

**Beschlussvorlage**

Organisationseinheit Straßen	Datum 14.08.2019	Drucksachen-Nr. <b>2019/186</b>
---------------------------------	---------------------	------------------------------------

↓ Beratungsfolge	↓ Sitzungsart	↓ Sitzungstermin/e
Technischer und Umweltausschuss	öffentlich	16.09.2019

**Tagesordnungspunkt 6**

**K 6100 Neubau eines Radweges;  
Vorstellung Planungsvarianten**

**Beschlussvorschlag**

**Die Verwaltung wird beauftragt die vorgestellten Radwegvarianten (straßenbegleitend und straßenfern) weiter auszuarbeiten und insbesondere die naturschutzrechtlichen Belange im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung durch ein Fachbüro prüfen zu lassen.**

## Sachverhalt

Seit langem wird ein Radweg entlang der K6100 gewünscht, da vor allem im Sommer durch den Bodenseetourismus in größerer Anzahl Radfahrer die Straße als Radweg nutzen, auch wenn dieser nicht Bestandteil der offiziellen Strecke des Bodenseeradweges des ADFC ist und auch so nicht ausgeschildert wird.

Im Radwegenetzkonzept des Landkreises wird der Abschnitt dem Kreisnetz zugeordnet, dieser Lückenschluss wird als Hauptachse des Alltagsnetzes geführt.

Im TUA vom 26.06.2017 wurde beschlossen, eine Radwegführung entlang der K 6100 zu untersuchen, welche auch abgesetzt zur Straße verlaufen kann. Dies ist vor allem im Waldstück des Dettelbachtals eine denkbare Variante. Hierzu wurden nun umfangreiche geologische Untersuchungen durchgeführt. Daraufhin wurden durch das Fachbüro ‚Konstruktionsgruppe Bauen‘ aus Konstanz mögliche Querschnitte für eine „Waldwegvariante“ sowie eine „straßenbegleitende“ Variante konstruiert und mit Kosten hinterlegt.

Bei der abgesetzten „Waldwegvariante“ ist vor allem die Bauphase mit großen Eingriffen in den Wald verbunden, da die Lage im steilen, teils unberührtem Hang aufwendige Bauwerke erfordert und diese nur mittels einer ca. 7m breiten Baustraße im ebenfalls unberührtem Gelände ermöglicht werden muss. Die „straßenbegleitende“ Variante ist ebenfalls mit aufwendigen Bauwerken verbunden, benötigt aber keine Baustraße, da die vorhandene Kreisstraße hierzu genutzt werden könnte. Allerdings wird in das hoch schützenswerte Biotop Dettelbach direkt eingegriffen, was naturschutzrechtlich sehr kritisch ist.

Beide Varianten wurden bis ungefähr zur Hälfte des Waldstückes untersucht, da ab dort ein gut befestigter Wirtschaftsweg existiert, welcher ausgebaut werden könnte. Eine von dort weiterführende „straßenbegleitende“ Variante ist noch nicht untersucht aber denkbar.

Beide Varianten würden für die ca. 730m um die 5,3 Mio. Euro kosten. Da der Abschnitt nur im Zusammenhang mit einem durchgängigen Radweg zu sehen ist, sind die Gesamtkosten eines Radweges zwischen Liggeringen und K 6101 bei Bodman auf ca. 10 Mio. Euro zu schätzen. Ob Zuschuss nach LGVFG gewährt wird ist derzeit noch fraglich. Falls ja, wären ca. 50% der Kosten durch Zuschuss abgedeckt, 25% der Gesamtsumme wird dann durch den Landkreis bezahlt und die verbleibenden 25% durch die betroffene Gemeinde Bodman-Ludwigshafen und die Stadt Radolfzell zu jeweils anteiliger Länge. Eine Förderung des Bundes bis max. 500 Tsd€ ist für den Alltagsradweg zudem denkbar (Kommunalrichtlinie).

Seitens Naturschutzes werden die Eingriffe in die Natur kritisch gesehen, wobei in einer ersten Einschätzung durch das Fachamt keine der Varianten als bevorzugt im Sinne des Naturschutzes zu sehen ist. Das Fachamt für Wasserschutz präferiert aufgrund der Vorbelastung durch die Straße eher eine „straßenbegleitende“ Variante. Falls die Planung weiterverfolgt wird, müsste als erster Schritt eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Das Ergebnis hieraus könnte sein, dass die Eingriffe eventuell nicht kompensierbar sind und somit ein Bau nicht durchgeführt werden könnte. Für die Planung ist bei einer positiven FFH-Verträglichkeitsprüfung ein Planfeststellungsverfahren vorgesehen, da aufgrund der naturschutzrechtlichen Komplexität und notwendigem Grunderwerb nur dieses mittel- bis langfristig Erfolg verspricht.

Das Referat Straßen präferiert, abgesehen vom Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsprüfung, die „straßenbegleitende“ Variante aus folgenden Gründen:

1. Einfachere Bauweise
2. Durch Straßennähe günstiger im Unterhalt (Winterdienst, Reinigung, Kontrollen)
3. Höhere Akzeptanz der Radfahrer durch Sichtbarkeit und weniger Steigungen
4. Als „Nebeneffekt“ würde die Straße dauerhaft vor talseitigen Rutschungen geschützt.

Da die weiteren Planungen aufgrund aufwendiger Abstimmungen mit Dritten für alle Beteiligten noch zeit- und kostenintensiver wird, sollte angesichts der zu erwartenden Baukosten eine grundsätzliche Entscheidung „für“ oder „gegen“ die Fortführung der Planung gefällt werden. Ein erster Schritt könnte die Beauftragung eines Gutachters für eine FFH-Verträglichkeitsprüfung sein, aus welchem sich dann weitere Schlüsse ziehen lassen.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Für Sanierungsmaßnahmen entlang der Straße werden jährlich ca. 200.000 € veranschlagt. Im langfristigen Haushalt sind für den Radweg bis 2024 vorerst 10 Mio. € vorgesehen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung wird nach Kostenschätzung weniger als 20.000 € kosten.

### **Anlagen**

Anlage 1: Übersichtskarte K 6100