

KT-Drucks. Nr. 091/2023

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

Dezernent

Thomas Wagner
Telefon 07031-663 1589
Telefax 07031-663 1589
t.wagner@lrabb.de

Az:

17.04.2023

**Auswirkungen der Betriebskosten von Radschnellwegen
- Beantwortung des Antrags der Fraktion FDP vom 22.11.2021 im
Rahmen der HH-Beratungen**

Antrag

Auswirkungen der Betriebskosten von Radschnellwegen aufzeigen.

Stellungnahme

Mit der Inbetriebnahme neuer Verkehrsinfrastruktur entstehen Betriebs- und Unterhaltungskosten für die neuen Anlagen. Die Betriebsstandards neuer Radschnellwegverbindungen (RSV) orientieren sich aufgrund der Widmung der RSV als Kreis- oder Landesstraßen, an den für die klassifizierten Straßen anerkannten Stand der Technik. Die Anwendung der einschlägigen Richtlinien und Vorschriften gewährleistet einen der Verbindungsfunktion und dem Nutzerpotential entsprechenden Betriebsstandard, insbesondere in Bezug auf die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Gleichzeitig führen hohe Standards zu einer besseren Akzeptanz bei den Nutzern der RSV und ziehen somit weitere potentielle Nutzer an.

Eine qualitativ hochwertige und zuverlässige laufende Unterhaltung der Radverkehrsinfrastruktur, welche die Ansprüche der Radfahrer/innen ausreichend bedient, ist somit entscheidend für die Akzeptanz des Infrastrukturangebotes und leistet einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen zukunftsfähigen Mobilität im Landkreis.

Mit hohen Betriebsstandards steigen jedoch auch die Kosten im Rahmen der Unterhaltung, wie z.B. Kosten für Beleuchtung, Winterdienst, Gehölzpflege, Kehrarbeiten, etc.

Die laufende Unterhaltung der Radwege gewinnt mit dem Ausbau des Radwegnetzes und gleichzeitig zunehmenden Nutzererwartungen an Verfügbarkeit und Qualität der Radverkehrsinfrastruktur immer mehr an Bedeutung. Das Amt für Straßenbau und Radfahren hat die Anfrage im Rahmen der Haushaltsberatungen 2023 zum Anlass genommen die Unterhaltungskosten für Radwege ab 2023 separat im Haushaltsplan auszuweisen. Hierfür wurde ein neues Sachkonto für die Unterhaltung der Radwege und RSV (SK 42120013 + Auftrag P5420 Kreisstraßen) angelegt und die Unterhaltungsmittel entsprechend veranschlagt. Zusätzlich wurde auch für Erhaltungsmaßnahmen der neue Auftrag 829000012200 Erhaltung Radwege und RSV zum Sachkonto SK 42120015 angelegt und Erhaltungsmittel veranschlagt.

Für Unterhaltungsmaßnahmen an Radwegen inkl. RSV sind im HH-Jahr 2023 aufgrund der bisherigen Erfahrungswerte im Landkreis insgesamt 236.800 € veranschlagt. Die Unterhaltungsarbeiten beinhalten unter anderem die Baumschau, Kronenpflege und Gehölzmaßnahmen, Winterdienst und Kehrarbeiten.

Für Erhaltungsmaßnahmen an Radwegen inkl. RSV sind im HH-Jahr 2023 aufgrund der bisherigen Erfahrungen im Landkreis insgesamt 50.000 € veranschlagt. Die Erhaltungsarbeiten beinhalten unter anderem Schadstelleninstandsetzungen, Markierungsarbeiten und Beschilderungen.

Für die bestehenden Radschnellwege sind in den Jahren 2021 und 2022 nachfolgende Kosten angefallen:

Für den 8,4 km langen RS 1 Böblingen - S-Vaihingen wurden im Jahr 2021 insgesamt rund 285 T € (~33 T € / km) in laufende Unterhaltung und Erhaltung investiert. Im Jahr 2022 sind nur noch rund 215 T € (~25,5 T € / km) angefallen. Die hohen Kosten im Jahr 2021 sind aufgrund aufwendiger Gehölzpflegeaktionen zugunsten der Verkehrssicherheit entstanden und werden zukünftig nicht mehr in dieser Größenordnung anfallen. 2022 wurde darüber hinaus noch eine dauerhafte grüne Randmarkierung in Kaltplastik hergestellt. In der Regel werden sich die Kosten auf rund 22 T € / km belaufen. Grundsätzlich können aber die Kosten für diesen Abschnitt des RS 1 aufgrund des hohen Betriebsaufwandes infolge der Waldstrecke nicht als repräsentativ für die geplanten Achsen im Landkreis angesehen werden.

Für den seit 2022 3,1 km langen Abschnitt des RS 1 Böblingen - Ehningen wurden im Jahr 2021 insgesamt rund 40 T € (~16,5 T € / km) und im Jahr 2022 rund 50 T € (~16 T € / km) in laufende Unterhaltung und Erhaltung investiert. Etwa 60 % des Streckenzuges verlaufen zwischen Straße und Waldrand, wodurch erhöhte Kosten für Baumschau/Gehölzpflege und Kehrarbeiten anfallen.

Insgesamt betragen die Kosten im Jahr 2021 für 11,5 km Radschnellweg rund 325 T € und im Jahr 2022 rund 265 T €. Abzüglich Sonderausgaben belaufen sich die Kosten für diese Abschnitte auf rund 230 T €.

Für RSV-Strecken ohne erschwerende Randbedingungen, wie z.B. lange Waldstrecken oder unterhaltsintensive Ingenieurbauwerke, ist aufgrund der bisherigen Erfahrungen mit Kosten in Höhe von grob 10 bis 15 T € / km und Jahr zu rechnen.

Im Vergleich dazu betragen die Unterhaltungskosten für Kreisstraßen im Landkreis Böblingen im Jahr 2021 rund 14 T € / km und im Jahr 2022 rund 13,5 T € / km. Wie zu erwarten sind demnach die Betriebskosten für klassifizierte Radschnellwege vergleichbar mit den Betriebskosten klassifizierter Kfz-Straßen, denn wie eingangs geschildert, orientieren sich die Standards aufgrund der Widmung der RSV als Kreis- oder Landesstraßen, an den für die klassifizierten Straßen geltenden Richtlinien und Standards. Die gegenüber Kreisstraßen schmalere Fahrbahnbreiten spielen beim Unterhaltungsaufwand eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt sind im Landkreis rund 77 km Radschnellweg geplant, jedoch werden sich nicht alle Streckenabschnitte in der Bau- und Unterhaltungslast des Landkreises wiederfinden.

Eine qualifizierte Aussage zur Entwicklung der Mehrkosten in Bezug auf das künftige RSV-Netz ist im aktuellen Planungsstadium nicht möglich, da die Betriebskosten von diversen Faktoren abhängen, welche zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden können.

Eine entscheidende Rolle für den späteren Unterhalt spielt die Frage der Baulastträgerschaft, die – sofern bestimmte Randbedingungen erfüllt sind - beim Land Baden-Württemberg liegt.

Die Streckenabschnitte Böblingen/Sindelfingen-Stuttgart könnten als Landesstraße gewidmet werden, sofern die tatsächlichen Nutzerzahlen über 2.500 Radfahrten/Tag erreichen. Aufgrund des hohen Nutzerpotentials (gem. Potentialstudie bis zu rund 3.500 Radfahrten/Tag) ist dort eine Baulastträgerschaft durch das Land mittelfristig zu erwarten.

Die Strecke Herrenberg-Böblingen erfüllt zwar die Voraussetzungen hinsichtlich der regionalen Verbindungsfunktion, jedoch ist das durchschnittliche Nutzerpotential mit rund 1.900 Radfahrten/Tag für eine Einstufung als Landesstraße (noch) deutlich zu gering und eine Übernahme der Baulast durch das Land zumindest mittelfristig nicht zu erwarten.

Ansonsten kann lediglich der RS 17 Weil der Stadt-Renningen-Leonberg im Streckenabschnitt durch das Leonberger Stadtgebiet (Baulast Stadt Leonberg) und dem Streckenabschnitt Leon-berg-Ditzingen (Baulast Land) als Landesstufe eingestuft werden. Auch bei abschnittsweise Landes- oder Bundesstraßenparallelen RSV obliegt die Baulast der RSV unter bestimmten Voraussetzungen dem Baulastträger der Straße. Darüber hinaus sind neben der städtischen Baulast des RS 17 durch das Leonberger Stadtgebiet auch städtische Baulasten der RSV-Abschnitte im Verflechtungsbereich der RS1 und RS 18 auf den Gemarkungen Böblingen und Sindelfingen relevant. Eine städtische Baulast liegt hier grundsätzlich innerhalb der Ortsdurchfahrt im Zuge der Radschnellwege vor, wobei die künftigen OD-Grenzen aktuell noch zwischen Städten und Landkreis abgestimmt werden.

Da sich die Radschnellwegachsen wo möglich und sinnvoll an bestehender Infrastruktur orientieren, stellen sich außerdem in vielen Fällen für die bereits bestehende Infrastruktur entsprechende Minderkosten ein, welche den Unterhaltungskosten der RSV gegenüber gestellt werden können.

Fazit:

Qualifizierte Aussagen zu den Unterhaltungsmehrkosten sind erst nach einigen Jahren Nutzungsdauer möglich, wenn entsprechende Erfahrungen – auch hinsichtlich des Einflusses von weiteren relevante Faktoren wie Ingenieurbauwerken und den sonstigen Umgebungsrandbedingungen - gesammelt und ausgewertet wurden.



Roland Bernhard