



**KT-Drucks. Nr. 067/2015/2**

Landratsamt Böblingen, Postfach 1640, 71006 Böblingen

**Der Landrat**

**kom. Dezernentin**  
Lisa Gemmel  
Telefon 07031-663 1589  
Telefax  
l.gemmel@lrabb.de

08.05.2015

**Radverkehrsförderung an Kreisstraßen im Landkreis Böblingen**

- Anlage 1: Grundsätze für den Um-, Aus- und Neubau von Straßen und Radwegen an Kreisstraßen (vom 15. Nov. 1997)
- Anlage 2: Richtlinie für den Um- Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen durch den Landkreis Böblingen (neu)
- Anlage 3a: Kostenanteil LKr. Böblingen
- Anlage 3b: Kostenanteil Lkr. Böblingen Diagramm
- Anlage 4: Präsentation Radverkehrsförderung
- Anlage 5: Gebündelte Landkreis-Maßnahmen
- Anlage 6: Kriterien für Landkreismaßnahmen
- Anlage 7: Maßnahmen-Gesamtkostenschätzung Baulastträger

**I. Vorlage an den**

Kreistag  
zur Beschlussfassung

18.05.2015  
**öffentlich**

**II. Beschlussantrag**

1. Der „Richtlinie für den Um-, Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen“ wird zugestimmt.

2. Die im Kreishaushalt 2015 für Radverkehrsmaßnahmen an der K1077 eingeplanten Finanzmittel (Auftrag 831077002200/Sachkonto 78730000) in Höhe von 300.000 Euro (netto) sollen für die Realisierung von nicht nach LGVFG förderfähigen Maßnahmen (Kleinmaßnahmen) umgewidmet werden.

### III. Begründung

Zu 1.

Die Bedingungen für den Radverkehr im Landkreis Böblingen sollen attraktiver werden und der steigenden Bedeutung des Verkehrsmittels „Fahrrad“ Rechnung tragen. Ein wesentlicher Faktor ist das Vorhandensein einer geeigneten Infrastruktur. Dabei ist die Steigerung des Radverkehrsanteils 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.

Neben Infrastrukturmaßnahmen werden in den kommenden Jahren im Landkreis Böblingen im Rahmen der Initiative RadKULTUR Baden-Württemberg zahlreiche bewusstseinsbildende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs initiiert und angeboten.

In enger Zusammenarbeit mit den Kommunen, Interessensverbänden und dem Planungsbüro VIA wurde in einem partizipativen Planungsprozess die Radverkehrskonzeption für den Landkreis Böblingen erarbeitet und im Dezember 2014 im Kreistag verabschiedet. Die Maßnahmenvorschläge der Radverkehrskonzeption sehen am bestehenden Radwegenetz des Landkreises mit einer Länge von 990 km insgesamt 599 Strecken- und Knotenmaßnahmen vor. Für die in der Baulast des Landkreises liegenden 163 Strecken- und Knotenmaßnahmen ist nach der Kostenschätzung des Ing.-Büros VIA ein Investitionsvolumen von 6,4 Mio. Euro erforderlich. Über das Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg (Richtlinie „Radinfrastruktur“ vom 01.06.2012) besteht für den Landkreis und die Kommunen die Möglichkeit, für bestimmte Maßnahmen eine 50%-Förderung zu erhalten, so dass sich die Investitionssumme des Landkreises in etwa halbieren würde. Die Zielvorgabe ist, die Landkreismaßnahmen aus der Radverkehrskonzeption in einem Zeitraum von max. zehn Jahren umzusetzen.

Die Radverkehrskonzeption bildet die Grundlage für eine systematische und nachhaltige Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur im Landkreis. Zentrale Aufgabe des Landkreises soll es nun sein, die überörtlichen Verbindungen entlang der Kreisstraßen zwischen den Kommunen und die Führung dieser Verbindungen durch die Ortschaften hindurch gezielt zu fördern.

Zur Priorisierung der Landkreismaßnahmen wurde auf Vorschlag der Verwaltung ein Arbeitskreis aus Vertretern der Fachbehörden, Kreistagsfraktionen und der Bürgermeister-sprengel gebildet. Vom Kreistag und der Bürgermeisterversammlung wurden für den Arbeitskreis folgende Mitglieder benannt: Bernd Dürr (FWV), Claus Unger (CDU), Manfred

Ruckh (SPD), Martin Preiss (GRÜNE), Prof. Dr. Dieter Maurmaier (FDP), Brigitte Ostermeyer (LINKE), Johannes Buchter (BM-Sprengel Oberes Gäu), Martin Killinger (BM-Sprengel nördlicher Kreis) und Wolfgang Lahl (BM-Sprengel Schönbuch).

In drei Arbeitskreissitzungen (am 3. Februar, 25. Februar und am 20. April 2015) wurden zunächst Bewertungskriterien (siehe Anlage 6) erarbeitet und verabschiedet. Die Kriterien gewichten u.a. die radverkehrsfachliche Priorität, Netzbedeutung, zeitliche Realisierbarkeit, Bedeutung für den Schülerverkehr und Lückenschlussmaßnahmen. Mit Hilfe dieser Kriterien wurden die in der Radverkehrskonzeption des Landkreises aufgeführten Maßnahmen in der Baulast des Landkreises bewertet und eingestuft. Diese Prioritätenliste ist die Grundlage für die mittelfristige Umsetzung von Investitionsmaßnahmen für den Radverkehr an Kreisstraßen. Sie wird in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben.

Darüber hinaus bedarf es einer Neufassung der bisherigen 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), um die überörtlichen Verbindungen entlang der Kreisstraßen zwischen den Kommunen und die Führung dieser Verbindungen durch die Ortschaften hindurch gezielt durch den Landkreis zu fördern. Diese neuen Grundsätze wurden ebenfalls im Rahmen der drei Arbeitskreissitzungen des „AK Radverkehrs“ erarbeitet und in der „Richtlinie für den Um-, Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen“ festgeschrieben.

Die Richtlinie regelt die allgemeinen Grundsätze und Rahmenbedingungen für die finanzielle Beteiligung des Landkreises beim Bau von inner- und außerörtlichen Radverkehrsanlagen sowie Kleinmaßnahmen an Kreisstraßen in der Baulast der Kommunen und des Landkreises. Die verbleibenden Grundsätze zum Straßenbau sollen – unabhängig von den Radverkehrsrichtlinien – geändert und der aktuellen GVFG-Förderung angepasst werden.

In der VFA-Sitzung am 4. Mai 2015 wurde vorgeschlagen, Radwegverbindungen in der Baulast der Kommunen (selbstständig geführte Wege und Kleinmaßnahmen) nur unter der Voraussetzung zu fördern, dass diese eine erhebliche Bedeutung für das Radwegenetz haben. Dieser Vorschlag wird in den Richtlinien unter den Punkten 2.3 und 3.1 (2) berücksichtigt. Es handelt sich dabei um eine Klarstellung, da in der Radverkehrskonzeption ohnehin nur Verbindungen mit vernetzender Funktion aufgeführt und in die vier Hierarchiestufen („Hauptverbindungen 1. und 2. Ordnung“, „Nebenverbindungen“ und „ergänzende Freizeitverbindungen“) untergliedert sind.

Zu 2.

Die im Haushalt 2015 eingestellten Finanzierungsmittel des Landkreises für die Umsetzung von Maßnahmen aus der Radverkehrskonzeption an der Kreisstraße K 1077 in Höhe von 300.000 Euro (netto) können dieses Jahr nicht für landesgeförderte Radverkehrsmaßnahmen ausgegeben werden.

Der „AK Radverkehr“ unterstützt deshalb die Idee, die im Kreishaushalt 2015 für die K 1077 zur Verfügung stehenden Finanzmittel in Höhe von 300.000 Euro (netto) für die Realisierung von Kleinmaßnahmen aus der Radverkehrskonzeption, die nach LGVFG nicht förderfähig (Bagatellgrenze < 50.000 Euro) sind, einzusetzen. Dadurch ließen sich bereits 2015 erste Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur im Landkreis Böblingen umset-

zen.

#### **IV. Finanzielle Auswirkung auf den Kreishaushalt**

Die Investitionssumme der in der Radverkehrskonzeption vorgeschlagenen Maßnahmen, die in der Baulast des Landkreises liegen, beläuft sich nach der Kostenschätzung des Planungsbüros VIA auf rund 6,4 Mio. Euro (Anlage 7). Über die Richtlinie „Radinfrastruktur“ vom 01.06.2012 können unter bestimmten Bedingungen Zuschüsse in Höhe von rund 50 % der förderfähigen Kosten (insgesamt ca. 2,6 Mio. €) generiert werden, so dass die Investitionssumme des Landkreises insgesamt bei etwa 3,6 Mio. Euro liegen wird (Anlagen 3a und 3b).

Darüber hinaus ist ein Anteil von insgesamt rund 476.000 Euro für Zuschüsse an die Städte und Gemeinden kalkuliert. Der voraussichtliche Zuschuss an die Kommunen beträgt insgesamt:

- rd. 118.000 € für netzbedeutsame kreisstraßenbegleitende, LGVFG-förderfähig Außerortsmaßnahmen
- rd. 226.000 € für netzbedeutsame selbständig geführte (z.B. auf land- und forstwirtschaftlichen Wegen), LGVFG-förderfähige Außerortsmaßnahmen an Kreisstraßen
- rd. 123.000 € für netzbedeutsame selbständig geführte, nicht LGVFG-förderfähige, außerörtliche Kleinmaßnahmen an Kreisstraßen,
- rd. 10.000 € für netzbedeutsame innerörtliche, nicht LGVFG-förderfähige Kleinmaßnahmen

Vorbehaltlich der Förderung über die RL-Radinfrastruktur bedeutet dies einen rechnerischen Aufwand des Landkreises für die Radverkehrsinfrastruktur in Höhe von jährlich durchschnittlich rund 360.000 Euro.

Hinzuzurechnen sind die jährlichen Zuschüsse an die Kommunen in Höhe von rund 48.000 Euro

**Der Umwelt- und Verkehrsausschuss und der Verwaltungs- und Finanzausschuss empfehlen dem Kreistag antragsgemäß zu beschließen.**



Roland Bernhard