

Antrag

der Abg. Willi Stächele u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Situation der grenzüberschreitenden deutsch-französischen Rad- und Fußwege

Antrag

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

1. wie sich die aktuelle Situation der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen entlang der deutsch-französischen Grenze am Rhein darstellt (Anzahl bestehender sowie in Planung befindlicher Radverbindungen);
2. wie sich die Situation des PAMINA-Radwegs darstellt und welche weiteren Projekte dabei geplant sind;
3. ob es Gespräche zur Optimierung der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität mit den französischen Behörden gibt (Sachstand und Beschreibung der jeweiligen Projekte);
4. wie eng sich die Verzahnung von der Gestaltung der Rad- und Fußwege bezüglich Benutzerfreundlichkeit bzw. Sicherheit und dem Hochwasserschutz im Sinne der Infrastruktur darstellt;
5. wie sie den deutsch-französischen Vertrag von 1969 (worin man sich unter anderem dazu verpflichtete, die Beziehungen der beiden Länder zu fördern, indem die Verkehrsinfrastruktur zu schaffen sei) hinsichtlich aktuell anstehender Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bewertet;
6. ob geplant ist, den Kalksteinschotter entlang bzw. auf dem Rhein-Seitendamm bzw. dem Rhein-Hochwasser-Schutz-Damm gegen einen fahrradfreundlicheren Belag zu tauschen (auch im Sinne effizienterer Gefahrenabwehr bei Hochwasser);

7. wie sie generell die Potenziale der Region entlang des Rheins im Bereich Fahrradlogistik, Wandertourismus, Gastronomie und Hotellerie bewertet und wie generell der Radtourismus explizit im deutsch-französischen Grenzgebiet beworben wird.

28. 07. 2014

Stächele, Wald, Razavi, Groh, Köberle, Kunzmann,
Mack, Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr CDU

Begründung

Europa muss zusammenwachsen – dies fängt im kleinen Grenzverkehr, sprich im Alltag an. Dabei ist es für die Bürgerinnen und Bürger beider Rheinseiten wichtig, dass sie gefahrlos und zeitlich unabhängig ohne große Umwege den Rhein überqueren können. Ebenso müssen die Rad- und Fußwege entlang des Rheins attraktiv und benutzerfreundlich gestaltet und gepflegt sein. Der berühmte PAMINA-Radweg muss ebenso eine permanente Querverbindung aufweisen.

Sichere Rad- und Fußwege von, zu, an und über Brücken und Staustufen mit Anbindung an die vorhandenen Radwege diesseits und jenseits des Rheins müssen umgehend verwirklicht werden. Dies muss im engen und regelmäßigen Kontakt mit der französischen Seite geschehen. Europa muss verbunden und nicht getrennt werden. Das Elsaß und Baden sind eine vitale Grenzregion, die es verdient hat, als ein gemeinsamer Organismus betrachtet zu werden. Brücken, Fähren und Staustufen sind die Adern, die diesen attraktiven Organismus mit Leben erfüllen, am Laufen halten und weiterentwickeln.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. September 2014 Nr. 5-0141.5/114*1 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. wie sich die aktuelle Situation der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen entlang der deutsch-französischen Grenze am Rhein darstellt (Anzahl bestehender sowie in Planung befindlicher Radverbindungen);*

Zu 1.:

Das Land Baden-Württemberg hat mit den Départements Bas-Rhin und Haut-Rhin wie auch mit Kommunen beidseits des Rheins in den letzten Jahren das Rad- und Fußwegenetz ausgebaut sowie mit neuen Brücken die Verbindungen zwischen den Nachbarn verbessert. Zwischen Deutschland und Frankreich gibt es nunmehr 14 Verbindungen über den Rhein hinweg im Zuge von Fähren, Staustufen und Rheinbrücken, die auch für Radfahrer- und Fußgänger/-innen nutzbar sind.

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

Bestehende Radverbindungen:

- *Fähre Plittersdorf (D) – Seltz (F)*
Auf deutscher Seite ist im Zuge der L 77 von der Ortslage Plittersdorf bis zur Fähre ein straßenbegleitender Rad- und Fußweg angelegt. Dieser wird auf französischer Seite bis Seltz fortgeführt.
- *Rheinbrücke Wintersdorf (D) – Beinheim (F)*
Auf deutscher Seite ist im Zuge der zur Rheinbrücke führenden L 78b kein straßenbegleitender Rad- und Fußweg vorhanden. Der Radverkehr wird von der Ortslage Wintersdorf über Wirtschaftswege abseits der L 78b zur Rheinbrücke geführt. Auf der Rheinbrücke wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn abgewickelt. Die Benutzung ist durch vier in die Fahrbahn eingelassene Eisenbahnschienen besonders anspruchsvoll.
- *Staustufe Iffezheim (D) – Roppenheim (F)*
Auf der deutschen Seite des Rheinübergangs Staustufe Iffezheim wurde im Zuge der Sanierung der Schleusenbrücke teilweise ein Rad- und Fußweg angelegt, der an der Abfahrt zum Kraftwerk endet. Ab dort ist die B 500 in beiden Richtungen für den Fußgänger- und Radverkehr gesperrt. Auf französischem Boden ist kein Rad- und Fußweg vorhanden.
- *Staustufe Rheinau-Freistett (D) – Gamsheim (F)*
Auf deutscher Seite ist im Zuge der über den Damm der Staustufe führenden L 87 kein straßenbegleitender Rad- und Fußweg vorhanden. Auf französischer Seite beginnt unmittelbar nach der Brücke zu beiden Seiten der Straße ein Radweg.
- *„Europabrücke“ Kehl (D) – Straßburg (F)*
Im Zuge der B 28/N 4 ist auf beiden Seiten der Fahrbahn ein kombinierter Rad- und Fußweg angelegt, der jeweils auf deutscher und französischer Seite weitergeführt wird.
- *Rheinbrücke Kehl (D) – Straßburg (F)*
Bei der „Passerelle des Deux Rives“ (Brücke der zwei Ufer) handelt es sich um eine kommunale Rad- und Fußgängerbrücke über den Rhein, die jeweils auf deutscher und französischer Seite weitergeführt wird. Die Brücke wurde als Herzstück der grenzüberschreitenden Landesgartenschau zwischen den Städten Kehl und Straßburg am 23. April 2004 eingeweiht.
- *Rheinbrücke Altenheim (D) – Eschau (F)*
Im Zuge der „Pierre Pflimlin-Brücke“ ist neben der Fahrbahn der L 98/N 353 ein kombinierter Rad- und Fußweg angelegt, der jeweils auf deutscher und französischer Seite weitergeführt wird.
- *Staustufe Nonnenweier-Schwanau (D) – Gerstheim (F)*
Im Zuge der über die Staustufe (Ottenheim) führenden L 100 ist kein straßenbegleitender Rad- und Fußweg vorhanden. An der auf französischer Seite weiterführenden D 426 ist ebenfalls kein Geh- und Fußweg vorhanden. Die Straße kann jedoch auch von Radfahrer- und Fußgänger/-innen genutzt werden.
- *Fähre Kappel (D) – Rheinau (F)*
Auf deutscher Seite ist im Zuge der L 103 von der Ortslage Kappel bis zur Fähre ein straßenbegleitender Rad- und Fußweg angelegt. Dieser wird auf französischer Seite nicht weitergeführt.
- *Rheinbrücke Sasbach (D) – Marckolsheim (F)*
Im Zuge der Rheinbrücke L 113/D 424 ist ein straßenbegleitender Fußweg angelegt. An der auf französischer Seite weiterführenden D 424 ist kein Rad- und Fußweg vorhanden. Der Übergang kann jedoch auch von Radfahrer/-innen genutzt werden.

- *Rheinbrücke Breisach (D) – Neubreisach-Vogelgrün (F)*
Im Zuge der Rheinbrücke B 31/D 415 ist ein straßenbegleitender Fußweg angelegt. An der auf französischer Seite weiterführenden D 415 wird der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn geführt. Danach überquert die D 415 die beiden Rheinkanäle „Grand Canal d'Alsace“. Ab dem zweiten Rheinkanal ist an der D 415 ein Rad- und Fußweg angelegt, der auf französischer Seite weitergeführt wird.
- *Kommunaler Rheinübergang Hartheim (D) – Fessenheim (F)*
Im Zuge des kommunalen Rheinübergangs ist ein kombinierter Rad- und Fußweg angelegt, der jeweils auf deutscher und französischer Seite weitergeführt wird.
- *Rheinbrücke Neuenburg (D) – Chalampé (F)*
Im Zuge der B 378/D 39 ist ein kombinierter Rad- und Fußweg angelegt, der jeweils auf deutscher und französischer Seite weitergeführt wird.
- *Rad- und Fußwegbrücke (Dreiländerbrücke) Weil am Rhein (D) – Hüningen (F)*
Wegen der Lage der benachbarten „Palmrainbrücke“ an der Peripherie der beiden Grenzstädte wurde zur direkten Verbindung der Radwegnetze auf deutscher und französischer Seite die Rad- und Fußwegbrücke als kommunales Projekt gebaut.

In Planung befindliche Radverbindungen:

Zum Sachstand von Planungen wird auf die Stellungnahme bei Ziffer 3. verwiesen.

RadNETZ Baden-Württemberg:

Derzeit erarbeitet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg gemeinsam mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie weiteren lokalen und regionalen Partnern das RadNETZ Baden-Württemberg. Ziel des RadNETZ Baden-Württemberg ist ein flächendeckendes, durchgängiges Routennetz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren. Das RadNETZ Baden-Württemberg soll sich durch sichere und komfortable Streckenführung, einheitliche und durchgängige Beschilderung und konsequente Wartung auszeichnen.

Der rund 8.000 Kilometer Strecke umfassende Entwurf für das RadNETZ Baden-Württemberg wird derzeit mit den Landkreisen, Städten und Gemeinden sowie weiteren Partnern abgestimmt und zur Ermittlung des Netz-Zustandes komplett befahren. Dabei werden entscheidende Sicherheitsmängel oder Lücken im Netz identifiziert und Empfehlungen für eine zügige und kosteneffiziente Verbesserung erstellt.

Auch Übergabepunkte an Radverkehrsnetze benachbarter (Bundes-)Länder werden bei der Netzkonzeption berücksichtigt.

2. wie sich die Situation des PAMINA-Radwegs darstellt und welche weiteren Projekte dabei geplant sind;

Zu 2.:

Der etwa 130 km lange PAMINA-Radwanderweg Rheinauen ist ein Bestandteil des Naherholungsprojektes PAMINA-Rheinpark und verläuft beiderseits der deutsch-französischen Grenze zwischen Rheinmünster-Greffern/Drusenheim (Frankreich) und Leimersheim/Eggenstein-Leopoldshafen größtenteils abseits vom Straßenverkehr und weitgehend ortsfrem. Der Radwanderweg ist auf französischer Seite durchgängig asphaltiert, auf deutscher Seite verläuft der Weg größtenteils auf dem geschotterten Rheinhochwasserdamm. Weitergehend befindet sich der PAMINA-Radwanderweg auf deutscher Seite in kommunaler Baulast.

Im Zuständigkeitsbereich der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird derzeit am Rheinübergang Staustufe Iffezheim im Bereich zwischen der Schleusenbrücke und der Einmündung der von Süden kommenden K 3758 in die B 500 eine Fuß- und Radwegunterführung unter der B 500 geplant, die eine sichere Verbindung des rheinbegleitenden Radwegenetzes in Richtung Süden herstellen soll. Es ist vorgesehen, die Planung noch im September an das Wasser- und Schifffahrtsamt zur Abstimmung zu versenden.

3. *ob es Gespräche zur Optimierung der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen insbesondere hinsichtlich Sicherheit und Attraktivität mit den französischen Behörden gibt (Sachstand und Beschreibung der jeweiligen Projekte);*

Zu 3.:

Gespräche zur Optimierung der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen:

Als ein Forum für Gespräche zur Optimierung der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen mit den französischen Behörden kann unter anderem die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberreinkonferenz dienen. Die Arbeitsgruppe Verkehrspolitik verfolgt mehrere Ziele, die sich gegenseitig ergänzen. Darunter fallen die Verbesserung der Erreichbarkeit der Region Oberrhein als Ganzes und ihrer Teile untereinander, die Erschließung der zentralen Orte mit ihrem Angebot an Infrastruktureinrichtungen und Arbeitsplätzen sowie die Verringerung der Belastungen durch Verkehrsemissionen durch nachhaltige Verkehrsplanung und Steuerung. Bislang findet in diesem Rahmen eine Fokussierung auf die Zusammenarbeit im Öffentlichen Personennahverkehr und im Bereich Güterverkehr statt. Gespräche zur Optimierung der deutsch-französischen Rad- und Fußverbindungen haben in diesem Rahmen bisher noch nicht stattgefunden.

Die Straßenbauverwaltungen der beiden Länder erörtern in den turnusmäßigen Treffen der Deutsch-Französischen Technischen Kommission die Projekte im Grenzraum. Im Rahmen dieser Treffen werden auch die Verbesserungsmöglichkeiten der Rad- und Fußwegverbindungen thematisiert.

Sachstand und Beschreibung der jeweiligen Projekte:

Die französische Straßenbauverwaltung hat für den Bereich nördlich von Straßburg eine Verkehrsuntersuchung in Auftrag gegeben, die auch über den Bedarf neuer Übergänge nach Deutschland Aufschluss geben soll. In die Untersuchung wird auch der Verbesserungsbedarf an den bestehenden Übergängen Iffezheim – Roppenheim und Wintersdorf–Beinheim einbezogen. Ergebnisse der Studie liegen noch nicht vor.

Deutsche und französische Arbeitsgruppen verfolgen in den Bereichen bei sowie südlich von Straßburg Projekte, für die INTERREG-Zuwendungen beantragt werden sollen.

– *Ausbau der Staustufe Rheinau-Freistett (D) – Gamsheim (F)*
(Sachstand und Beschreibung siehe Ziffer 1.)

Ziel der Maßnahme ist es, die Verkehrssicherheit durch Trennung von motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr zu verbessern. Damit soll ein risikofreier Zugang zu den dortigen Anlagen – Fischtreppe, Schleusen, Fremdenverkehrszentrum, Aussichtsplattform – für Radfahrer- und Fußgänger/-innen geschaffen werden. Diese Ost-West-Verbindung ermöglicht auch eine Verknüpfung der regionalen und internationalen Radwegenetze sowie den Ausbau eines kommunalen Radwegenetzes. Studien und Planungen liegen dafür vor. Das Land Baden-Württemberg hat das Projekt in das Bauprogramm für die Anlage von Radwegen an Landesstraßen 2014 ff. (L 87, Radweg bei Rheinau–Gamsheim) aufgenommen und damit die Finanzierung des deutschen Anteils von 2,0 Mio.

Euro vorgesehen. Der Ausbau wurde bereits im Rahmen des INTERREG IV-Programms Oberrhein als Förderprojekt genehmigt. Die Umsetzung hat sich u. a. auch aufgrund von festgestellten Schäden an der bestehenden Straßenbrücke auf der französischen Seite des Rheins verzögert. Die Mittel stehen im INTERREG V-Programm weiter zur Verfügung.

- *Grenzüberschreitender städtebaulicher Wettbewerb in Kehl und Straßburg*
Ziel der Maßnahme ist es, ein gemeinsames grenzüberschreitendes Stadtviertel zu entwickeln. Hierzu gehört auch die Verlängerung der Tramlinie D von Straßburg nach Kehl mit der Anlage von Rad- und Fußwegen.
- *Neue Rheinquerung zwischen den Standorten Schwanau (D) – Gerstheim (F) und Kappel (D) – Rheinau (F)*
Ziel der Maßnahme ist es, eine bessere Radverbindung zwischen den Regionen Lahr (D) und Piémont des Vosges (F) zu schaffen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie wurden fünf Varianten untersucht, die sich jedoch nach dem derzeitigen Stand der Kenntnisse wegen der Umweltauswirkungen als undurchführbar erwiesen haben. In Zusammenarbeit mit dem „Lokalen Verbund“ für grenzüberschreitende Zusammenarbeit (GLCT) „vis-à-Vis“ werden die weiteren Überlegungen (Studien) geführt.
- *Trinationaler Grünzug Basel (CH) – Hüningen (F) – Weil am Rhein (D)*
Ziel der Maßnahme ist es, einen Grünzug mit Rad- und Fußgängerweg zwischen Basel–Hüningen–Weil am Rhein zu schaffen. Das Rheinufer soll aufgewertet, die Radverbindungen ergänzt und damit dieser Bereich wirtschaftlich und touristisch gestärkt werden. Studien liegen vor.
- *Demarrage*
Zur Beschreibung des Projektes wird auf die Stellungnahme bei Ziffer 7. verwiesen.

RadNETZ Baden-Württemberg

Im Rahmen des Projektes RadNETZ Baden-Württemberg finden derzeit auf Ebene der Landkreise Gespräche mit den lokalen Akteur/-innen und Verantwortlichen statt. Im Rahmen dieser Gespräche werden die Netzentwürfe vor Ort diskutiert und weiterentwickelt. Dabei werden auch die Übergabestellen an Radverkehrsnetze an benachbarte (Bundes-)Länder diskutiert. Zu diesem Zweck stehen die beauftragten Ingenieurbüros auch mit den für den Radverkehr Verantwortlichen der angrenzenden Verwaltungseinheiten in Frankreich in Kontakt.

4. wie eng sich die Verzahnung von der Gestaltung der Rad- und Fußwege bezüglich Benutzerfreundlichkeit bzw. Sicherheit und dem Hochwasserschutz im Sinne der Infrastruktur darstellt;

Zu 4.:

Die Hochwasserschutzdämme am Rhein dienen dem Schutz vor Hochwasser und werden für diesen Zweck gebaut, unterhalten und ertüchtigt. Sekundäre Nutzungen sind in Abstimmung mit den für die Unterhaltungs- und Ausbaulast zuständigen Landesbetrieben Gewässer grundsätzlich möglich und werden vielerorts praktiziert. Weitergehende bauliche Maßnahmen sind dabei von Dritten, in der Regel von den Kommunen, zu tragen. Die Landesbetriebe Gewässer tragen dabei dafür Sorge, dass die Funktion des Hochwasserschutzbauwerks nicht beeinträchtigt wird.

Im Zuge der Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahmen werden bestehende Rad- und Fußwege grundsätzlich erhalten. Ist aus Gründen des Baus bzw. Betriebs von Hochwasserschutzmaßnahmen künftig eine geänderte Routenführung erforderlich, so wird in Zusammenarbeit mit dem jeweils zuständigen Landratsamt und den Kommunen sowie ggf. weiteren Betroffenen ein Konzept für die neue Wegeführung erarbeitet. Diese Abstimmungen erfolgen auch für nur temporär erforderliche Umleitungsstrecken.

5. *wie sie den deutsch-französischen Vertrag von 1969 (worin man sich unter anderem dazu verpflichtete, die Beziehungen der beiden Länder zu fördern, indem die Verkehrsinfrastruktur zu schaffen sei) hinsichtlich aktuell anstehender Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen bewertet;*

Zu 5.:

Der deutsch-französische Vertrag von 1963 (Élysée-Vertrag) bildet die Grundlage der deutsch-französischen Partnerschaft und ebnete den Weg für den europäischen Einigungsprozess sowie für zahlreiche weitere Kooperationen in unterschiedlichen Gremien zwischen Frankreich und Deutschland. Der deutsch-französische Vertrag von 1963 sieht vor, dass beide Regierungen gemeinsam die Mittel und Wege dazu prüfen, ihre Zusammenarbeit im Rahmen des Gemeinsamen Marktes in anderen wichtigen Bereichen [...] der Verkehrs- und Transportfragen, [...] zu verstärken. In Baden-Württemberg erfolgt dies sowohl bilateral sowie seit Gründung der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Oberrheinkonferenz am 21. November 1991 im Rahmen der Arbeitsgruppe Verkehr. Vorläufer war die mit Unterzeichnung der Regierungsvereinbarung vom 22. Oktober 1975 in Bonn ins Leben gerufene Regierungskommission. Die grenzüberschreitende Kooperation mit dem Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik hat seitdem zu erheblichen Verbesserungen im grenzüberschreitenden Verkehrsangebot geführt.

6. *ob geplant ist, den Kalksteinschotter entlang bzw. auf dem Rhein-Seitendamm bzw. dem Rhein-Hochwasser-Schutz-Damm gegen einen fahrradfreundlicheren Belag zu tauschen (auch im Sinne effizienterer Gefahrenabwehr bei Hochwasser);*

Zu 6.:

Die Sanierung und der Ausbau der Rheinhochwasserdämme orientiert sich an den Vorgaben der allgemein anerkannten Regeln der Technik, insbesondere an der DIN 19712. Vorgabe ist hier ein frostsicherer Aufbau der Wege. In Baden-Württemberg wird in der Regel eine wassergebundene Schottertragschicht hergestellt, die für die Unterhaltung der Dämme und die Hochwasserabwehr ausreichend ist. Diese Wege werden seit vielen Jahren auch vom Fahrradverkehr genutzt. Über diesen Standard hinausgehende Beläge werden in der Regel nur dann hergestellt, wenn sich die Kommunen zur Übernahme der Mehrkosten bereit erklären.

Die Rheinseitendämme befinden sich im Eigentum der Bundeswasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Inwieweit dort ggf. Pläne bestehen, den bestehenden Belag gegen einen fahrradfreundlicheren Belag zu tauschen, ist nicht bekannt.

Verlaufen bestehende grenzüberschreitende Radfernwege über binnenseitige Hochwasserschutzdämme oder auf Dammbegleitwegen, wurden z. T. mit den anliegenden Kommunen Vereinbarungen abgeschlossen. Gegen Übernahme der Kosten für den Mehraufwand für Bau und Unterhaltung wurden die Dammkrone bzw. der Dammbegleitweg mit einer Asphaltdeckschicht erstellt.

Für eine effiziente Gefahrenabwehr bei Hochwasser sind die Zufahrtsmöglichkeiten von Landseite und damit die Höhenlage der Zuwegungen und Dammverteidigungswege von entscheidender Bedeutung. Unabhängig von der Ausgestaltung des Belags kann es im Hochwasserfall erforderlich werden, auch die grenzüberschreitenden Rad- und Fußwege aus Sicherheitsgründen zeitweise vollständig sperren zu müssen. Entsprechende Ausweichrouten sind ausgewiesen.

Das Thema Ertüchtigung der Damme für den Radverkehr soll auch im Rahmen des Projektes RadNETZ Baden-Württemberg grundsätzlich erörtert werden.

7. wie sie generell die Potenziale der Region entlang des Rheins im Bereich Fahrradlogistik, Wandertourismus, Gastronomie und Hotellerie bewertet und wie generell der Radtourismus explizit im deutsch-französischen Grenzgebiet bewertet wird.

Zu 7.:

Die Infrastruktur der beiden Tourismusregionen Schwarzwald und Elsass zeigt sich teilweise uneinheitlich. Da Radfahrer in der Regel eine größere Reichweite erzielen, sind eher grenzüberschreitende Rad- als Wanderrouten gefragt und demzufolge ausgewiesen. Eine Ausnahme ist der „Interregio-Wanderweg“. Auf zehn Etappen und 215 Kilometern verbindet er landschaftliche und kulturelle Highlights in Deutschland, Frankreich und der Schweiz.

Zahlreiche Radwege und Radtouren verlaufen beiderseits des Rheins und bieten Gästen die Möglichkeit, im deutsch-französischen Grenzraum touristische, kulinarische und kulturelle Highlights per Fahrrad zu erleben.

Hinsichtlich der Gastronomie und Hotellerie ist die Region entlang des Rheins breit aufgestellt. Einerseits gibt es eine Vielzahl von stark regional geprägten Gast- und Winzerhöfen, andererseits sind auch hochklassige, international ausgerichtete Hotels in der Region vorhanden. In allen größeren Orten im oberen Rheintal gibt es fahrradfreundliche Gastgeber. Sie sind mit dem Qualitätssiegel des ADFC „Bett+Bike“ ausgezeichnet. Insbesondere der Radtourismus ist inzwischen ein unverzichtbarer Bestandteil der Beherbergungsbetriebe und der ansässigen Gastronomie.

Die Landesregierung bewertet daher die Potenziale des Radtourismus entlang des Rheins ebenso wie die Tourismus Marketing GmbH Baden-Württemberg (TMBW), die Schwarzwald Tourismus GmbH (STG) und der DEHOGA Baden-Württemberg grundsätzlich positiv. Eine Studie der Sporthochschule Köln von 2011 zu der Rad-Destination „Upper Rhine Valley“ kommt zu dem Ergebnis, dass fast 600 Radrouten mit 23.000 Gesamtkilometern gute Entwicklungschancen der grenzüberschreitenden Destination für Rennradler, Mountainbiker und Familien bieten.

Die TMBW vermarktet den Rheinradweg „Eurovelo Route 15“, den Rheintalradweg sowie den Südschwarzwaldradweg – beides Landesradfernwege – in der Printbroschüre „Radsüden“ und über ihren Internetauftritt. In der Broschüre „Tourenrad“ der Schwarzwald Tourismus GmbH sind verschiedene Radwege entlang beider Rheinufer mit Querverbindungen auf einer Übersichtskarte eingezeichnet. Auf dem Tourenrad-Portal der STG lassen sich zusätzlich auch individuelle Tourentipps zusammenstellen.

Im Rahmen des EU-geförderten Projekts „Upper Rhine Valley“ wurde im Sommer 2014 die mehrsprachige Faltkarte „Upper Rhine Radweg“ publiziert. Das EU-geförderte Projekt „Demarrage“ – der „Rheinradweg“ – will mit 18 Partnern aus 5 Ländern neue Strukturen für diese transnationale Radroute schaffen. Ziel sind neben einem einheitlichen Corporate Design der Aufbau einer Managementstruktur, transnationales Marketing, Qualitätssicherung und die Gestaltung der Homepage www.rheinradweg.eu. An beiden Projekten ist auch das Land Baden-Württemberg beteiligt.

Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur