KT-Drucks. Nr. 065/2024

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

Der Landrat

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

Az:
22.02.2024

Antrag der FDP-Fraktion zum Haushalt 2024: Mehr Radwege anstatt Radschnellwege

Antrag

Der Bau von Radschnellwegen erfordert erhebliche Aufwendungen. Radwege mit etwas geringerem Standard sind meist deutlich kostengünstiger zu realisieren. Um bei der Radverkehrsinfrastruktur rasch voranzukommen, sollen Mittel zugunsten des Baus von „normalen“ Radwegen umgeschichtet werden.

Stellungnahme

Im Regelfall orientiert sich der Landkreis bei der Netzkonzeption der Radverkehrsinfrastruktur an der bereits bestehenden Infrastruktur. Damit wird neben den Zielen des bedarfsgerechten Ausbaus mit möglichst geringen Eingriffen in Natur und Umwelt auch das Ziel einer verfahrensfreien Realisierung der Maßnahmen verfolgt. Die Umsetzung ohne Planfeststellungs- oder sonstige Baurechtsverfahren hat sich in der Vergangenheit bereits mehrfach bezahlt gemacht. Um sicherzustellen, dass im weiteren Planungsverlauf aufwendige und zeitintensive Genehmigungsverfahren vermieden werden können, ist es notwendig mehr Planungskapazität in die Vorplanung zu verlagern, damit bereits in dieser frühen Planungsphase möglichst alle öffentlichen und privaten Interessen

ermittelt und sachgerecht bewertet werden können. Die Phase der Vorplanung nimmt daher eine besondere zeit- und personalintensive Rolle ein. Dies gilt jedoch grundsätzlich sowohl für den Ausbau im Radschnellwegestandard wie auch gleichermaßen für den Ausbau eines nachgeordneten Radweges im RadNETZ- oder ERA-Standard. Insofern sind die personellen und zeitlichen Aufwendungen für den Ausbau der Radwege vergleichbar mit dem Aufwand für den Ausbau der Radschnellwegeachsen.

In finanzieller Hinsicht ist der Beitrag der Landkreisverwaltung beim Bau von Radschnellwegen aufgrund der hohen Förderquoten durch Kombination von Landes- und Bundesfördermitteln von bis zu 90 % zzgl. einer Planungskostenpauschale im Regelfall sehr begrenzt. Für den Bau von nachgeordneten Radwegen sind Förderquoten in Höhe von „nur“ 50% der zuwendungsfähigen Investitionskosten zzgl. Planungskostenpauschale die Regel.

Vergleicht man Radschnellwege und nachgeordnete Radwege in Bezug auf das mit dem Bau einer guten Radinfrastruktur verfolgte Ziel einer Änderung des Modal Split - weg vom Auto und Verlagerung hin zum Fahrrad - sind durch den Ausbau von Radschnellverbindungen entlang von Hauptverkehrsachsen höhere Verlagerungseffekt vom motorisierten Individualverkehr hin zum Radverkehr zu erwarten. Dennoch baut der Landkreis im Rahmen des möglichen auch Hauptverbindungen des nachgeordneten Netzes aus, da durch diese Maßnahmen am nachgeordneten Radwegenetz sowohl der nahräumige Radverkehr attraktiver wird, als auch die Radschnellwege selbst besser angebunden werden können.

Es macht daher Sinn auch weiterhin sowohl den Ausbau von Radschnellwegen, als auch den Ausbau alltagstauglicher Radwege im nachgeordneten Netz voranzubringen, weil dann in Summe die größten verkehrlichen Wirkungen zu erwarten sind.

R. Bernhard

Roland Bernhard