

## Sitzungsvorlage

Gremium	Sitzung vom	Behandlung
Kreistag	06.05.2015	Entscheidung

---

TOP 10	<b>Radwegenetzkonzept</b>	Sachvortrag: Herr Gehringer
--------	---------------------------	--------------------------------

---

### I. Gegenstand der Vorlage

ist der Beschluss der Radwegenetzkonzeption für den Landkreis Ravensburg. Hierzu erfolgt ein Sachstandsbericht mit Informationen zur Vorgehensweise sowie der Abstimmung mit den Beteiligten. Darüber hinaus erfolgt eine Auswertung der Ergebnisse mit einem Ausblick auf Maßnahmen, welche in den nächsten 7 Jahren voraussichtlich eine Chance auf Realisierung haben.

### II. Sachverhalt

Es wird auf die Sitzungsunterlagen und Abstimmungen in den nachfolgend aufgeführten AUT-Sitzungen verwiesen: 24.04.2012, 23.04.2013, 11.03.2014, 25.09.2014, 23.10.2014, 19.02.2015 und 31.03.2015

Darüber hinaus fanden folgende Beteiligungen und Informationsveranstaltungen statt:

- ✓ Auftaktveranstaltung: 30.04.2013 m.d.B. um Stellungnahme bis 29.05.2013
- ✓ Bürgermeisterversammlung: 08.04.2014
- ✓ Informationsveranstaltung: 27.06.2014; m.d.B. um Stellungnahme bis 30.09.2014

Zum AUT am 31.03.2015 wurden bereits die wesentlichen Unterlagen an alle Kreistagsmitglieder in Papierform verschickt. Darüber hinaus waren alle Daten über einen Link abrufbar. Zwischenzeitlich gab es nur einzelne kleine Änderungen ohne besondere Relevanz. Daher wird auf den erneuten Versand umfangreicher Anlagen verzichtet. Der aktuelle Stand aller Unterlagen kann über einen Link eingesehen werden, den alle Kreistagsmitglieder per Mail zugesandt bekommen.

Durch klicken auf den Link öffnet sich ein Bildschirmfenster. Hier muss noch oben „Alle Dateien anzeigen“ gewählt werden. Leider war es aus EDV-Gründen nicht wie vorgesehen möglich, eine Sortierung der Dateien gemäß den vergebenen Ziffern zu erreichen. Dieser Mangel ist sehr bedauerlich, konnte aber nicht mehr behoben werden. Daher wurde kurzfristig zusätzlich beiliegende CD mit allen Daten gebrannt.

Die der Sitzungsvorlage beigelegte Anlage 1 zeigt eine Inhaltsübersicht und Beschreibung der Anlagen. In den zahlreichen Tabellen der Radwegenetzkonzeption sind alle Maßnahmen einzeln aufgeführt. Hier sind jeweils weiterführende Informationen enthalten. Für jede Maßnahme gibt es ein eigenes Maßnahmenblatt mit noch detaillierteren Angaben. In den Karten sind die Maßnahmen mit Maßnahmennummern dargestellt.

Wird z.B. eine Maßnahme aus dem Detailplan 2.3 (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 10) gesucht, so kann das zugehörige Maßnahmenblatt in der Datei „Anlage 4\_MB\_Plan\_2.3“ (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 21) über die Maßnahmennummer gefunden werden.

Nach Beschluss der Radwegenetzkonzeption wird eine gebundene Druckversion erstellt, die allen Kreistagsmitgliedern zur Verfügung gestellt wird.

### **Gründe für eine neue Radwegenetzkonzeption statt einer reinen Fortschreibung des vorhandenen Radwegeprogrammes**

Das derzeitige Radwegeprogramm des Landkreises Ravensburg aus dem Jahr 2007 gibt es bereits seit 1980. Es wurde seither alle 5 bis 6 Jahre fortgeschrieben. Hierbei wurden die Maßnahmenwünsche mit insgesamt knapp 420 km paralleler Radwege getrennt nach Straßenbaulastträger Bund, Land und Kreis in 3 Dringlichkeitsstufen eingereiht. Im Durchschnitt aller drei Baulastträger wurden zwischen 2007 und 2014 erst rund 34% der Maßnahmen aus der Prioritätsstufe I gebaut (Bund: 32 %, Land: 15 % und Kreis: 67 %). Über alle Maßnahmen gerechnet wurden im Durchschnitt aller drei Baulastträger erst 10 % gebaut (Bund: 20 %, Land: 4 % und Kreis: 16 %). Die Fortschreibung des Radwegeprogramms wurde trotz des geringen Bearbeitungsstandes aus folgenden Gründen für notwendig erachtet:

- 1) Die Anzahl der Radwege in Priorität 1 sowie die Gesamtzahl an Radwegewünschen ist zu groß. Damit ist das Programm unrealistisch.
- 2) Es braucht eine klare Priorisierung, um konkret Maßnahmen für die Bearbeitung in den nächsten Jahren benennen zu können.
- 3) Die betroffenen Kommunen müssen einschätzen können, wie hoch die Realisierungschancen der Maßnahmen in einem absehbaren Zeitraum sind.
- 4) Es treten vermehrt Kommunen mit der Bitte an das Straßenbauamt heran, Radwege aus der Priorität 2 in die Priorität 1 zu verschieben.
- 5) Weniger dringliche Radwege, die innerhalb der nächsten 20 Jahre keine Chance auf Realisierung haben, sollten nicht in das Programm aufgenommen werden, um keine falschen Hoffnungen zu wecken.
- 6) Veränderte Randbedingungen müssen berücksichtigt werden (z.B. geänderte Schulstandorte, gescheiterte Grunderwerbsverhandlungen, ggf. erhöhtes Unfallgeschehen auf einer Strecke etc.).
- 7) Aufgrund veränderter Bedingungen bei der Förderung von Radwegen durch das Land Baden-Württemberg ist mittlerweile auch die Förderung kommunaler Radwege möglich. Das Regierungspräsidium Tübingen verlangt nun im Rahmen der Prüfung kommunaler Förderanträge von den Landratsämtern eine Aussage darüber, ob eine kommunale Maßnahme zur Ergänzung des landkreiseigenen Radwegenetzkonzeptes geeignet ist.
- 8) Landkreiseigene Radwege müssen in der Konzeption enthalten sein, um in die Möglichkeit einer Förderung zu kommen.

Aus diesen und weiteren Gründen war eine reine Fortschreibung des bisherigen Radwegeprogramms nicht mehr zweckmäßig, welches unreflektiert nahezu alle Maßnahmenwünsche an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen enthält.

### **Funktion der Radwegenetzkonzeption**

Die Radwegenetzkonzeption geht über die bisherige Aufstellung eines Maßnahmenprogramms für neue Radwege hinaus, da bei der Befahrung auch Mängel und Abweichungen von aktuellen Entwicklungen im Radwegebau erfasst und dargestellt wurden. Daraufhin hat das Ingenieurbüro Maßnahmenvorschläge erarbeitet. Ob und wie diese im Einzelfall umsetzbar sind, kann aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen erst nach Beschluss der Radwegenetzkonzeption geprüft werden.

Die Radwegenetzkonzeption stellt daher kein konkretes Bau- oder gar Finanzierungsprogramm dar, sondern enthält lediglich Maßnahmenvorschläge. Sie stellt den grundsätzlichen Bedarf eines Projektes bzw. einer Verbesserungsmaßnahme fest, entscheidet aber nicht über die konkrete Projektplanung oder gar Ausführung. Die Priorisierung empfiehlt den jeweils zuständigen Baulastträgern Bund, Land, Kreis und Kommunen, die Planungen in dieser Reihenfolge anzugehen. Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen ist der jeweilige Baulastträger eigenverantwortlich zuständig. Dieser muss sich nicht zwingend an die ausgearbeitete Priorisierung halten. Auch können andere Gründe wie z.B. Unwägbarkeiten im Grunderwerb oder umweltrechtliche Belange zu weiteren zeitlichen Verschiebungen führen oder eine Maßnahme gar unmöglich machen. Solche Entwicklungen sollen dokumentiert und bei der nächsten Fortschreibung der Konzeption berücksichtigt werden, sofern nicht zeitnah über alternative Routen oder Maßnahmen entschieden werden kann.

Die neue Radwegenetzkonzeption geht vom planerischen Ansatz über eine reine Abfrage von Radwegewünschen bei den Kommunen hinaus. Im Vordergrund stehen die Verbindungen. Ob die Radfahrer auf Bundes, Landes, Kreis oder Gemeindestraßen fahren ist hierbei zweitrangig. Ob eine Verbindung für Radfahrer geeignet ist, wird durch die Befahrung beurteilt. Die Notwendigkeit eines parallelen Radweges ist damit nicht zwangsläufig verbunden und wird nach weiteren Kriterien beurteilt. Bei der Befahrung wurden „nebenbei“ auch die Mängel im vorhandenen Netz erfasst und dokumentiert.

Die Radwegenetzkonzeption stellt nicht nur die Basis für eine klare Priorisierung der Radwege dar, sondern bildet darüber hinaus die Grundlage für eine weitere Entwicklung der Beschilderung und der Datennutzung für moderne Applikationen zur besseren Vermarktung und touristischen Förderung des Radverkehrs.

### **Vorgehensweise, Information und Beteiligung der Kommunen, Ämter etc.**

In einem ersten Schritt wurden alle Kommunen des Landkreises Ravensburg, die benachbarten Landkreise, Polizei, Verkehrsbehörden, interne Ämter, der ADFC und nicht zuletzt auch die Fraktionsvorsitzenden der Kreistagsfraktionen zu einer ersten Informationsveranstaltung am 30. April 2013 eingeladen und konnten im Anschluss Ihre Vorschläge einbringen. Dieses Angebot wurde von den Beteiligten rege genutzt.

Das letztlich 1.375 km lange Prüfnetz wurde von mehreren Mitarbeitern des Ingenieurbüros Dr. Brenner (IB) mit dem Rad abgefahren. Aufgrund der milden Witterung konnte die Befahrung bis Ende Dezember 2013 abgeschlossen werden. Im Anschluss wurden die hierbei aufgenommenen Daten vom IB ausgewertet und der Entwurf des neuen Radwegenetzes überarbeitet.

Die Verwaltung hat auf Grundlage von Vorschlägen und im Austausch mit dem IB Mängelkategorien erstellt, Wertungskriterien entwickelt und Vorschläge zur Gewichtung erarbeitet. Die Mängelkategorien gliedern sich in zeitnah umsetzbare Beschilderungs- und Markierungsmängel sowie in längerfristig zu behebbende und daher zu priorisierende Mängel der vier Kategorien Netzlücke, Querungsdefizit, Oberflächenmangel und Unzureichende Breite. Zur Priorisierung dieser vier Mängelkategorien wurden die vier Wertungskriterien Netzbedeutung, Potential, Verkehrssicherheit und Qualitätsstufe entwickelt. Für jedes Kriterium konnten bis zu 2 Punkte vergeben werden. Maximal erreichbare Punktzahl war somit zunächst 13.

In der AUT-Sitzung am 11.03.2014 wurde den erarbeiteten Wertungskriterien und deren Gewichtung mit folgenden Änderungen zugestimmt.

Für die Priorisierung der ausgewiesenen Maßnahmen wurde beim Wertungskriterium „Netzbedeutung“ die Vergabe eines weiteren Punktes für Ziele mit „Wesentlicher Touristischer Bedeutung“ ermöglicht.

Beim Wertungskriterium „Verkehrssicherheit“ wird nun bereits ab 1.000 bis 1.500 Kfz/24h künftig 1 Punkt vergeben statt zuvor erst ab 1.500 bis 2.500 Kfz/24h und bereits ab 1.500 Kfz/24h 2 Punkte statt zuvor erst ab 2.500 Kfz/24h.

Die Verwaltung hat den Kommunen den aktuellen Sachstand bei der Bürgermeistertagung am 8. April bekanntgegeben und am 27. Juni eine zweite große Informationsveranstaltung aller bisher Beteiligten durchgeführt. Hierbei wurde allen Beteiligten eine erneute Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 30. September eingeräumt.

Insgesamt wurden 73 Beteiligte einbezogen. Es sind in der 2. Anhörungsrunde 38 teils sehr ausführliche Rückmeldungen eingegangen. Die Rückmeldungen beinhalten insgesamt 221 Anregungen und Änderungswünsche, die alle geprüft und ausgewertet wurden und zu denen zunächst der Radverkehrsexperte des Ingenieurbüro Brenner und letztlich das Straßenbauamt Stellung bezogen hat.

Das Straßenbauamt hat die Anregungen und Einwendungen mit allen Kommunen, bei denen noch offene Fragen waren, besprochen und abgestimmt. 100 Einwendungen konnte stattgegeben werden. 116 Einwendungen konnte nicht entsprochen werden, da die Kriterien der Priorisierung nicht erfüllt waren. Bei nahezu allen Gesprächen mit den Bürgermeistern oder direkt zuständigen Mitarbeitern der Kommunen konnte man sich auf die jetzt beschlossenen Maßnahmen einigen und/oder Verständnis für die Ablehnung weiterer Wünsche erreicht werden.

### **Maßnahmenkategorien und Kriterien zur Priorisierung**

Für jede Mängelkategorie wurden für die weiteren Beratungen die Einzelmaßnahmen in Tabellenform mit Angabe der Gesamtkosten, sortiert nach Baulastträger, aufgelistet. Die Kosten der einzelnen Maßnahmen wurden grob abgeschätzt. Diese können sich im Verlauf der weiteren Planung noch verändern. Für jede Maßnahme gibt es ein Maßnahmenblatt mit detaillierteren Angaben zu der vorliegenden Situation, dem vorhandenen Mangel und dem Lösungsvorschlag des IB.

#### ***Netzlücken – zu bauende straßenparallele Radwege***

Die Notwendigkeit von Radwegen wurde gemäß den geltenden Richtlinien beurteilt. Demnach werden parallele Radwege in der Regel erst ab einer Verkehrsstärke von > 2.500 Kfz/24h bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h oder > 4.000 Kfz/24h bei einer zul. Geschwindigkeit von 70 km/h empfohlen oder - soweit eine besondere Netzbedeutung nachgewiesen ist (ohne nähere Definition).

Unterhalb dieser Grenzen wurden momentan nur im Einzelfall bei besonderer Gefahrenlage durch z.B. unübersichtliche Kurven, Kuppen in Verbindung mit einem hohen Geschwindigkeitsniveau oder bei sehr hohem Schwerverkehrsanteil und bei Schulwegeverbindungen parallele Radwege vorgeschlagen. Diese Prüfung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der Polizei und den jeweils zuständigen Verkehrsbehörden.

Zur Beurteilung der Notwendigkeit von **Radwegen an Bundes- und Landesstraßen** sollen diese Grenzen belassen werden, da das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Planungsbehörde diese Maßstäbe ebenfalls ansetzt.

Bei **Kreisstraßen** sieht die Situation etwas anders aus. Die durchschnittliche Verkehrsbelastung auf Kreisstraßen im Landkreis Ravensburg liegt bei ca. 1.600 Kfz/24h. Dies stellt gleichzeitig auch die Grenzbelastung dar, ab der Radwegmaßnahmen durch das Land aufgrund des Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG) gefördert werden. Um dem Wunsch des AUT aus der Sitzung am 11. März diesen Jahres nachzukommen, den Bedürfnissen und besonderen Bedingungen des ländlichen Raums gerecht zu werden, wurde diese Grenze angepasst und parallele Radwegmaßnahmen bereits ab einer Verkehrsbelastung von 1.600 Kfz/24h vorschlagen.

#### ***Querungsdefizite***

Diese Vorschläge werden nach Beschluss der RW-Netzkonzeption von der Verkehrskommission geprüft und nach positiver Prüfung je nach vorhandenen Finanz- und Personalressourcen sukzessive umgesetzt.

#### ***Oberflächenmängel und unzureichende Breite***

Diese Vorschläge werden vom jeweiligen Baulastträger in eigener Zuständigkeit je nach vorhandenen Finanz- und Personalressourcen sukzessive umgesetzt.

#### ***Sofortmaßnahmen Markierung und verkehrsrechtliche Beschilderung***

Diese Vorschläge werden nach Beschluss der Radwegenetzkonzeption von der Verkehrskommission geprüft und nach positiver Prüfung je nach vorhandenen Finanz- und Personalressourcen sukzessive umgesetzt.

Die Vorschläge des IB bspw. bezüglich der Rot-Markierung von Radwegefurten an Einmündungen oder Ausweisung von Radfahrerschutzstreifen außerorts entsprechen zwar den aktuellen Entwicklungen, sind aber z.T. noch nicht in Regelwerken verankert. Das Straßenbauamt behält sich vor, solche Maßnahmen zurückzustellen, bis die rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen hierfür gesichert sind. Als Beispiel sei explizit die rote Markierung aller Radwegefurten genannt. Das Straßenbauamt hält dies in Abstimmung mit Polizei, Verkehrsbehörde und dem Baureferat Ravensburg des Regierungspräsidiums Tübingen derzeit nicht für notwendig. Die aktuelle Handhabung, dies nur in begründeten Fällen auszuführen, soll daher solange beibehalten werden, bis landesweit einheitliche Regelungen eingeführt sind.

#### **Nicht berücksichtigte Maßnahmen**

Um eine gute Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsfindungen zu ermöglichen, wurden alle Stellungnahmen aus dem 2. Anhörungsverfahren und die Bewertung des IB hierzu dokumentiert (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 34). Darüber hinaus wurde eine Liste erstellt, welche die vorgeschlagenen aber abgelehnten Radwegerouten und Maßnahmen aufführt (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 06).

Die Änderungen, welche sich aus dem ursprünglichen Wunschliniennetz hin zum Prüfnetz (als Grundlage der Befahrung) ergeben haben, sind anhand der hierzu vorhandenen Karte „Prüfnetz“ nachzuvollziehen (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 29). Entfallene oder neu hinzugekommene Routen sowie Vorschläge, die nicht berücksichtigt werden konnten, wurden hier gelb hinterlegt.

### **Hinweise zu vorgeschlagenen Schutzstreifen außerorts**

Die Radwegenetzkonzeption enthält einzelne Vorschläge für Schutzstreifen außerorts, die nach derzeitigem Kenntnisstand geeignet sein könnten. Betroffen sind Straßen, bei denen aufgrund der Verkehrsstärken oder der räumlichen Situation die Anlage separater Radwege auf absehbare Zeit unrealistisch erscheint.

Um dennoch kurz- bis mittelfristige und kostengünstige Verbesserungen zu ermöglichen, wird die Markierung überwiegend einseitiger Schutzstreifen in Betracht gezogen. Die tatsächliche Ausführung hängt jedoch von der positiven Beurteilung des derzeitigen Modellversuchs des Landes Baden-Württemberg und des Bundes und letztlich von der Zulassung dieser Möglichkeit ab.

Sollte es in Zukunft möglich sein, Schutzstreifen außerorts anzuordnen, könnte nach Abstimmung mit den Verkehrsbehörden und der Polizei in einem gesonderten Verfahren im AUT entschieden werden, welche Verbindungen hierfür geeignet sind. Das Straßenbauamt wird in diesem Fall zu gegebener Zeit mit Vorschlägen auf den Ausschuss zukommen.

### **Sonderprogramm für sinnvolle Ergänzungen des kreisweiten Netzes und Maßnahmen, welche zwar nicht den neuen Kriterien entsprechen aber bereits in Planung sind und/oder bei denen bereits Grunderwerb vorbereitet oder getätigt wurde**

Neben den priorisierten Maßnahmen ergeben sich zusätzliche sinnvolle Ergänzungen zum kreisweiten Radwegenetz auf kommunaler Ebene. Es gibt drei Maßnahmen, welche nicht die Kriterien der Priorisierung im Radwegenetzkonzept erfüllen (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 05). Diese sind dennoch sinnvolle Ergänzungen des Netzes und können befürwortet werden.

Ob und mit welchem Interessensanteil sich der Landkreis an diesen Wegen beteiligt soll künftig bei Bedarf im AUT besprochen werden. Denkbar ist hierbei die Bearbeitung der Planung, des Grunderwerbs und des Baus durch die jeweilige Kommune bei einer reduzierten Kostenbeteiligung als Interessensbeitrag des Landkreises.

### **Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse und Abschätzung der Realisierbarkeit in den nächsten 7 Jahren**

Über alle Kategorien und Baulastträger hinweg wurden vom IB 217 Sofortmaßnahmen, sowie 255 zu priorisierende Maßnahmen und 24 Maßnahmen ohne Priorisierung (Gesamt 496 Maßnahmen) mit einem voraussichtlichen Gesamtinvestitionsvolumen von über 49 Mio. € vorgeschlagen. Eine detaillierte Aufstellung ist im Bericht der Radwegenetzkonzeption auf Seite 23 enthalten (Im Inhaltsverzeichnis Ziffer 02).

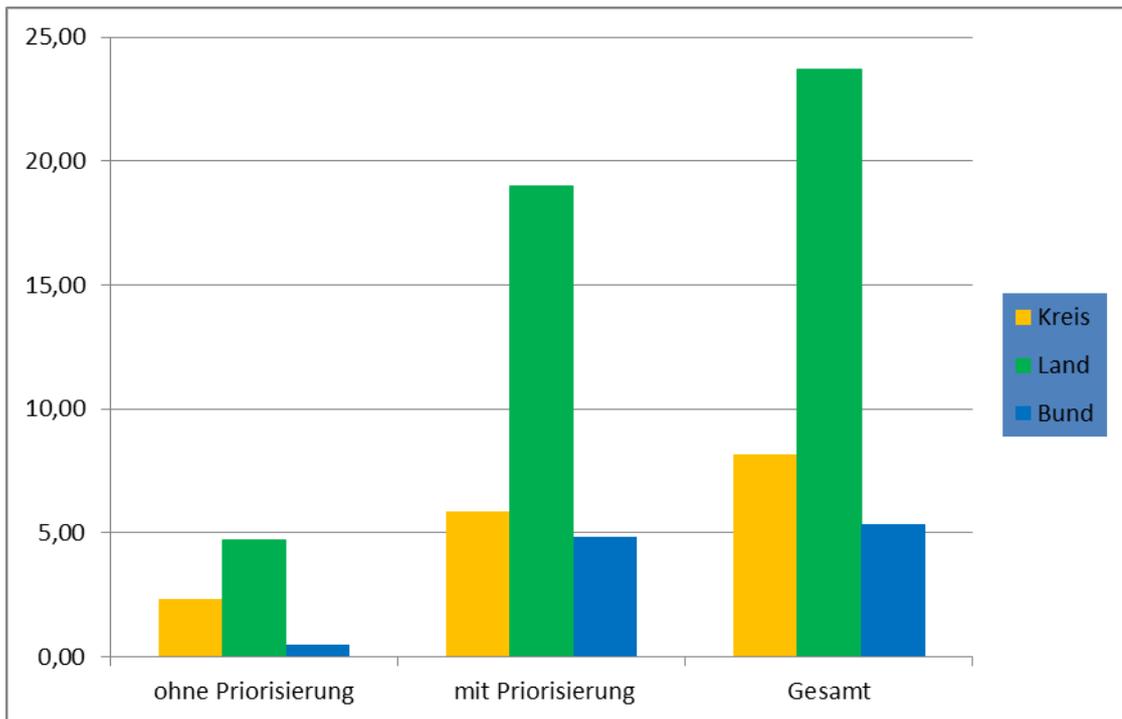
Für die **wesentliche Kategorie „Netzlücke – Straßenbegleitende Radwege“** ergeben sich für die jeweiligen Baulastträger folgende Maßnahmenwünsche:

<b>Baulastträger</b>	<b>ohne Priorisierung</b>	<b>mit Priorisierung</b>	<b>Gesamt</b>
<b>Kreis</b>	6 Maßnahmen	13 Maßnahmen	<b>19 Maßnahmen</b>
	5,15 km	23,55 km	<b>28,70 km</b>
	2,38 Mio. €	6,04 Mio. €	<b>8,42 Mio. €</b>
<b>Land</b>	11 Maßnahmen	37 Maßnahmen	<b>48 Maßnahmen</b>
	11,85 km	72,84 km	<b>84,69 km</b>
	4,71 Mio. €	19,50 Mio. €	<b>24,21 Mio. €</b>
<b>Bund</b>	1 Maßnahme	10 Maßnahmen	<b>11 Maßnahmen</b>
	geschätzt 0,2 km	17,70 km	<b>17,90 km</b>
	geschätzt 0,50 Mio. €	4,85 Mio. €	<b>5,35 Mio. €</b>

Im Vergleich ist nachfolgend das Verhältnis der in der Radwegenetzkonzeption im Vergleich zum alten Programm enthaltenen RW-Längen dargestellt. Hierzu wurden die Längen der Maßnahmen aus dem alten Programm 2007 aufgeführt und die seither gebauten Radwegelängen in Abzug gebracht.

<b>Baulastträger</b>	<b>Dringlichkeitsstufen 1 bis 3 des alten Programms</b>	<b>Gebaut seit 2007 bis 2014</b>	<b>Bereinigte Länge</b>	<b>Die neue RW- Netzkonzeption enthält x % der RW-Längen des alten Programms</b>
<b>Kreis</b>	<b>88 Maßnahmen</b>			
	164,8 km	25,80 km	139 km	21 %
<b>Land</b>	<b>117 Maßnahmen</b>			
	225,10 km	10,10 km	215 km	39 %
<b>Bund</b>	<b>16 Maßnahmen</b>			
	28,6 km	5,70 km	22,9 km	78 %

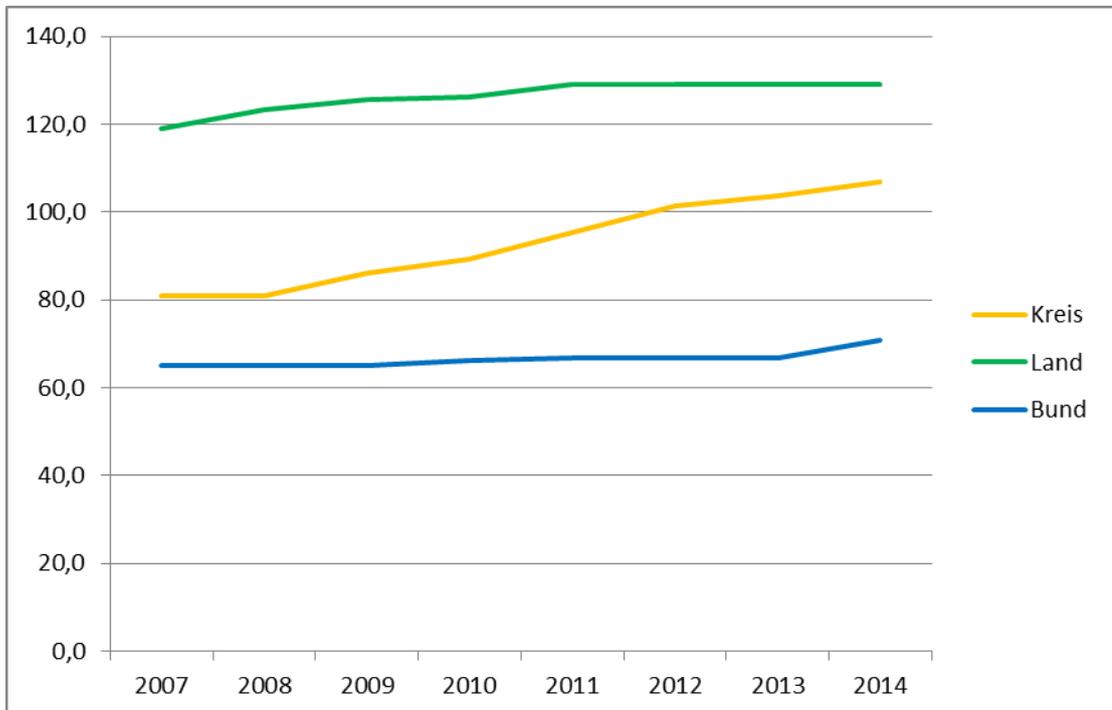
Somit kann vor allem bei Kreis und Land klar von einer „Entschlackung“ gesprochen werden. Dennoch bleibt viel zu tun. Die notwendigen Investitionswerte (in Mio. €) sind in nachfolgendem Diagramm veranschaulicht.



**Bild 1: Investitionsbedarf je Baulasträger nach dem RW-Netzkonzept (in Mio. €)**

### Bestand und Bau zwischen 2007 und 2014

Das Bestandsnetz an parallelen Radwegen hat sich seit 2007 wie folgt entwickelt:



**Bild 2: Entwicklung des Radwegebestandes zwischen 2007 und 2014 (in km)**

Wie Bild 2 zeigt, wurden von den drei Baulastträgern zwischen 2007 und 2014 nachfolgend aufgeführte, durchschnittliche Radwegelängen gebaut:

Bund: 0,82 km / Jahr;            Land: 1,44 km / Jahr;            Kreis: 3,69 km / Jahr

Dies führt zu den in Bild 2 aufgezeigten Bestandslängen von ca.:

Bund: 71 km;                      Land: 129 km;                      Kreis: 107 km

Bei aktuellen Netzlängen von:

Bund: 147 km;                      Land: 469 km;                      Kreis: 645 km

entspricht dies den nachfolgenden prozentualen Anteilen Radweg / Netzlänge:

Bund: 48 %;                      Land: 27 %;                      Kreis: 17 %

Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsstärken auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sehr unterschiedlich sind.

### **Abarbeitung der Radwegemaßnahmen in den nächsten 7 Jahren**

Bei einer angenommenen, künftigen, durchschnittlichen, jährlichen Investition von

Bund: 0,5 Mio. € / Jahr;    Land: 0,5 Mio. € / Jahr;    Kreis: 1,0 Mio. € / Jahr

können in den nächsten 7 Jahren theoretisch folgende Summen umgesetzt werden

Bund: 3,5 Mio. € ;                      Land: 3,5 Mio. €                      Kreis: 7,0 Mio. €.

Dies würde in der konkreten Betrachtung dazu führen, dass bei

- ✓ Bund die priorisierten Maßnahmen 1 bis 6 (von 11)
- ✓ Land die Maßnahmen ohne Priorisierung 1 bis 9 (von 11 (+37 mit Prio.))
- ✓ Kreis alle 6 Maßnahmen ohne Priorisierung  
und die priorisierten Maßnahmen 1 bis 10 (von 13)

theoretisch eine Chance auf Realisierung haben.

In der Gesamtschau klaffen vor allem bei Land trotz der aufgezeigten „Entschlackung“ des Programms die Erwartungen / Wünsche und die Möglichkeiten der Realisierung weit auseinander. Eventuell kann diese fundierte Konzeption nun dazu beitragen, dass das Land den Investitionsbedarf anerkennt und seine Finanzierungsmittel für Radwege weiter stetig erhöht.

### **Weitere Vorgehensweise**

Nach dem Beschluss der Radwegenetzkonzeption wird eine Druckversion erstellt und an die Kreistagsmitglieder und die im Verfahren Beteiligten verteilt, sowie die relevanten Daten der RW-Netzkonzeption auf der Homepage des Landkreises veröffentlicht.

Mit dem Regierungspräsidium Tübingen soll als Vertreter der Baulastträger Bund und Land ein Übergabegespräch erfolgen bei dem die Listen für Bundes- und Landesmaßnahmen übergeben werden. Das Regierungspräsidium wird sich voraussichtlich daran orientieren, kann aber durchaus auch eigene Schwerpunkte setzen.

Das Straßenbauamt wird entsprechend seiner personellen Möglichkeiten die Planung und Umsetzung der Radwegemaßnahmen gemäß der Priorisierung beginnen.

Die Prüfung und ggf. Behebung der Mängel ohne Priorisierung wird in Zusammenarbeit mit der Verkehrskommission und den betroffenen Kommunen abgearbeitet.

### **III. Finanzierung und finanzielle Auswirkungen**

Unabhängig vom Beschluss der Radwegenetzkonzeption sind die Haushaltsmittel für die konkrete Maßnahmenumsetzung in den jeweiligen Haushalten der Folgejahre zu genehmigen. In der Kreisstrategie ist ein langjähriges Mittel von 1 Mio. € für den Bau von Radwegen vorgesehen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich um die Gesamtinvestition für Planung, Grunderwerb, Bau und ggf. Bauüberwachung handelt, von der die Beteiligungen der Kommunen und ggf. die Zuschüsse des Landes abzuziehen sind.

Im HH-Jahr 2015 waren ursprünglich 355.000 € für Radwege und ein Anteil von ca. 200.000 € aus einer Ausbaumaßnahme mit Radweg eingestellt. Durch unterschiedliche Entwicklungen beim Grunderwerb mussten Maßnahmen getauscht und Mittel umgeschichtet werden, so dass nun 1.070.000 € für den Radwegbau in 2015 zur Verfügung stehen. Hinzu kommen weitere 250.000 € für Sofortmaßnahmen, Markierungen und Querungshilfen aus dem Radwegenetzkonzept.

### **IV. Wertung**

Die Radwegenetzkonzeption stellt keine reine Fortschreibung des vorhandenen Radwegeprogramms aus dem Jahr 2007, sondern vielmehr ein strukturiertes und nach festgelegten Kriterien klar priorisierendes Arbeitsprogramm für die nächsten sieben Jahre dar.

Damit wurde das Ziel erreicht, das bisher überzeichnete Programm mit Hilfe klarer Kriterien neu zu ordnen und ein Arbeitsprogramm für die nächsten Jahre zu erstellen.

Für das Land stellt dieses Programm eine Wunschliste des Kreises bezüglich Maßnahmen an Bundes- und Landesstraßen dar, an der es sich orientieren kann; jedoch nicht daran gebunden ist.

### **V. Beschlussvorschlag**

Der Kreistag beschließt wie folgt:

Der vorgelegten Radwegenetzkonzeption wird zugestimmt.

Anlagen

Anlage 1 Inhaltsverzeichnis der Unterlagen zur Radwegenetzkonzeption