gesetz zur Errichtung eines Sondervermögens Infrastruktur und Klimaneutralität (SVIGK) an die Kommunen zugewiesenen Gelder, auch zur Erbringung des Eigenbeitrages der Kommune verwendet werden könnte.

In Kurzform zusammengefasst vertreten wir die folgende Auffassung:

1. Entgegen der Auffassung des Bundesverkehrsministeriums sollten die Investitionsmittel im Nationalen Radverkehrsplan entsprechend der Baukostenpreisentwicklung von 30 € auf 45 € angehoben und in Zukunft entsprechend der Entwicklung der Baukosten nach Angaben des statistischen Bundesamtes angepasst werden. Alle Beteiligten sind bei der damaligen Beschlussfassung des Nationalen Radverkehrswegeplans von einer solchen Verfahrensweise ausgegangen. Die Mittel sollten aus dem Topf des SVIGK entnommen werden.
2. Die Landesmittel bis 2029 des Landes BW sollten entsprechend um 112.411.675 € angehoben und entsprechend der Baukostenpreisentwicklung des statistischen Bundesamtes aus dem Topf des SVIGK angepasst werden.
3. Die Stadt Mannheim sollte sich mit dem RP darauf einigen wann das Teilstück des Radverkehrsweges Mannheim – Heidelberg von Mannheim nach Ilvesheim gebaut wird, um sicherzustellen, dass die zugesagten Fördermittel nicht verfallen. Im städtischen Haushaltsplan sollten die anteiligen Eigenmittel der Stadt bei der Umsetzung des Ausbaus des Radverkehrsnetzes in Mannheim mit einem Eigenkostenanteil von 4,8 Mio. € / a in die Haushaltsplanung mit aufgenommen werden, der ebenfalls aus dem Topf des SVIGK zu finanzieren ist.

Wir sind uns sicher, dass es zu unserer Sichtweise abweichende Ansichten geben wird. Wir sollten allerdings an den gemeinsam beschlossenen Zielen des Nationalen Radverkehrsplanes festhalten. Es sollte darüber diskutiert werden, wie die damals vom Volumen her als notwendig erachteten finanziellen Mittel entsprechend der Preisentwicklung angepasst werden und wie diese Mittel aufgebracht werden können.

Im Moment werden die Gelder aus dem Topf des VVKIG verteilt, ohne die Ausbauziele im Radverkehr zu Berücksichtigen.

Viele Grüße

i.A. Werner Döring

Bündnis Fahrradstadt Mannheim

Bündnis Fahrradstadt Mannheim

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Mannheim ● Verkehrsclub Deutschland (VCD), Regionalverband Rhein-Neckar ● Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Mannheim ● Kidical Mass Mannheim ● QuadRadEntscheid Mannheim ● XR, Extinction Rebellion ● LaMa, Lastenvelo Mannheim e.V. ● Fridays for Future, Mannheim ● Greenpeace, Mannheim-Heidelberg ● Ökostadt Rhein-Neckar e.V. ● Verkehrsforum Neckarau ● Lokale Agenda 21 Mannheim-Neckarau ● Die GRÜNEN/Bündnis 90, Kreisverband Mannheim ● Arbeitskreis Radverkehr der GRÜNEN Mannheim ● AK Verkehr der LINKEN, Mannheim ● und viele Einzelpersonen

Kontakt: info@fahrradstadt-mannheim.de