

Antrag der FDP-Kreistagsfraktion
Fahrradweg entlang der Kreisstraße K 768 zwischen Steinbach und Oberhöchstadt

Der Kreisausschuss wurde gebeten, über den Sachstand zum Fahrradweg entlang der Kreisstraße K 768 zwischen Steinbach und Oberhöchstadt zu berichten.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit plant der Hochtaunuskreis als Straßenbaulastträger, den Radverkehr auf der Kreisstraße 768 zwischen Steinbach und Kronberg-Oberhöchstadt vom Kfz-Verkehr zu entflechten. Zu diesem Zweck wird entlang der Kreisstraße 768 ein unselbständiger, d.h. straßenbegleitender Radweg realisiert.

Der Hochtaunuskreis, die Stadt Steinbach und die Stadt Kronberg realisieren den Radweg in partnerschaftlichem Zusammenwirken, wobei die Stadt Steinbach Planung und Bau federführend koordiniert.

Die einzelnen Fragen im Antrag werden jeweils gesammelt unter den fünf Überschriften beantwortet.

1. Kostenstruktur und Kostentreiber

Auf Grundlage des Vorentwurfs wurde am 13.09.2023 eine Kostenschätzung für das Projekt durchgeführt. Diese Kostenschätzung belief sich auf insgesamt 4.284.000 € brutto. Im Ergebnis der Kostenberechnung auf Grundlage der Entwurfsplanung wurden Gesamtkosten in Höhe von 4.120.000 € brutto konkretisiert. Die weitaus größte Kostenkomponente sind die Baukosten für den Radweg selbst.

Die angefragten Kosten für den Grunderwerb umfassen etwa 60.000 €, auch das entspricht der ursprünglichen Kostenschätzung.

2. Umsetzungsdauer und Verfahrensabläufe (Planungsphase)

Die Umsetzungsdauer ist üblich für vergleichbare Projekte.

Im September 2022 wurde die gemeinsame Planungsvereinbarung mit der Stadt Steinbach unterzeichnet. Die Beauftragung der Projektsteuerung ist Mitte November 2022 erfolgt. Darauf folgten Vermessung, Bodengutachten und weitere vorbereitende Maßnahmen, sodass im Juni 2023 die Tiefbauplanung beauftragt werden konnte. Die Vorentwurfsplanung wurde Mitte November 2023 vorgelegt, im Dezember 2024 folgte die Entwurfsplanung. In dieser Zeit fanden zahlreiche Abstimmungen mit Hessen Mobil aufgrund von umfangreichen Vorgaben, die im Zuge der Förderung gemacht wurden, sowie den NRM Netzdiensten Rhein-Main GmbH infolge von Konflikten mit vorhandenen Gasleitungen, statt.

Die Baurechtschaffung durch Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung außerorts und mittels Bebauungsplans in der Gemarkung Steinbach erfolgte von Dezember 2024 bis Juli 2026! Beim Entfallen von Planfeststellung und Plangenehmigung muss mit allen beteiligten Trägern öffentlicher Belange, im vorliegenden Fall 21 Akteure, ein Einvernehmen in allen Punkten

hergestellt werden. Insbesondere die Abstimmungen mit Hessen Mobil, dem Regierungspräsidium Darmstadt, der oberen Wasserbehörde und der örtlichen Landwirtschaft waren sehr intensiv. Parallel wurde die Ausführungsplanung erstellt.

Aufgrund der langen Verfahrensdauer zur Baurechtschaffung konnte erst im April 2026 ein Förderantrag bei Hessen Mobil gestellt werden. Sobald ein positiver Förderbescheid vorliegt, können die Bauleistungen ausgeschrieben werden.

Der Baubeginn ist für Anfang 2027 geplant, der Abschluss der Baumaßnahme für Sommer 2028.

3. Optimierungsmöglichkeiten

Der Kreisausschuss strebt grundsätzlich bei allen Projekten möglichst kurze Verfahrensdauern sowie möglichst hohe Wirtschaftlichkeit an. Beides wird jedoch maßgeblich durch externe Faktoren beeinflusst, wie zum Beispiel durch die Einbindung verschiedenster Behörden und weiterer Akteure (siehe Antwort auf Frage 2). Die bisherige Erfahrung zeigt außerdem, dass die projektspezifischen Herausforderungen sich stark voneinander unterscheiden, sodass keine Pauschalisierung möglich ist.

Um zukünftig kürzere Verfahrensdauern und geringere Gesamtkosten bei Radwegeprojekten zu erreichen, beteiligt sich der Hochtaunuskreis aktuell an einem Modellversuch des Landes Hessen, in dessen Zuge Schutzstreifen für den Radverkehr außerorts getestet werden. Dieser Pilotversuch auf einer 2,2 Kilometer langen Strecke auf der Kreisstraße 772 (Königsteiner Straße) in Oberursel durchgeführt.

Während in anderen Bundesländern wie Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen sowie international die Anordnung von Schutzstreifen außerorts bereits Erfolge verzeichnet, liegt vom Land Hessen aktuell noch kein Erlass vor, der solch eine Maßnahme ermöglicht. Mit der Teilnahme am wissenschaftlich begleiteten Modellversuch leistet der Hochtaunuskreis einen wichtigen Beitrag zur zukünftigen Radverkehrsplanung in Hessen. Wenn der Versuch erfolgreich ist und Schutzstreifen außerorts zukünftig auch in Hessen regelhaft angeordnet werden können, ermöglicht dies einen deutlich schnelleren und kostengünstigeren Ausbau des Radwegenetzes.

4. Weitere Radwege des Kreises / Projektübersicht

Hier wird auf die jährliche Berichterstattung zum Radverkehrskonzept des Hochtaunuskreises im BPVU verwiesen.

Aktuell wird zudem die radwegweisende Beschilderung im gesamten Landkreis aktualisiert und digitalisiert.

5. Finanzierung, Prioritätensetzung und Kostenvermeidung

Für alle bisher umgesetzten und in Planung befindlichen Radwegeprojekte wurden Förderanträge im Rahmen der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität (Nahmobilitätsrichtlinie) gestellt. Die Radwegemaßnahmen B149 (K768 Steinbach-Oberhöchstadt), B033 (K739 Wilhelmsdorf-Niederlauken) und B133 (K772 Oberursel-Kronberg) werden über die Nahmobilitätsrichtlinie des Landes Hessen beziehungsweise über das Programm Stadt und Land des Bundes gefördert.

Für die Radwegemaßnahmen B051 und B052 (K726 Usingen-Pfaffenwiesbach) wurde der eingereichte Fördermittelantrag zurückgezogen, da der Ausbau entsprechend den mit der Förderung einhergehenden Vorgaben höhere Gesamtkosten für den Hochtaunuskreis sowie deutlich umfangreichere Eingriffe in Natur und Landschaft verursacht hätte.

Auch für zukünftige Projekte wird beabsichtigt, auf Fördermittel des Bundes oder des Landes zurückzugreifen. Damit einher gehen jedoch immer hohe organisatorische und planerische Auflagen, die die Gesamtkosten erhöhen und Verfahrensabläufe verlangsamen. Daher muss

weiterhin sorgfältig abgewogen werden, ob ein Ausbau mit oder ohne Förderung ökologisch und ökonomisch sinnvoller ist.

Die Entscheidung, welche Projekte umgesetzt werden, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Dazu zählen unter anderem die Mittelverfügbarkeit (Entscheidungshoheit des Kreistages), die Sanierungsplanung der Kreisstraßen, die Kooperationsbereitschaft der Kommunen und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahmen.

gez. Lisa Lauf
Leiterin Stabsstelle Mobilität, Klimaschutz,
nachhaltige Kreisentwicklung und Umweltbildung