

B e r a t u n g s f o l g e:

- | | | | |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|
| 1. Ausschuss für Umwelt und Mobilität | 08.10.2020 | Kenntnisnahme | Ö |
|---------------------------------------|------------|---------------|---|

Dr. Honikel-Günther / 30.09.2020
gez. Dezernent / Datum

Bericht zum Radwegebau

Darstellung des Vorgangs:

Bei der Klausurtagung zur Kreisstrategie am 18.06.2020 wurde die Verwaltung gebeten, das Thema Radwegebau an Bundes,- Landes- und Kreisstraßen unter den Aspekten der Zuständigkeit, Finanzierung und Kapazitäten aufzubereiten und zu berichten, um eine fundierte Diskussion über eine ggf. notwendige Zielanpassung ab 2022 zu ermöglichen.

Im Mai 2015 wurde das Radwegenetzkonzept für den Landkreis Ravensburg durch den Kreistag beschlossen. Erstmals wurden damit nicht viele auf den Landkreis verteilte Einzelmaßnahmen, sondern ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz entlang der klassifizierten Straßen, der Bundes,- Landes- und Kreisstraßen gebildet und dabei wesentlich abgespeckt.

Das Konzept zeigt die noch bestehenden Netzlücken und die Mängel auf. Es ist nach Kategorien, z.B. Netzlücken, straßenbegleitende Radwege, Querungshilfen, Beschilderungsmängel usw. und nach Prioritäten innerhalb der jeweiligen Kategorie gegliedert. Es bildet somit den Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Ravensburg. Das Radwegenetzkonzept umfasst das gesamte Kreisgebiet und berücksichtigt dabei auch die Radfernwege, die Touristischen Routen und die Anbindungen an die Nachbarlandkreise.

Das Radwegenetzkonzept stellt bezüglich der Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen eine Wunschliste des Kreises dar, an der das Land sich orientieren kann. Es ist jedoch nicht daran gebunden.

In der Gesamtschau klaffen vor allem bei Landes- und Bundesstraße die Erwartungen / Wünsche und die Möglichkeiten der Realisierung von Radwegen, besonders im ländlichen Raum, weit auseinander. Für Radwege an Bundesstraßen sieht die Finanzierung günstiger aus als bei Landesstraßen. Dennoch entscheidet auch hier das Regierungspräsidium Tübingen über die Planung, Finanzierung und den Bau der Maßnahmen. Regelmäßig finden zwischen der Kreisstraßenbauverwaltung und dem Regierungspräsidium Abstimmungsgespräche über die Umsetzung der Radwegnetzkonzeption statt. Kleinere Maßnahmen wie Markierungs- und Beschilderungsmängel im Zuge von Landes- und Bundesradwegen werden aufgrund der Zuständigkeiten oft auch vom Kreis ausgeführt.

In 2015 und 2016 hat das Land das RadNETZ Baden-Württemberg entwickelt. Kommunale Maßnahmen, die im Zuge des Rad NETZ Baden-Württemberg liegen, werden vorrangig gefördert. Kommunale Rad- und Fußwege und Rad- und Fußverkehrsanlagen werden nach wie vor bis zu 50% über LGVFG Mittel bezuschusst. Gleichzeitig hat das Land Qualitätsstandards und viele Musterlösungen zur verbesserten und verkehrssicheren Führung der Fußgänger und Radfahrer entwickelt. Zwischenzeitlich ist dies eingeführt und dient als gutes „Handwerkszeug“ für die Planer. Auch der Landkreis hat bereits mehrere Maßnahmen mit den neuen Qualitätsstandards ausgeführt (siehe Anlage 3).

Insgesamt wurden im Radwegenetzkonzept des Landkreises 497 Maßnahmen in der Zuständigkeit des Bundes, des Landes, des Landkreises und der Gemeinden festgestellt.

In den letzten 5 Jahren wurden neben dem Bau von straßenbegleitenden Radwegen auch viele Maßnahmen der anderen Mängelkategorien nochmals geprüft und ein erheblicher Teil der Mängel behoben (siehe Tabellen nächste Seite).

Das Radwegenetz an klassifizierten Straßen im Landkreis wird bis zum Ende des Jahres 2020 rd. 320 km lang sein. Dabei verlaufen rd. 71 km entlang der Bundesstraßen, rd. 135 km entlang der Landesstraßen und rd. 114 km entlang der Kreisstraßen.

Das Straßenbauamt des Landkreises arbeitet derzeit mit Hochdruck an weiteren Radwegemaßnahmen. Dies ist auch dem moderaten Personalaufbau, der in den letzten Jahren erfolgte, zu verdanken. Zuvor war es fast nicht möglich, neben den vielen anderen Aufgaben im Radwegbau wesentlich voran zu kommen. Die unten dargestellte Grafik zeigt deutlich, dass zwischen 2016 und 2019 eine Umsetzungslücke besteht.

Außerdem wird es auch bei den Radwegen immer schwieriger den dafür nötigen Grunderwerb und die erforderlichen Genehmigungen zu erhalten. Daher können sich die in Anlage 2 auf Seite 3 dargestellten Reihenfolgen der Umsetzung und der Umsetzungszeitpunkt noch erheblich ändern. Bisher musste der Landkreis noch kein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts für einen Radweg durchführen, dies ist jedoch bei erheblichen Problemen im Grunderwerb oder aufgrund naturschutzrechtlicher Vorgaben künftig durchaus zu erwarten.

Anzahl der Mängel aus dem Radwegenetzkonzept und der Beseitigungsstand

Mängelkategorie	Anzahl Mängel (ab 2015) B/L/K gesamt	Anzahl bereits beseitigte Mängel B/L/K	Mängel an Kreisstraßen (ab 2015)	Beseitigte Mängel an Kreisstraßen
Netzlücke				
- Straßenbegleitender Radweg	85	13	20	6 (8)
- Markierungsmaßnahmen	55	10	9	5
Querungsdefizit				
- Hoher baulicher Aufwand	55	8	14	8
- Geringer baulicher Aufwand	39	4	15	3
Oberflächenmangel	17	1	1	1
Unzureichende Breite	32	2	6	2
Besondere Gefahrenstelle	20	6	6	6
Beschildigungsmangel	23	6	4	4
Markierungsmangel	171	39	57	28
Summe	497	89	132	63 (65)

(Klammerwert: 2 Maßnahmen wurden außerhalb des RW-Netzkonzeptes umgesetzt)

Anzahl der Mängel nach Baulastträger und Beseitigungsstand

Baulastträger	Anzahl Mängel (2015)	Anzahl bereits beseitigte Mängel
Bund	56	8
Land	223	16
Kreis	132	63 (65)
Kommunen	86	2
Summe	497	89

(Klammerwert: 2 Maßnahmen wurden außerhalb des RW-Netzkonzeptes umgesetzt)

Radwegebau an Kreisstraßen 2014 bis 2020 (siehe Grafik und Anlage 2):

Der Landkreis Ravensburg hat seit 2014 sechs Radwegmaßnahmen der Kategorie Netzlücke des Radwegenetzkonzeptes und zwei weitere Maßnahmen außerhalb des Netzkonzeptes gebaut. Dies entspricht insgesamt rd. 9,9 km neue Radwege entlang der Kreisstraßen. Davon sind derzeit der Radweg Hinzhang – Frauenzell und die Erüchtigung des RW Reute – Bad Waldsee mit einer Länge von zusammen 3,9 km und einem Gesamtkostenvolumen von rd. 920.000 € in der Fertigstellung.

Ausblick (siehe Anlage 2):

Für das Jahr 2021 sind weitere 4 Maßnahmen mit insgesamt 4,1 km Länge und einem Kostenvolumen von rd. 2,3 Mio. € (bei einem LGVFG Förderanteil von rd. 1,0

Mio. € und einer Beteiligung durch die Kommunen in Höhe von 675.000 €) vorgesehen. Hierfür sind die Planungen im Gange und die Zuschüsse angemeldet.

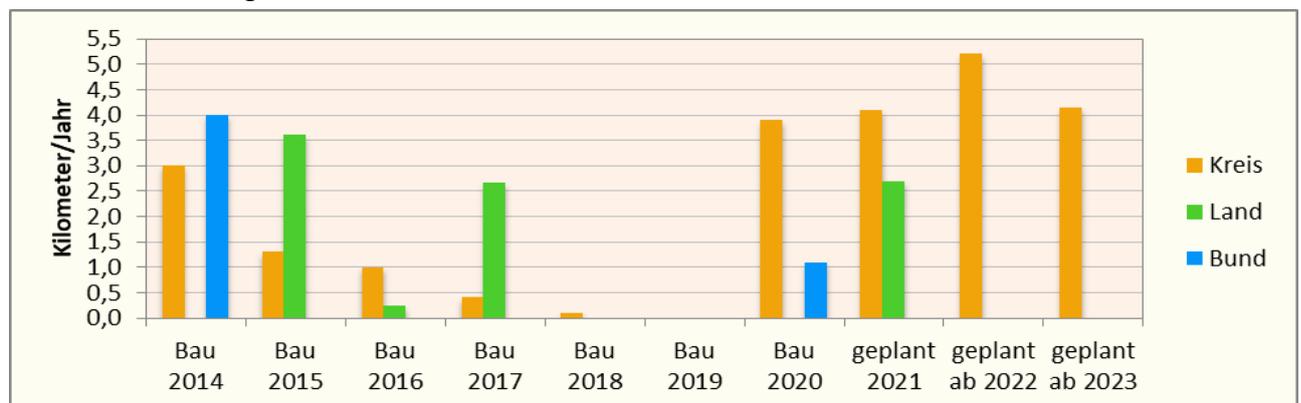
Zudem plant der Landkreis den rd. 1,0 km langen Radweg entlang der Landesstraße 275, ab der Kreisgrenze bei Laimbach über Haslach bis zum Abzweig der K 8034 in Richtung Michelwinnaden (Stadt Aulendorf). Hierfür wurde eine Planungsvereinbarung mit dem Land abgeschlossen. Der Landkreis erhält eine Kostenerstattung für seine Planungsleistungen.

Für die Folgejahre sind noch 10 Maßnahmen aus dem Radwegenetzkonzept umzusetzen. In 2022 sollen 3 davon mit einer Länge von 5,2 km gebaut werden, die bereits in Planung und teilweise für den Zuschuss angemeldet sind (siehe Anlage 2).

Für den Landkreis stellt dies ab 2022 bis zur gänzlichen Umsetzung des Radwegenetzkonzeptes ein noch verbleibendes Investitionsvolumen von insgesamt rd. 9,0 Mio. € dar. Unter Berücksichtigung von vorsichtig geschätzten LGVFG Zuschüssen in Höhe von rd. 3,5 Mio. € und der Beteiligung der Kommunen in Höhe von rd. 2,75 Mio. € verbleiben dem Landkreis rd. 2,75 Mio. € Eigenanteil an der Finanzierung.

Das Umsetzungsniveau 2020 bis 2022 mit rd. 4 bis 5 km Radwegebau pro Jahr ist sehr ambitioniert und nur aufgrund des moderaten Personalzuwachses und sehr großen Anstrengungen seitens des Straßenbauamtes möglich. Um dieses Niveau zu halten, bedarf es vieler Voraussetzungen. Für die Umsetzung der noch verbleibenden 16,5 km Netzlücken des Radwegenetzkonzeptes ist es zwingend notwendig, dass hier alle Beteiligten konstruktiv zusammenarbeiten. Dabei obliegt den beteiligten Kommunen die maßgebende Unterstützung der Straßenbauverwaltung z.B. beim Grunderwerb. Außerdem müssen die naturschutzfachlichen Belange zeitnah lösbar sein und alle weiteren Genehmigungen ohne Verzögerungen gelingen.

Gebaute Radwege ab 2015 und Ausblick bis 2023



Beschilderung:

Radwegenetzbeschilderung östlicher Teil des Landkreises Ravensburg

Der Zweckverband Württembergisches Allgäu will sich zur ADFC-RadReiseRegion zertifizieren lassen. Diese Qualitätsauszeichnung erhalten

Regionen, die nachhaltig die Planung ihrer Radwege und eines darauf abgestimmten touristischen Angebots über Jahre vorangetrieben haben. Dafür ist unter anderem eine einheitliche Beschilderung und digitalisierte Erfassung der Radwege notwendig. Die Kosten des Projekts werden teilweise durch eine Förderung des LEADER-Programms getragen.

Aktueller Stand:

- Die Montage der Beschilderung erfolgte größtenteils in den letzten Wochen.
- Die Bewertung der Region durch den ADFC, um zertifizierte RadReiseRegion zu werden, steht noch aus. Die Förderung des Projekts ist an diese Auszeichnung geknüpft und kann auch erst damit abgerufen werden.
- Die Bewerbung und Öffentlichkeitsarbeit für die neuen Radrouten erfolgt erst nach der Zertifizierung, wenn der Titel ADFC-RadReiseRegion offiziell verwendet werden kann.

Radwegenetzbeschilderung westlicher Teil des Landkreises Ravensburg

Um eine einheitliche, kreisweit durchgängige und verbesserte Beschilderung sicherzustellen, sind auch im westlichen Landkreis eine aktualisierte Beschilderung sowie eine Digitalisierung des Radwegenetzes notwendig. Dabei wird keine ADFC-Zertifizierung angestrebt, sondern vorerst die Grundbeschilderung der Radwege optimiert und digitalisiert. Der Planung zu Grunde liegen das Radwegenetzkonzept des Landkreises und das RadNETZ BW.

Aktueller Stand:

- Am 24.09.2020 erfolgte die Vorstellung der Beschilderungsplanung bei den Kommunen. Sie haben nun bis Mitte November Zeit diese zu prüfen und freizugeben.
- Die anschließende Ausschreibung und Vergabe für Material und Montage der Beschilderung sowie die Montage und Kontrolle erfolgt im Frühjahr/Sommer 2021.
- Die LGVFG Förderung beträgt 50 Prozent für Material und Montage.

Radschnellweg Friedrichshafen - Baidt:

Dem AUM wurde hierzu ein Sachstand in der Sitzung am 15.10.2019 berichtet. Im März 2019 wurde die Machbarkeitsstudie abgeschlossen. Die Vorzugstrasse hat eine Länge von rd. 29 km und erreicht auf 85 % der Gesamtstrecke die Qualitätsstandards für eine Radschnellverbindung. Mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0 wurde deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden für insgesamt sechs Abschnitte jeweils zahlreiche Varianten möglicher Streckenverläufe untersucht, bewertet und diskutiert. Daraus wurde eine Vorzugstrasse entwickelt, die hinsichtlich der Realisierbarkeit, der Kosten und des Nutzens vertiefend betrachtet wurde. Eine Festlegung auf diese Trasse ist jedoch noch nicht erfolgt. In einem nun folgenden Linienfindungsverfahren mit Abschnittsbildung wird der konkrete Verlauf der Radschnellverbindung festgelegt und mit den Gremien und Bürgern abgestimmt.

Auf einen Einspruch der beiden betroffenen Landkreise bezüglich der Einstufung der Baulast und Förderung der Radschnellverbindung durch das Land, an Minister Herrmann, hat das Ministerium geantwortet und die Sachlage nochmals dargestellt. Da-

nach sind die Städte Ravensburg und Friedrichshafen aufgrund der Einwohnerzahl über 30.000 Baulastträger für ihre Streckenanteile. Zwischen Weingarten und Ravensburg sieht das Land die Baulast bei sich, da die Nutzerfrequenz täglich über 2.500 Nutzer liegt. Allerdings sollen die Städte planen, da das Land von einem überwiegend kommunalen Interesse ausgeht. Auf den Abschnitten zwischen der Stadt Friedrichshafen und Ravensburg und von Baienfurt bis Baintdt sind die jeweiligen Landkreise zuständig. Der Landkreis Ravensburg ist hierbei mit rd. 6 km Radschnellweg betroffen. Die Abschnitte sind südlich Untereschach bis zur Kreisgrenze, Untereschach – Ravensburg und nördlich von Weingarten über Baienfurt bis Baintdt.

Zwischenzeitlich wurde der Förderantrag für die Planungsleistungen des Radschnellweges bewilligt. Danach betragen die Gesamtkosten des Fördergegenstandes rd. 3,9 Mio. €. Davon trägt das Land rd. 510.000 € für seine Abschnitte. Die restlichen Planungskosten werden mit 87,5 % gefördert. So dass bei den Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg und den Städten Friedrichshafen und Ravensburg lediglich noch ein Eigenanteil von rd. 425.000 € bleibt. Bei einem Längenanteil des Landkreises Ravensburg von rd. 20 % beträgt der zu finanzierende Anteil an der Planung rd. 85.000 €.

Wie die Kosten letztlich genau verteilt werden, muss zwischen den Beteiligten noch in einer Planungsvereinbarung geregelt werden. Außerdem bestehen zum heutigen Zeitpunkt durchaus noch einige Unwägbarkeiten im Gesamtverfahren.

Zunächst gilt es einen nächsten Planungsschritt, die genaue Linienfindung und Abschnittsbildung, an das Ingenieurbüro zu vergeben. Die Mittel für die Planung des Radschnellweges sind vorsorglich in den Haushalt 2021 des Kreises angemeldet.

Zuschussregelungen:

In den letzten Jahren hat das Land im LGVFG viele neue Zuschussmöglichkeiten vorgesehen. Unter anderem können auch Anlagen für die Rad- und Fußwegeinfrastruktur wie z.B. Beschilderungen, Fußgängerüberwege, Beleuchtungen der FGÜ usw. gefördert werden. Das Straßenbauamt hat auch hierfür Förderanträge gestellt und teilweise schon bewilligt bekommen.

Kreisstrategie:

In der Kreisstrategie ist das Ziel jährlich rd. 5 km Radwege zu bauen verankert. Dies war in den vergangenen Jahren aus verschiedenen, hauptsächlich aus personellen Gründen nicht erreichbar. Aufgrund der personellen Aufstockung des Straßenbauamtes im Planungs- und Baubereich in den letzten Jahren ist ein deutliches Vorwärtstommen zu erkennen. Für 2021 sind 4,1 km und für 2022 sind weitere 5,2 km Radwegeneubau vorgesehen. Für ein rasches Vorwärtstommen der weiteren Maßnahmen ist entscheidend, dass der nötige Grunderwerb gelingt, die Planungen jeweils zeitnah alle Genehmigungen erhalten, die Zuschüsse bewilligt werden und die Haushaltsmittel bereit stehen. Aus Sicht der Verwaltung wird ein Zielwert von 2,5 bis 3 km pro Jahr als realistisch angesehen.

Anlage 1 zu 0116_2020 - Auszug Radwegenetzkonzept LKRV

Anlage 2 zu 0116_2020 - Statistik RW

Anlage 3 zu 0116_2020 - Umgesetzte RW Beispiele

Um den Lesefluss zu erleichtern, verwenden wir nicht immer Mehrfachnennungen von Geschlechtern. Die verwendeten Bezeichnungen gelten für alle Geschlechter.