



SITZUNGSVORLAGE

Thema: Sachstandsbericht Umsetzung Radverkehrskonzeption 2016 und Radschnellverbindung RS 9 Friedrichshafen - Baidt

Frühere Beratungen: AUT am 13.07.2016 (855/2016)
Kreistag am 26.07.2016 (855/2016/1)
AUT am 19.02.2019 (241/2019)
AUT am 02.07.2019 (304/2019)

Anlagen: Umgesetzte Kreis-Maßnahmen 2020
(steht online im Ratsinformationssystem zur Verfügung)

Sachvortrag : Herr Gähr, Leiter Straßenbauamt Zeitdauer (ca.): 10 Min.

Beschlussvorschlag: Der Sachstand zur Umsetzung Radnetzkonzeption 2016 und der Sachstand zur Radschnellverbindung RS 9 Friedrichshafen – Baidt werden zur Kenntnis genommen.

Gremium	Zuständigkeit	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschluss	03.11.2020	öffentlich

Finanzielle Auswirkungen (mit der Kämmerei abzustimmen!):

ja nein

Aufwendungen/Auszahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Aufwand _____ Euro
Jährlicher Aufwand _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Aufwand 1. Jahr _____ Euro
Aufwand 2. Jahr _____ Euro
Aufwand 3. Jahr _____ Euro
Aufwand 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Auszahlung _____ Euro
Jährliche Auszahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Auszahlung 1. Jahr _____ Euro
Auszahlung 2. Jahr _____ Euro
Auszahlung 3. Jahr _____ Euro
Auszahlung 4. Jahr _____ Euro
Jährliche Abschreibung _____ Euro

Erträge/Einzahlungen

Ergebniswirksam:

Einmaliger Ertrag _____ Euro
Jährliche Erträge _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Ertrag 1. Jahr _____ Euro
Ertrag 2. Jahr _____ Euro
Ertrag 3. Jahr _____ Euro
Ertrag 4. Jahr _____ Euro

Investiv:

Einmalige Einzahlungen _____ Euro
Jährliche Einzahlungen _____ Euro
Gesamtbetrag _____ Euro
Einzahlung 1. Jahr _____ Euro
Einzahlung 2. Jahr _____ Euro
Einzahlung 3. Jahr _____ Euro
Einzahlung 4. Jahr _____ Euro
Jährliche Auflösung _____ Euro

Mittelbereitstellung im Haushalt:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: _____
Kostenstelle: _____
Sachkonto: _____

Investitions-Nr. _____

Zur Verfügung stehende Mittel: _____ Euro

ggf. noch bereit zu stellen:

Euro

Deckungsvorschlag:

Ergebnishaushalt:

Investitionshaushalt:

Produkt: _____
Kostenstelle: _____
Sachkonto: _____

Investitions-Nr. _____

Medien:

PowerPoint pdf-Datei CD/DVD Stick

Sofern Präsentationen erforderlich werden, lassen Sie diese bitte mindestens fünf Tage vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle Kreistag zukommen.

Elektronisch mitgezeichnet von:

Landrat Dezernat 1 Dezernat 2
 Dezernat 3 Dezernat 4

1. Ausgangslage:

Radverkehrskonzeption 2016

Der Bodenseekreis hat sich mittel- bis langfristig einen Radverkehrsanteil von 22 % zum Ziel gesetzt. Damit sollen u.a. Ziele wie Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Entlastung des Straßennetzes und eine bessere Gesundheitsvorsorge unterstützt werden. Ein qualitativ hochstehendes Radverkehrsnetz über die Gemeindegrenzen hinaus soll u. a. die Voraussetzungen dafür schaffen.

Vor diesem Hintergrund hat der Kreistag in seiner Sitzung am 26. Juli 2016 die Radverkehrskonzeption 2016 beschlossen. Dem Ausschuss für Umwelt und Technik wird jährlich ein Sachstandsbericht zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption vorgelegt.

Radschnellverbindung Friedrichshafen - Baidt

Radschnellverbindungen stellen eine in Deutschland noch recht neue Dimension der interkommunalen Radverkehrsinfrastruktur dar. Sie sollen den Radverkehr für längere Distanzen attraktiv machen und somit einen Beitrag zur Stauvermeidung, zum Umwelt- und Klimaschutz sowie zur Gesundheitsförderung leisten.

Um den Bau weiterer Radschnellverbindungen zu beschleunigen, fördert das Land Baden-Württemberg und der Bund die Planung und den Bau von Radschnellwegen.

Bis 2025 sollen nach den Zielsetzungen der RadSTRATEGIE BW zehn Radschnellverbindungen realisiert werden. Für die Radschnellverbindung von Friedrichshafen nach Baidt wurde eine der ersten vom Land Baden-Württemberg geförderten Machbarkeitsstudien erstellt.

In seiner Sitzung am 19. Februar 2019 hat der Ausschuss für Umwelt und Technik den Sachstandsbericht der Machbarkeitsstudie zur Radschnellverbindung Friedrichshafen – Baidt zur Kenntnis genommen und die Verwaltung beauftragt, den eingeschlagenen Weg zu unterstützen.

2. Sachstand der Umsetzung:

Sachstand der Investitionen

In der Radverkehrskonzeption werden Investitionsbedarfe für die jeweiligen Baulastträger genannt. Die erforderlichen Finanzmittel wurden anhand von Pauschalen als Anhaltspunkt ermittelt.

A) Investitionsbedarf an Radverkehrsanlagen in der Baulast des Bodenseekreises

Der Investitionsbedarf für priorisierte Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen (Priorität 1 - 3) beträgt rund 10,6 Mio. Euro. Darin enthalten sind

- 17 Neubaumaßnahmen (Gesamtlänge 23,8 km)
- 14 Ausbaumaßnahmen (Gesamtlänge 13,5 km)
- 38 Mittelinseln bzw. Fahrbahneinengungen

Des Weiteren sind 23 Maßnahmen im weiteren Bedarf (Gesamtlänge 42,8 km) aufgeführt

Umgesetzte Maßnahmen in den letzten Jahren:

	Neubaumaßnahmen		Ausbaumaßnahmen	Mitteln Inseln bzw. Fahrbahneinengungen	Weiterer Bedarf (Vorgezogen durch Gemeinden)	
	Anzahl	km			Anzahl	km
2015 - 2018	3	4,6 km		6	1	0,7 km
2019	1	0,9 km			1	1,3 km
2020				3		
	4	5,6 km		9	2	2,0 km

Kreismaßnahmen im Jahr 2020

1. K 7716 Neubau Rad-Gehweg Untereisenbach - Tannau
 - Radverkehrskonzeption „weiterer Bedarf“
 - Realisierung durch die Stadt Tettnang
 - Gesamtlänge 1,25 Kilometer
 - Bauzeit: September 2019 – Juni 2020
 - **Gesamtkosten: 890.0000 Euro**
 - Anteil Bodenseekreis: 445.000 Euro

2. K 7739 Neubau Überquerungshilfe am östlichen Ortsausgang von Unterraderach
 - Radverkehrskonzeption Priorität 1 (Lfd. Nr. 14)
 - Gemeinschaftsmaßnahme Stadt Friedrichshafen / Bodenseekreis
 - Fertiggestellt im Frühjahr 2020
 - **Gesamtkosten: 335.000 Euro**
 - Förderung nach LGVFG: 67.200 Euro
 - Kostenanteil Bodenseekreis: 135.500 Euro

3. K 7785 Neubau Überquerungshilfe am westlichen Ortsausgang von Leustetten
 - Radverkehrskonzeption Priorität 1 (Lfd. Nr. 6)
 - Im Bau
 - **Gesamtkosten (voraussichtlich): 150.000 Euro**
 - Förderung nach LGVFG: 55.500 Euro
 - Kostenanteil Bodenseekreis (voraussichtlich): 47.250 Euro

4. K 7709/ 16 Markierung Radweg Laimnau – Tannau
 - Im Zuge des Neubaus an der K 7716 Tannau – Obereisenbach
 - **Kosten: 18.000 Euro**

5. K 7725 Markierung des Radwegs von Kehlen bis KVP Hirschlatt
 - **Kosten: ca. 15.000 Euro**

6. K 7749 Bordsteinabsenkung Meersburg / Torenstraße
 - Absenkung für Radfahrer die in das Gewerbegebiet Torenstraße einfahren
 - **Kosten: 7.000 Euro**

7. K 7749 Radfahrerausleitung und Einengung Meersburg / Allmendstraße

- Maßnahme aus Konzeption Priorität 2
- **Kosten: 7.000 Euro**

Folgende Maßnahme steht kurz vor der Umsetzung

1. K 7760 Neubau Rad-Gehweg (Bauabschnitt II) und Bau einer Überquerungshilfe am südlichen Ortsausgang von Buggensegel

- Radverkehrskonzeption Priorität 2 (Lfd. Nr. 27)
- Länge Radwegneubau 1,6 km
- **Gesamtkosten 1,4 Mio. Euro**
- LGVFG- Antragsstellung im Herbst 2020
- Bau ab Frühjahr 2021

Die Planung der folgenden Maßnahmen wird derzeit bearbeitet

1. K 7786 Neubau Rad-Gehweg Abigkreisel – Burgbergkreisel in Überlingen

- Radverkehrskonzeption Priorität 1 (Lfd. Nr. 1)
- Variantenuntersuchung läuft derzeit
- Länge 0,9 km
- Bau ab 2022 (nach Landesgartenschau)
- **Kosten (geschätzt): 2,5 Mio. Euro**

3. K 7771 Neubau Rad-Gehweg Owingen - Bambergen

- Radverkehrskonzeption Priorität 1 (Lfd. Nr. 4)
- Länge 2,9 km
- Grunderwerb entlang der K 7771 nicht möglich
- Um dennoch eine alltagstaugliche Verbindung zu schaffen wird derzeit eine Führung abseits der Straße verfolgt.
- **Kosten (geschätzt): 1,2 Mio. Euro**

4. K 7722 Neubau Rad-Gehweg Wolfzennen - Bürgermoos

- Radverkehrskonzeption der Stadt Friedrichshafen Priorität 1 (Lfd. Nr. 5)
- Planungsauftritt September 2020
- Länge der Neubaustrecke: 2,4 km
- **Kosten (geschätzt): 2,8 Mio. Euro**

5. K 7735 Anlage Rad-Gehweg Teuringer-Str. (nachrichtlich)

- Radverkehrskonzeption der Stadt Friedrichshafen Priorität 1
- Gemeinschaftsmaßnahme Stadt Friedrichshafen / Bodenseekreis
- Länge 0,7 km
- Grunderwerb auf der nördlichen Seite ist gescheitert
- Nun wird die südseitige Verbreiterung des bestehenden Geh- Radwegs verfolgt
- **Anteil Bodenseekreis (geschätzt): 220.000 Euro**

6. K 7738 Anlage Rad-Gehweg und Überquerungshilfe Grötzelstraße (nachrichtlich)
 - Radverkehrskonzeption der Stadt Friedrichshafen Priorität 1
 - Gemeinschaftsmaßnahme Stadt Friedrichshafen / Bodenseekreis
 - Länge 0,6 km
 - Derzeit wird von der Stadt FN der Grunderwerb abgeklärt
 - **Anteil Bodenseekreis (geschätzt): 345.000 Euro**
7. K 7782 Neubau Geh-, Radweg Ahausen – Grasbeuren (GIS 8)
 - Länge 1,1 km
8. K 7761 Neubau Geh-, Radweg Grasbeuren – Buggensegel (GIS 9)
 - Länge ca. 0,8 km
9. K 7755 Neubau Geh-, Radweg Betenbrunn – Steinsbrunn (GIS 5)
 - Länge ca. 1,5 km

Die Maßnahmen 7 – 9 sind in der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises im weiteren Bedarf enthalten. Die Planung wird auf Initiative der Gemeinden aufgenommen. Dem Ausschuss für Umwelt und Technik soll zu gegebener Zeit jeweils ein Antrag auf Kostenteilung gemäß Radwegrichtlinien 2016 vorgelegt werden.

Die Umsetzung aller Maßnahmen hängt maßgeblich vom Grunderwerb ab.

Unter Berücksichtigung der im Jahr 2020 voraussichtlich umgesetzten Maßnahmen und der in diesem Jahr laufenden Planungen (ohne die Planungen der Gemeinschaftsmaßnahmen mit der Stadt Friedrichshafen) werden im Jahr 2020 voraussichtlich 1,4 Mio. Euro in Radverkehrsanlagen des Bodenseekreises investiert (Planung, Bau, Grunderwerb und Ausgleich).

Für die Jahre 2019 - 2022 stellen sich die voraussichtlichen Investitionen des Kreises für Radverkehrsanlagen wie folgt dar:

	2019	2020	2021	2022
Gep plante Investitionen in Radverkehrsinfrastruktur des Kreises (Planung, Bau, Grunderwerb, Ausgleich)	1,5 Mio. Euro	1,4 Mio. Euro	1,5 Mio. Euro	2,5 Mio. Euro

B) Investitionsbedarf an Radverkehrsanlagen in der Baulast des Landes

Der Investitionsbedarf für priorisierte Radverkehrsanlagen an Landesstraßen (Priorität 1 - 3) beträgt rund 23 Mio. Euro. Darin enthalten sind:

- 22 Neubaumaßnahmen (Gesamtlänge 42 km)
- 46 Ausbaumaßnahmen (Gesamtlänge 41 km)

Landes-Radwegemaßnahmen im Jahr 2020 umgesetzt:

1. L 204 Urnau-Oberteuringen / Hefigkofen (BA I)
 - Länge: 2,8 km
 - Fertiggestellt August 2020 (RP Tübingen)

2. L 195 Radweg zwischen Andelshofer Weiher und Owingen
 - erster Abschnitt wurde auf 350 Meter asphaltiert
 - Fertiggestellt Sommer 2020 (RP Tübingen)
3. L 328 b Radwegverbreiterung Schnetzenhausen – AS Heiseloch
 - Länge 200 m (3,0 m Breite)
 - Planung durch das Straßenbauamt Bodenseekreis
 - Ausführung durch das Regierungspräsidium
 - Fertiggestellt August 2020
4. L 200 Altheim – Bruckfelden (BA I)
 - Länge 0,9 km
 - Planung und Bau durch die Gemeinde Frickingen
 - Fertigstellung Herbst 2020

Sofortprogramm 2020 (Umsetzung durch das Straßenbauamt Bodenseekreis)

- L 333 zwischen KVP Lochbrücke und Tettnang
 - Bordsteinabsenkungen
- L 333 / Einmündung K 7780
 - Umbau der Furt (Maßnahme MCK_14.1; Prio. 1)
- L 333 zwischen KVP Lochbrücke bis Tettnang
 - Markierung des Radwegs

Für diese Maßnahmen sind ca. 130.000 Euro geplant.

Weiteres Vorgehen

Das Land Baden-Württemberg hat im Bodenseekreis folgende Maßnahmen in Planung:

1. L 195 Herdwangen – Owingen, in Planung
 - Länge: ca. 1,1 km
2. L 200 Bruckfelden - Lippertsreute, BA II, in Planung
 - Länge: ca. 2 km
3. L 205 Lippertsreute – Wackenhäuser, Planung 2020 aufgenommen
 - Länge: 0,5 km
4. L 204 Urnau – Hefigkofen (BAII)
 - Planung aus Gründen des Grunderwerbes bis auf Weiteres eingestellt
 - Die Gemeinde Oberteuringen und das Straßenbauamt des Bodenseekreises haben die Grunderwerbgespräche stellvertretend für das Regierungspräsidium Tübingen wiederaufgenommen.

C) Investitionsbedarf an Radverkehrsanlagen in der Baulast des Bundes

Der Investitionsbedarf für priorisierte Radverkehrsanlagen an Bundesstraßen (Priorität 1 - 3) beträgt rund 8,3 Mio. Euro. Darin enthalten sind

- 3 Neubaumaßnahmen
- 24 Ausbaumaßnahmen
- 8 Markierungsmaßnahmen

Bundes-Maßnahmen im Jahr 2020 (Zuständigkeit Regierungspräsidium Tübingen)

1. B 31 Sipplingen

- Die seeseitige Neuanlage eines Radweges ist nicht realisierbar
- In Abstimmung zwischen der Gemeinde Sipplingen, dem Regierungspräsidium Tübingen, dem Straßenbauamt Bodenseekreis und der Verkehrsbehörde (Stadt Überlingen), konnte durch die Anlage eines Schutzstreifens in Verbindung mit Tempo 30, eine deutliche Verbesserung für Radfahrer durch Sipplingen erreicht werden
- Markierung eines einseitigen Schutzstreifens ist im Sommer 2020 erfolgt

2. B 31 neu / B 31 alt westlich von Fischbach

- Der Abschnitt von der Verlegung der B 31 alt bis zur Lipbachbrücke konnte bereits auf 4 m verbreitert werden (Regierungspräsidium Tübingen)
- Für den Abschnitt zwischen Lipbach und dem Dornierknoten ist ebenfalls eine Verbreiterung auf 4,0 m vorgesehen. Die Planung läuft derzeit (Regierungspräsidium Tübingen)
- Für den Abschnitt der B 31 alt zwischen dem Anschluss der B 31 neu und Fischbach ist ebenfalls eine Verbreiterung sowie die Anlage einer Querungshilfe am Ortseingang von Fischbach vorgesehen. Die Planung läuft derzeit (Stadt Friedrichshafen)

3. B 33 Überquerungshilfe Wirrensegel

Die Querungshilfe über die B 33 bei Wirrensegel ist Bestandteil der Radverkehrskonzeption 2016 (Prio 1, Rang 3) und hat eine wichtige Funktion in der Relation Salem-Bermatingen-Kluftern-Friedrichshafen.

Das Straßenbauamt Bodenseekreis hat daher für diese Maßnahme eine Vorplanung erarbeitet und klärt derzeit den erforderlichen Grunderwerb ab. Für den Fall, dass die erforderlichen Flächen und finanziellen Mittel (Bund) zur Verfügung stehen, würde die Verwaltung des Bodenseekreises die Umsetzung dieser Maßnahme in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium vornehmen.

D) Investitionsbedarf an Radverkehrsanlagen in der Baulast der Gemeinden

Der Investitionsbedarf für priorisierte Radverkehrsanlagen an Gemeindestraßen (Priorität 1 - 3) beträgt rund 14,9 Mio. Euro. Darin enthalten sind

- 19 Neubaumaßnahmen
- 46 Ausbaumaßnahmen
- 114 Sanierungsmaßnahmen

Das Straßenbauamt befindet sich in Kontakt mit den Gemeinden, um diese möglichst gut zu unterstützen und sukzessive den Stand der Umsetzung der Gemeinde-Maßnahmen aus der Radverkehrskonzeption abzuklären.

E) Fahrradstraßen in der Radverkehrskonzeption

Nachdem im Jahr 2019 erfolgreich die erste Fahrradstraße außerorts zwischen Schloss Kirchberg und Hagnau eingerichtet werden konnte, standen in diesem Jahr drei Strecken zur testweisen Einrichtung als Fahrradstraße im Focus:

- B 476 alt Gießenbrücke - Tettwang
- Gemeindeverbindung Kressbronn – Oberdorf
- Gemeindeverbindungsstraße Kluftern – Bürgberg – Wirrensegel

Die Umsetzung scheiterte an den erforderlichen Beschlüssen der Gemeinde von Kressbronn bzw. der Stadt Markdorf.

F.) Radschnellverbindung RS 9 Friedrichshafen - Baidt

Machbarkeitsstudie

Im März 2019 konnte die vom Land geförderte Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung von Friedrichshafen über Ravensburg, Weingarten bis Baidt abgeschlossen werden. Der Verbindung wurde vom Land Baden-Württemberg der Titel „RS 9“ zugeteilt.

Das Ergebnis der Studie zeigt auf, dass eine solche Radschnellverbindung technisch machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist und gibt daher eine klare Empfehlung für eine Realisierung. Die erarbeitete Vorzugstrasse mit einer Länge von rund 29 km erreicht auf 85 % der Gesamtstrecke die für Radschnellverbindungen erforderlichen Qualitätsstandards. Mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 2,0 wurde deren Wirtschaftlichkeit nachgewiesen.

Eine konkrete Festlegung auf diese Trasse und eine Abstimmung mit den zuständigen Gremien ist noch nicht erfolgt.

Träger und Beteiligte des Vorhabens

Gemäß geändertem Straßengesetz Baden-Württemberg sind je nach Verkehrsbedeutung der Radschnellverbindung entweder das Land oder ein Landkreis Baulastträger.

Auf einen Einspruch der beiden betroffenen Landkreise bezüglich der Einstufung der Baulast und Förderung der Radschnellverbindung durch das Land, an Minister Hermann, hat das Ministerium geantwortet und die Sachlage nochmals dargestellt.

Danach sind die Städte Ravensburg und Friedrichshafen aufgrund der Einwohnerzahl über 30.000 Einwohner Baulastträger für ihre Streckenanteile. Zwischen Weingarten und Ravensburg sieht das Land die Baulast bei sich, da die Nutzerfrequenz täglich über 2.500 Nutzer liegt. Allerdings sollen die Städte planen, da das Land von einem überwiegend kommunalen Interesse ausgeht. Auf den Abschnitten zwischen der Stadt Friedrichshafen und Ravensburg und von Baienfurt bis Baidt sind die jeweiligen Landkreise zuständig.

In die Baulast des Bodenseekreises fällt auf Grundlage der Vorzugstrasse eine Strecke von 10,5 km (35 % der Gesamtstrecke) mit einem geschätzten Kostenvolumen (Nettokosten) von 3,2 Mio. Euro.

Es wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie um eine konzeptionelle Ebene der Planung handelt. Die einzelnen Kosten können erst im Rahmen weiterer Planungen konkretisiert werden und können daher stark von den bisher angegebenen Kosten abweichen.

Förderung

Im Dezember 2019 stellten die Beteiligten unter Schirmherrschaft des Regionalverbandes einen Förderantrag für die Planungsleistungen. Seit Juli 2020 liegt der Förderbescheid vor.

Danach betragen die Gesamtkosten des Fördergegenstandes (Planungskosten) rd. 3,9 Mio. Euro. Davon trägt das Land rd. 510.000 Euro für seinen Abschnitt.

Die restlichen Planungskosten werden mit 87,5 % gefördert, so dass bei den Landkreisen Bodenseekreis und Ravensburg und den Städten Friedrichshafen und Ravensburg lediglich noch ein Eigenanteil von rd. 425.000 Euro bleibt. Bei einem Längenanteil des Bodenseekreises von rd. 35 % beträgt der zu finanzierende Anteil an der Planung rd. 148.750 Euro.

Wie die Kosten letztlich genau verteilt werden, muss zwischen den Beteiligten noch in einer Planungsvereinbarung geregelt werden. Außerdem bestehen zum heutigen Zeitpunkt durchaus noch einige Unwägbarkeiten im Gesamtverfahren.

Weiteres Vorgehen

Als nächster Schritt soll nun die Linienfindung und Abschnittsbildung beauftragt werden mit dem Ziel, den konkreten Verlauf des RS 9, die zugehörigen Ausbaustandards, Baulastträgerschaften und die erforderlichen Genehmigungsverfahren festzulegen.

Hierzu liegt ein Angebot der Ingenieurbüros über 90.000 Euro (netto) vor. Bei einer Förderquote von 87,5 % und einem Streckenanteil von 35 % verbleibt beim Bodenseekreis ein Anteil von 3.900 Euro (netto).

Auf Grundlage der Linienfindung sollen dann konkrete Gremienbeschlüsse vorbereitet und die Entwurfsplanung vom jeweiligen Baulastträger in Angriff genommen werden.

Ressourcenbedarf

Der Radschnellweg ist bisher nicht Bestandteil der Radverkehrskonzeption des Bodenseekreises. Neben dem finanziellen Ressourcenbedarf erfordert dieser zusätzlich Personalkapazitäten. Um außerdem eine zügigere Umsetzung der Radverkehrskonzeption zu erreichen, hat das Straßenbauamt daher für den Stellenplan 2021 ff, zunächst befristet bis 2024, eine zusätzliche Stelle angemeldet.

3. Finanzielle Auswirkungen:

Radverkehrsanlagen an Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen

Die Finanzierung der Planung und des Baus erfolgt über die Haushalte des Bundes, des Landes bzw. der Gemeinden.

Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen und Radschnellverbindung RS 9

Die erforderlichen Mittel sind bei den Einzelmaßnahmen im Haushalt zu veranschlagen.