Richtlinie für den Um-, Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen durch den Landkreis Böblingen

1. Ziel der Förderung von Radverkehrsanlagen im Landkreis

Die Bedingungen für den Radverkehr im Landkreis Böblingen sollen attraktiver werden und der steigenden Bedeutung des Verkehrsmittels Rechnung tragen. Ein wesentlicher Faktor ist das Vorhandensein einer geeigneten Infrastruktur. Dabei ist die Steigerung des Radverkehrsanteiles von derzeit durchschnittlich rund 8 % auf 20 % bis zum Jahr 2025 kein Selbstzweck. Der Radverkehr ist vielmehr ein Hoffnungsträger, der in einer ganzen Anzahl von Handlungsfeldern (Klimaschutz, umweltfreundliche Mobilität, Gesundheitsvorsorge, …) eine Rolle spielt.

Die im Dezember 2014 fertiggestellte Radverkehrskonzeption für den Landkreis Böblingen bildet die Grundlage für eine systematische und nachhaltige Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur im Landkreis.

In der Konzeption wurden u.a. folgende Handlungsziele definiert:
- Zusammenhänge über Gemeindegrenzen hinweg herstellen;
- Verbindungen zu den Nachbarkreisen sicher stellen;
- Reiseweiten im Radverkehr erhöhen;
- Einheitlichen Qualitätsstandard für Radverkehrsanlagen schaffen;
- Bessere Erkennbarkeit und mehr Sicherheit durch Standardelemente.

Zentrale Aufgabe des Landkreises soll es nun sein, die überörtlichen Verbindungen zwischen den Kommunen und die Führung dieser Verbindungen durch die Ortschaften hindurch gezielt zu fördern – insbesondere entlang der Kreisstraßen. Der Landkreis sollte hier eine Vorbildfunktion einnehmen. Hierzu bedarf es allerdings einer Neufassung der bisherigen Grundsätze[1], bezüglich der finanziellen Beteiligung des Landkreises am Bau und an der Sanierung von Radverkehrsanlagen entlang von Kreisstraßen (Inner- und Außerorts). Unter Radverkehrsanlagen sind hierbei beispielsweise Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Querungshilfen, Furtmarkierungen und Lichtsignalanlagen zu verstehen. Der Schwerpunkt liegt hier auf den außerörtlichen Radwegverbindungen entlang der Kreisstraßen, die die Kommunen miteinander verbinden.

[1] Grundsätze für den Um-, Aus- und Neubau von Kreisstraßen, Radwegen, Geh- und Radwegeunter- bzw. Überführungen an Kreisstraßen vom 15.11.1997, geändert durch die Kreistagsbeschlüsse vom 15.11. 1999 und vom 22.11.2004.

2. Allgemeine Grundsätze

2.1 Bei dem Um-, Aus- oder Neubau sowie der Sanierung von Radverkehrsanlagen sind grundsätzlich die Maßstäbe und Vorgaben der RL- Radinfrastruktur in ihrer jeweils geltenden Fassung[2] anzuwenden. Gegenstand der Förderung nach Punkt 3 dieser Richtlinie sind hiernach Maßnahmen, die in der RL-Radinfrastruktur unter den Punkten 3.1. bis 3.3. aufgeführt sind.

2.2 Auf Radwegverbindungen, die im jeweils gültigen Landesradwegenetz aufgeführt sind, sollen zusätzlich dessen Zielnetzvorgaben umgesetzt werden.

2.3 Die Maßnahmen müssen Teil der Radverkehrskonzeption des Landkreises Böblingen sein. Die Bewertung der Maßnahmenbedeutung im Landkreisradwegenetz erfolgt anhand der Einstufung in einer Prioritätenliste. Von der Bewertung ausgenommen sind Maßnahmen in der Baulast der Kommunen, die unter Punkt 3.1 im zweiten Absatz und Punkt 3.3 genannt sind. Diese Maßnahmen sind nicht in der Prioritätenliste des Landkreises aufgeführt. Die Bewertung erfolgt anhand der hierarchischen Einstufung im Landkreisradwegenetz.

2.4 Für den Um-, Aus- oder Neubau von Radwegen und für Maßnahmen an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen (Baulast beim Landkreis) trägt der Landkreis die Projektverantwortung und sämtliche Kosten.

2.5 Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises erfolgt nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

3. Förderung durch den Landkreis

Eine Förderung des Landkreises erfolgt für nachfolgende Vorhaben.

3.1 Außerörtliche Radverkehrsanlagen

(1) Für den Um- und Ausbau bestehender straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen, die sich bereits im Eigentum und der Baulast einer Gemeinde befinden, beteiligt sich der Landkreis mit einem Zuschuss von 50 % an den nach LGVFG[3] förderfähigen Investitionskosten (einschließlich Grunderwerb).

---

[2] Richtlinie des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen; abrufbar auf der Homepage des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg.

[3] Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg in der jeweiligen Fassung.

(2) Sonstige selbständig geführte Radverkehrsanlagen mit erheblicher Netzbedeutung an Kreisstraßenin der Baulast der Kommunen, z.B. an land- und forstwirschaftlichen Wegen, werden mit 25 % der nach LGVFG förderfähigen Investitionskosten bezuschusst.

3.2 Innerörtliche Radverkehrsanlagen

An innerörtlichen Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen beteiligt sich der Landkreis mit 25 % der nach LGVFG förderfähigen Investitionskosten. Dies gilt nicht, soweit die jeweilige Kommune nach Maßgabe von § 43 Abs. 3 Straßengesetz BW eine eigene Zuständigkeit für Kreisstraßen besitzt

3.3 Kleinmaßnahmen

Kleinmaßnahmen mit erheblicher Netzbedeutung an Kreisstraßen, die unter die Bagatellgrenze nach LGVFG von 50.000 Euro fallen, werden vom Landkreis pauschal mit 50 % der dem Grunde nach förderfähigen Kosten gefördert.

4. Rahmenbedingungen für die finanzielle Beteiligung des Landkreises

4.1 Die bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau von Radverkehrsanlagen werden durch die Kommunen geschaffen.

4.2 Sofern die Kommunen die Planung, den Bau und die Abrechnung einschließlich Förderantrag nach LGVFG ganz oder teilweise für den Landkreis übernehmen, erhalten sie hierfür eine pauschale Verwaltungskostenerstattung in Höhe von 3% bis max. 8% der Investitionskosten, je nach Umfang. Hierüber ist im Vorfeld eine Vereinbarung abzuschließen, die dem Kreistag vorzulegen ist.

4.3 Analog zu den Landesregelungen ist der Förderbeitrag gedeckelt. Die Schlussabrechnung ist nach Abschluss der Maßnahme vorzulegen. Eine Überzahlung ist grundsätzlich ausgeschlossen; sofern die abgerechnete Investitionssumme unter dem Kostenvoranschlag liegt, fordert der Landkreis den überzahlten Betrag zurück.

4.4 Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises erfolgt nur dann, wenn der Investitionskostenzuschuss des Landkreises 5.000 Euro übersteigt.

4.5 Die Baulast wird nach Fertigstellung von der Kommune übernommen.

5. Schlussbestimmungen

5.1 Diese Richtlinie tritt am […] in Kraft.

5.2 Die bisherigen Regelungen in Teil B. der Grundsätze für den Um-, Aus- und Neubau von Kreisstraßen, Radwegen, Geh- und Radwegeunter- bzw. Überführungen an Kreisstraßen in der Fassung vom 22. November 2004 treten mit Beschlussfassung über die vorliegenden Grundsätze gleichzeitig außer Kraft.