

Bachelor's Thesis von Jan Theil

Mentoren:

Dipl. Ing. (Univ.) Ulrich Glöckl
Dr.-Ing. Antonios Tsakarestos

Die Durchgängigkeit von Radvorrangnetzen ist besonders an den Stellen gefährdet, an denen die Zuständigkeit bzw. der Baulastträger wechselt. Wo liegen solche Zuständigkeitsgrenzen und welche Arten gibt es? Wie äußern sich Brüche vor Ort, gibt es Netzlücken und Qualitätsunterschiede? Und welche Strategien gibt es, die Durchgängigkeit zu gewährleisten?

Hierzu wurde u. a. anhand der Straßengesetze der Bundesländer untersucht, welche Körperschaft bzw. welche Behörde in welcher Phase des Bauprozesses zuständig ist und wer die Baulast für welche Radwege trägt. Ein besonderes Augenmerk wurde auf die Bedarfs- bzw. strategische Netzplanung gelegt, da diese bei grenzüberschreitenden Radwegprojekten zur Koordination der verschiedenen Baulastträger essenziell ist.

Straßenklasse	Lage	Straßenbaubehörde
Bundesstraße	außerhalb OD	Staatliches Bauamt
	OD in Gemeinde-Baulast	Gemeinde
Staatsstraße	außerhalb OD	Staatliches Bauamt
	OD, 9.000 – 25.000 Einw.	Staatliches Bauamt, übertragbar an Gemeinde
	OD, > 25.000 Einw.	Gemeinde
Kreisstraße	außerhalb OD	Landratsamt, übertragbar an Staatl. Bauamt
	OD, 9.000 – 25.000 Einw.	Landratsamt, übertragbar an Gemeinde
	OD, > 25.000 Einw.	Gemeinde
Gemeindestr.		Gemeinde



Am Beispiel des südlichen Landkreises München (Gemeinden Unterhaching, Taufkirchen, Oberhaching, Sauerlach, Neubiberg, Ottobrunn sowie Landeshauptstadt München) wurde untersucht, inwieweit die Netz- und Ausbauplanungen verschiedener Ebenen und Körperschaften miteinander übereinstimmen und zu welchen qualitativen Unterschieden verschiedene Zuständigkeiten führen können.

„Radverkehrsnetze außerhalb und innerhalb bebauter Gebiete sollten gut miteinander verknüpft sein. Dies gilt auch bei Verbindungen, bei denen die Gebietskörperschaft oder die Straßenbaulast wechselt.“ (RIN 2008, Abschnitt 5.4)

Es zeigten sich drei Hauptursachen, die zu mangelnder Durchgängigkeit an vertikalen, horizontalen und internen Zuständigkeitsgrenzen führen können:

- der durch mehr Beteiligte erhöhte Aufwand im Abstimmungs- und Planungsprozess, dem durch koordinierende Projektbeauftragte, Vereinfachungen bei der Finanzierung oder im Planrecht oder Gemeindefusionen begegnet werden kann;
- die fehlenden, nicht übereinstimmenden oder für Gemeinden nicht verbindlichen Netzplanungen von höherer Ebene;
- und die fehlende Verpflichtung von Qualitätsstandards (ERA 2010) für Radwege.

