

Kreistagsdrucksache Nr. 035/25

AZ. GB4/43

Anlage: 1

Tagesordnungspunkt

Radwegebau: Anpassung des Ausbau- und Sanierungsprogramms für Radwege in Baulast des Landkreises Tübingen

Zur Beratung im

Ausschuss für Verwaltung, Klimaschutz und Technik (öffentlich) Vorberatung am 14.05.2025

Kreistag (öffentlich) Beschluss am 28.05.2025

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag folgt der Empfehlung der Haushaltsbegleitkommission und passt das Ausbau- und Sanierungsprogramm zu den Radwegen in Baulast des Landkreises gemäß der als Anlage beigefügten Übersicht an.

Sachverhalt:

In der Sitzung der Haushaltsbegleitkommission am 05.02.2025 wurde ausführlich erörtert, inwieweit beim Ausbau und der Sanierung von Radwegen der derzeit äußerst angespannten Finanzlage Rechnung getragen werden kann und künftige Haushalte entlastet werden können.

Im Ergebnis hat die Haushaltsbegleitkommission dem Kreistag einstimmig empfohlen, ausschließlich die derzeit bereits in der Prüfung und Planung befindlichen Radwegemaßnahmen weiterzuverfolgen. Für alle weiteren Maßnahmen aus dem Ausbau- und Sanierungsprogramm werden bis auf Weiteres keine Planungen aufgenommen (vgl. Anlage – Ausführungen folgen im Verlauf dieser Drucksache).

1. Ausgangslage

In seiner Sitzung am 21.07.2021 hat der Kreistag ein Ausbau- und Sanierungsprogramm zu den Radwegen in Baulast des Landkreises für den Zeitraum 2022 – 2030 beschlossen (vgl. KTDS 057/21).

Grundlage dieses Ausbau- und Sanierungsprogramms ist das Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen (vgl. KTDS 041/21) bzw. die Radverkehrskonzepte der drei Großen Kreisstädte Tübingen, Rottenburg a. N. und Mössingen für ihr jeweiliges Gemarkungsgebiet. Die genannten Konzepte wurden durch qualifizierte Fachbüros erstellt und mithilfe einer Bestanderfassung und Mängelanalyse wurden Radwegemaßnahmen mit unterschiedlicher Dringlichkeit entwickelt.

Die in der Baulast des Landkreises Tübingen befindlichen Radwegemaßnahmen wurden anhand der entwickelten Maßnahmenblätter analysiert und anhand folgender Kriterien in das Ausbau- und Sanierungsprogramm aufgenommen:

- Dringlichkeit

- Synergieeffekte mit dem Kreisstraßen-Belagsprogramm (gemeinsame Umsetzung mit Straßenbaumaßnahmen)
- Synergieeffekte mit anderen Radwegemaßnahmen (gemeinsame Baustelleneinrichtung oder Umleitungsführung)
- Voraussichtliche Komplexität und Planungshorizonte

2. Ursprüngliches Ausbau- und Sanierungsprogramm gemäß KT-Beschluss vom 21.07.2021

Die im Ausbau- und Sanierungsprogramm enthaltenen Maßnahmen können der Anlage entnommen werden.

Seit dem Jahr 2022 wurden insgesamt sechs Radwegemaßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 5 Mio. € umgesetzt (in der Anlage grün markiert).

Weitere fünf Maßnahmen mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3,6 Mio. € befinden sich aktuell in der Prüfung und Planung (in der Anlage gelb markiert). Die Umsetzung dieser in der Planung befindlichen Maßnahmen erfolgt zur Nutzung von Synergieeffekten oftmals gemeinsam mit Straßenbaumaßnahmen (z. B. Radwegeführung zwischen Mähringen und Wankheim). Eine Streckung des Belagsprogramms bei den Kreisstraßen führt daher zwangsläufig auch zu einer späteren Umsetzung dieser Radwegemaßnahmen. Oftmals handelt es sich beim Radwegebau zudem um Neu- oder Ausbaumaßnahmen, die im Vorfeld erhebliche artenschutzrechtliche Maßnahmen erfordern (z. B. Radwegeführung zwischen Gomaringen und Immenhausen) und es daher im Einzelfall ebenfalls zu einer verzögerten Umsetzung kommen kann.

Das Ausbau- und Sanierungsprogramm enthält zudem 17 weitere Maßnahmen für die bislang keine Planungsleistungen erbracht wurden (in der Anlage rot und grau markiert). Das Gesamtinvestitionsvolumen dieser Maßnahmen wird dabei grob auf ca. 29 Mio. € geschätzt.

3. Steuerungsmöglichkeiten

Im Bereich des Radwegebaus bestehen für den Landkreis erhebliche Steuerungsmöglichkeiten und Einsparpotenziale für künftige Haushalte. In den letzten Jahren haben sowohl der Landkreis als auch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden erhebliche Mittel in die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur investiert mit dem Ziel der Schaffung eines attraktiven kreisweiten Radroutennetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr.

Bei den oben genannten 17 noch zur Umsetzung anstehenden Maßnahmen handelt es sich teilweise um Neubau- und Ausbaumaßnahmen, für die bereits heute attraktive oder zumindest zumutbare Alternativrouten bestehen, die laut Radverkehrskonzept mit einer geringeren Umsetzungspriorität versehen sind, bei denen erhebliche Umsetzungshindernisse bestehen (bspw. umfassende natur- und artenschutzrechtliche Vorgaben) oder aufgrund der Gegebenheiten vor Ort exorbitante Kosten zu erwarten sind.

Des Weiteren ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass das Ausbau- und Sanierungsprogramm keine bindende Wirkung entfaltet und lediglich als grober Orientierungs- und Handlungsrahmen auf Grundlage der vorliegenden Radverkehrskonzepte zu verstehen ist. Bereits im Rahmen der damaligen Beschlussfassung wurde festgehalten, dass im weiteren Vorgehen zunächst die Prüfung der baulichen und finanziellen Machbarkeit in Form von Voruntersuchungen, Alternativenprüfungen und Planungsleistungen zu erfolgen hat.

4. Empfehlung der Haushaltsbegleitkommission

Unter Berücksichtigung der unter Nr. 3 genannten Gesichtspunkte empfiehlt die Haushaltsbegleitkommission dem Kreistag folgendes weiteres Vorgehen:

- Die in der Anlage gelb markierten bereits in der Planung/Prüfung befindlichen fünf Radwegemaßnahmen mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3,6 Mio. € werden weiterverfolgt.
- Von den 17 weiteren noch zur Umsetzung anstehenden Radwegemaßnahmen sollen insgesamt neun Maßnahmen (in der Anlage grau markiert) mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3 Mio. € bis auf Weiteres nicht weiterverfolgt werden. Planungen werden hierzu erst dann wieder aufgenommen, sofern der Kreistag sich über die Mittelbereitstellung im betreffenden Haushaltsplan explizit für die Weiterverfolgung einer Maßnahme entscheidet. Bei der Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen wird im Vorfeld vorsorglich geprüft, inwieweit eine Radwegemaßnahme in diesem Zuge sinnvollerweise zur Nutzung von Synergieeffekten als Gemeinschaftsmaßnahme umgesetzt werden kann.
- Von den 17 weiteren noch zur Umsetzung anstehenden Radwegemaßnahmen sollen folgende acht Maßnahmen (in der Anlage rot markiert) mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 26 Mio. € aus den nachfolgend dargestellten Gründen nicht weiterverfolgt werden.

Maßnahme	Grobkostenschätzung	Begründung
K 6910 Neubau eines Radwegs zwischen Kirchentellinsfurt und Sickenhausen	0,8 – 1,0 Mio. €	Erhebliche Umsetzungshindernisse aufgrund Eingriffe in Streuobstwiesenbestand (Arten-/Naturschutz) und ca. 60 – 70 betroffenen privaten Grundstückseigentümern. Alternativroute vorhanden (Mehrlänge ca. 600 m).
K 6941, K6925 – Ortseingang Bierlingen; Neubau eines Radwegs oder Schutzstreifens außerorts	7,0 – 8,0 Mio. €	Exorbitante Kosten aufgrund erheblicher Böschungssicherung. Erhebliche Umsetzungshindernisse aufgrund Eingriffe in den Waldbereich (Artenschutz). Die Voraussetzungen zur alternativen Anordnung eines außerörtlichen Schutzstreifens wurden geprüft. Sie richten sich nach einem Erlass des Verkehrsministeriums BW vom 26.01.2023. Die zwingend erforderliche Mindestfahrbahnbreite von 6,10 m ist im vorliegenden Fall (5,30 – 5,80 m) unterschritten und eine Anordnung scheidet daher aus.
K 6903 Verbesserung der Radwegführung zwischen Kusterdingen und Kirchentellinsfurt	3,0 – 4,0 Mio. €	Für einen richtlinienkonformen Ausbau auf eine Breite von 2,50 m wären erhebliche Böschungssicherungen notwendig (Breite Bestandsradweg ca. 2,30 m; Teilbereich ca. 1,80 m). Erhebliche Umsetzungshindernisse aufgrund Eingriffe in den Waldbereich (Arten-/Naturschutz).

K 6920 Neubau eines Radwegs zwischen Remmingsheim und Seebronn	3,0 – 4,0 Mio. €	Attraktive Alternativroute vorhanden (Mehrlänge ca. 400 m). Hohe Kosten aufgrund erforderlicher Anpassung Brückenbauwerk B 28 (Zustandsnote 1,9).
K 6912 Dettenhausen – Pfrondorf, Neubau einer Querungshilfe	0,5 – 0,6 Mio. €	Bestehender Durchlass weist eine Bauwerksnote von 2,0 auf. Keine Veranlassung für Ersatzneubau.
K 6921 Remmingsheim – Rottenburg Neubau eines Radwegs	2,0 – 2,5 Mio. €	Attraktive Alternativroute vorhanden (Mehrlänge ca. 250 m).
K 6911, B 27 Pfrondorf Neubau eines Radwegs	7,0 – 8,0 Mio. €	Exorbitante Kosten aufgrund erheblicher Böschungssicherung und Anpassung Brückenbauwerk (Zustandsnote 1,1). Erhebliche Umsetzungshindernisse aufgrund Eingriffe in Wald (Arten-/Naturschutz).
K 6908 Kirchentellinsfurt, Birkenweg Neubau eines Brückenbauwerks	0,5 – 0,7 Mio. €	Geringe Priorität / Ergänzungsnetz laut Radverkehrskonzept, bestehendes Brückenbauwerk weist Zustandsnote von 2,0 auf.

- Sofern auf die bauliche Umsetzung von Radwegemaßnahmen verzichtet wird, soll bei der jeweils zuständigen Verkehrsbehörde eine Prüfung veranlasst werden, inwieweit in den betreffenden Bereichen stattdessen verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Stärkung des Radverkehrs möglich sind (z. B. durch die Anordnung von Radschutzstreifen, Radpiktogrammen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen). An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass solche verkehrsrechtlichen Anordnungen nur in Ausnahmefällen und oftmals nur unter klar definierten Voraussetzungen (z. B. Mindestfahrbahnbreite, Unfallgeschehen) rechtlich zulässig sind und hier jeweils der Einzelfall betrachtet werden muss.

5. Weiteres Vorgehen

Auch nach der dargestellten Anpassung des Ausbau- und Sanierungsprogramms gilt dieses auch weiterhin lediglich als Handlungsrahmen für die vorbereitenden Arbeiten und Planungen der Verwaltung. Die Mittelbereitstellung für die bauliche Umsetzung der noch im Programm verbleibenden Maßnahmen muss über entsprechende Haushaltsbeschlüsse durch den Kreistag erfolgen. Im Vorfeld der Auftragsvergabe zur baulichen Umsetzung von Investitionsmaßnahmen erfolgt die Vergabeermächtigung gemäß der Hauptsatzung durch den VTKA (voraussichtliche Gesamtbaukosten >150 T€) oder den Kreistag (voraussichtliche Gesamtbaukosten >1,5 Mio. €).

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die vorgeschlagene Anpassung des Ausbau- und Sanierungsprogramms ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für das Haushaltsjahr 2025. Die vorgeschlagene Anpassung entlastet jedoch künftige Haushalte durch die Vermeidung von Investitionskosten in Höhe von ca. 29 Mio. €.

Durch die Streichung der acht in der Anlage rot markierten Maßnahmen werden künftige Investitionskosten in einer Größenordnung von ca. 26 Mio. € eingespart. Für die neun in der

Anlage grau markierten Maßnahmen mit einem geschätzten Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 3 Mio. € entstehen für den Landkreis erst dann Investitionskosten für Planung und Bau, wenn sich der Kreistag explizit für die Weiterverfolgung der Maßnahmen entscheidet.

In welchem Umfang sich bei der Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen künftig gegenzurechnende Fördermöglichkeiten, bspw. über das Landesförderprogramm für kommunale Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (LGVFG-RuF) ergeben, lässt sich mit Blick auf die finanziell sehr angespannte Gesamtgemengelage derzeit nicht verlässlich abschätzen.