

Abschlussbericht



Radverkehrsplan Land- kreis Schwarzwald-Baar

14.Juli 2014



Auftraggeber:



Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis

- Straßenbauamt -

Humboldtstraße 11

78166 Donaueschingen

Bearbeiter:

Planungsbüro VAR Frankfurt

M. Eng. Paul Fremer

Franziusstraße 8-14

60314 Frankfurt am Main

Tel.: 069 – 904 342 01

Fax: 069 – 904 342 02

E-Mail: kontakt@varad.de

Homepage: www.varad.de



Inhalt

1	Ziele und Hintergrund	1
1.1	Ziel Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis.....	1
1.2	Ausgangslage	1
1.3	Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen	2
1.4	Planungsraum.....	2
1.5	Planungstiefe	3
1.6	Aufbau	3
2	Vorgehensweise	5
3	Maßnahmenentwicklung	6
3.1	Grundsätze Radverkehrsplanung.....	6
3.2	Unfallanalyse	6
3.3	Maßnahmen.....	7
3.4	Priorisierung der Maßnahmen.....	8
3.5	Kosten-Nutzen-Verhältnis / Kosten	8
3.6	Weitere empfohlene Maßnahmen	9
4	Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung	10
4.1	Steuerungsgruppe.....	10
4.2	Öffentlichkeit	10
4.3	Kommunen	11
4.4	Weitere Akteure	11
5	Bauprogramme.....	12
5.1	Radwege entlang von Kreisstraßen (5-Jahres-Bauprogramm).....	12
5.2	Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast von Bund und Land.....	13
5.3	Radwege in der Baulast der Kommunen.....	13
5.4	Vorplanungen für Radwege im Bauprogramm des Landkreises.....	13
6	Bike + Ride-Analyse	14
7	Weiteres Vorgehen / Umsetzung	15
	Anhang	16

1 Ziele und Hintergrund

1.1 Ziel Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis

Das Land Baden-Württemberg gewährt zum Bau oder Ausbau von kommunalen Radverkehrsanlagen (Erstinvestition) einmalige Zuwendungen (50 %) entsprechend der Richtlinie zur Gestaltung und Förderung von Radverkehrsanlagen (RL-Radinfrastruktur) vom 1. Juni 2012. Die Zuwendungen werden im Rahmen der zur Verfügung stehenden Mittel gewährt.

Vor diesem Hintergrund soll ein Radverkehrsplan erarbeitet werden, der die Grundlage zu einer mittel- bis langfristigen Verbesserung der außerörtlichen baulichen Infrastruktur für den Radverkehr bildet. Durch die ganzheitliche Betrachtung des Radverkehrsnetzes Schwarzwald-Baar-Kreis werden Lücken und Gefahrenstellen aufgedeckt und entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung empfohlen.

Als Ziel wird eine Priorisierung der entsprechenden Maßnahmen angestrebt, aus der unter Einbeziehung der geschätzten Baukosten ein Bauprogramm abgeleitet werden soll.

Zusätzlich dazu werden eine Analyse der im Landkreis bestehenden B+R-Anlagen durchgeführt und Maßnahmenempfehlungen dazu getroffen.

1.2 Ausgangslage

Der Radverkehrsplan baut auf einer im Jahr 2009 erarbeiteten Radverkehrskonzeption auf, in der durch eine Abfrage bei den Kommunen und beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) Ausbaubedarf an klassifizierten Straßen ermittelt wurde.

Mit Blick auf die Fahrradnutzung muss man den Schwarzwald-Baar-Kreis im Wesentlichen in die beiden Bereiche Schwarzwald und Baar unterteilen. Im vom Schwarzwald geprägten westlichen Teil des Landkreises ist die Radverkehrsnutzung bedingt durch die anspruchsvolle Topografie äußerst gering. Kommunenübergreifender Radverkehr existiert praktisch nicht. Das Fahrrad wird hier nahezu ausschließlich im Bereich Freizeit und Tourismus genutzt. Im östlichen Teil, der Baar, wird auch im Alltag mehr und mehr auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zurückgegriffen. Dies gilt insbesondere für das Städtedreieck Villingen-Schwenningen, Bad Dürkheim und Donaueschingen.

1.3 Gesetze, Richtlinien, Empfehlungen

Das Planungsbüro VAR orientiert sich bei der Erstellung von Planungen an den geltenden gesetzlichen Vorgaben.

Der Gesetzgeber hat aufgrund der wachsenden Bedeutung des Radverkehrs die Straßenverkehrsordnung (StVO) innerhalb von zwölf Jahren zweimal zugunsten des Radverkehrs novelliert (1997 und 2013).

Die StVO¹ bezieht sich zu Fragen des Radverkehrs auf die

- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010)²
- Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)³
- Nationaler Radverkehrsplan 2020⁴

Diese gesetzlichen Rahmenbedingungen, die vor allem für den Radverkehr eine gleichberechtigte Rechtsgrundlage geschaffen haben, werden bei der Maßnahmenplanung im Rahmen des Konzepts herangezogen.

Besondere Aufmerksamkeit widmet die StVO dem Thema Verkehrssicherheit. Hier wird betont, dass die Gewährleistung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer Vorrang gegenüber der Leistungsfähigkeit einzelner, wie z.B. der des Kraftfahrzeugverkehrs, hat.

Dieser Grundsatz muss auch für den Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis herangezogen werden.

1.4 Planungsraum

Der Planungsraum umfasst die gesamte Gemarkung des Landkreises Schwarzwald-Baar. Betrachtet werden dabei schwerpunktmäßig außerörtliche Verbindungen. Innerörtliche Verbindungen werden nur berücksichtigt, wenn diese eine überörtliche Verbindungsfunktion haben. Für alle anderen Verbindungen werden die Übergabepunkte zum lokalen Netz definiert.

Zusätzliche Bestandteile des Radverkehrsplans sind Empfehlungen zur innerörtlichen Weiterführung außerörtlicher straßenbegleitender Zweirichtungsradwege.

¹ Straßenverkehrs-Ordnung, Bundesgesetzblatt, Bonn, 2013

² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, FGSV-Verlag, Köln, 2010

³ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, FGSV-Verlag, Köln, 2008

⁴ Nationaler Radverkehrsplan, BMVBS, Berlin, 2012

Schwerpunkt dabei ist die sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und damit in das Sichtfeld des Kfz-Verkehrs (siehe Anlage 20).

Die besondere Herausforderung im Planungsgebiet liegt in der teilweise anspruchsvollen Topografie, die das Radfahren im „Vor-E-Radzeitalter“ äußerst unattraktiv gestaltet hat und den unterdurchschnittlichen Radverkehrsanteil in einigen Gebieten begründet. Durch die zunehmende Verbreitung und die konstante Leistungssteigerung des Elektrofahrrads, vor allem des Pedelecs, wurde dieses Hemmnis bereits deutlich abgeschwächt. Diese Entwicklung wird sich auch in Zukunft fortsetzen und mit Blick auf den angepeilten Zeithorizont bei der Maßnahmenauswahl berücksichtigt.

1.5 Planungstiefe

Es wird angestrebt, dass für alle Ortschaften, die weniger als zehn Kilometer voneinander entfernt liegen, vernetzte Radverkehrsverbindungen existieren. Es werden folglich solche Verbindungen untersucht, für die dieses Kriterium zutrifft. Dies geschieht sowohl unabhängig von der Baulasträgerschaft der in Frage kommenden Verbindung als auch davon, ob die Führung unmittelbar parallel zu einer klassifizierten Straße verläuft, der Verbindungsfunktion einer bestehenden klassifizierten Straße entspricht oder unabhängig von klassifizierten Straßen geführt wird.

Eine Unterscheidung diesbezüglich wird erst bei der Aufstellung der Bauprogramme (siehe Kapitel 5) getroffen.

1.6 Aufbau

Grundlage des Radverkehrsplans Schwarzwald-Baar-Kreis ist der Netzplan. Dieser wird in die fünf Kategorien

- Radschnellverbindung,
- Radhauptverbindung,
- Radverkehrsverbindung,
- Verbindungen mit geringem Bedarf sowie
- rein touristische Verbindungen

unterteilt.

Das Radverkehrsnetz wurde auf das Vorhandensein angemessener Verbindungen sowie deren Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit und Fahrkomfort untersucht. Maßnahmen zur Verbesserung wurden entwickelt und priorisiert. Die Maßnahmen sowie die Priorisierung sind als Anlagen „Maßnahmendatenblätter“ (siehe Anlage 01) und „Bewertung der Maßnahmen“ (siehe Anlagen 02-06) wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

2 Vorgehensweise

Die Vorgehensweise kann zusammengefasst in den folgenden Schritten beschrieben werden:

- 1. Grundlagenermittlung:** Ermittlung und Darstellung von Quellen und Zielen des Radverkehrs und daraus resultierende Berechnung des verkehrlichen Nutzens aller in Frage kommender Strecken. Sichtung und Auswertung von vorhandenem Daten- und Kartenmaterial sowie Luftbildern. Vor-Ort-Befahrung bei Unklarheiten.
- 2. Netzentwurf:** Entwurf eines kategorisierten Radverkehrsnetzes gemäß den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) unterteilt in Schnell-, Haupt- und Verkehrsverbindung sowie den zusätzlichen Netzkategorien „Verbindung mit geringem Bedarf“ und „Touristische Verbindung“.
- 3. Bedarfsabfrage:** Abstimmung der Quellen und Ziele, des verkehrlichen Nutzens sowie des kategorisierten Netzes mit dem Landkreis und den Kommunen im Rahmen von Ortsterminen. Bedarfsabfrage bei den Kommunen.
- 4. Bürgerbeteiligung:** Einbeziehung von Anregungen der Bürger über eine web-basierte Beteiligungsplattform (<http://sbk.radverkehrskonzepte.de>)
- 5. Befahrung:** Befahrungen vor Ort und Inaugenscheinnahme der in die engere Auswahl gekommenen Maßnahmen.
- 6. Maßnahmenentwicklung, Priorisierung:** Erstellung der Maßnahmendatenblätter mit Kostenschätzung, Fotodokumentation und Priorisierung. Berechnung des verkehrlichen Nutzens sowie des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- 7. Abstimmung:** Abstimmung der Maßnahmen und der Priorisierung mit dem Landkreis sowie den Kommunen unter anderem im Rahmen eines internen Verwaltungsworkshops.
- 8. Vorplanung:** Vereinfachte Vorplanung als Grundlage für die Förderanträge für die in das 5-Jahres-Bauprogramm aufgenommenen Maßnahmen.
- 9. Dokumentation:** Aufbereitung und Darstellung der Ergebnisse unter anderem auch auf der Ergebnisplattform www.radverkehrsplan-sbk.de
- 10. Präsentation:** Präsentation der Ergebnisse im Ausschuss für Umwelt, Technik und Gesundheit (AUTG) sowie im Kreistag.

3 Maßnahmenentwicklung

3.1 Grundsätze Radverkehrsplanung

Bei der Maßnahmenentwicklung im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes / Radverkehrsplanes orientiert sich das Planungsbüro VAR an folgenden Grundsätzen zur Radverkehrsplanung:

Direktheit: Radfahrer sollen zügig und direkt fahren können. Umwege, Hindernisse und sonstige kritische Stellen, an denen der Radfahrer Zeit verliert, sollen auf ein Minimum reduziert werden.

Verknüpfungen: Verknüpfung der Radverkehrsführungen miteinander und Schaffung dualer Führungsformen (z.B. schnell entlang der Hauptstraße / klassifizierten Straßen und sicher über Nebenstraßen / Wald- und Wirtschaftswege).

Führung auf der Fahrbahn: Innerörtlich soll, wenn es die Kfz-Verkehrsstärke nach ERA zulässt, der Radverkehr verstärkt auf der Fahrbahn geführt werden, damit Radfahrer

- besser vom Kfz-Verkehr wahrgenommen werden,
- nicht im Seitenbereich mit Fußgängern in Konflikt geraten,
- ihre Wunschgeschwindigkeit fahren,
- sich gegenseitig konfliktfrei überholen können (auch Radfahrer mit Anhänger) und
- direktes Linksabbiegen ermöglicht wird.

Wahlfreie Führungsform: Wahlfreie Führungen kommen dort zum Einsatz, wo es sowohl die Verkehrsstärke als auch die Breite des Seitenraums zulassen. Die wahlfreie Führung ermöglicht es sowohl den schnellen als auch den sicherheitsbedürftigen Radfahrern eine ihren Nutzerbedürfnissen entsprechende Führungsform zu wählen. Dies gilt sowohl inner- als auch außerorts.

3.2 Unfallanalyse

Im Rahmen der Befahrung wird das gesamte Netz auf Lücken, Gefahren und Barrieren geprüft. Ein eindeutiger Hinweis auf Mängel in der Radverkehrsführung sind Häufungen von Unfällen, insbesondere wenn diese typgleich oder typähnlich sind. Vor diesem Hintergrund werden alle Unfälle mit Radfahrereteiligung der letzten

drei Jahre (2010-2012) betrachtet und auf Auffälligkeiten untersucht. Eine 3-Jahres-Unfallkarte wird erstellt (siehe Anlage 13). Unfallstellen werden bei der Befahrung intensiv betrachtet, um mögliche Mängel in der Infrastruktur zu ermitteln. Des Weiteren fließen sie in die Priorisierung ein.

Unfallauffälligkeiten nach Definition des Landes Baden-Württemberg liegen mit Blick auf den Radverkehr außerorts im betrachteten Bereich für den Zeitraum 2010-2012 nicht vor.

3.3 Maßnahmen

Die Maßnahmen sind wesentlicher Bestandteil des Radverkehrsplanes und werden in den Maßnahmendatenblättern standardisiert dargestellt (siehe Anlage 01). Eine Übersicht über alle näher untersuchten Maßnahmen geben die „Übersichtskarten Maßnahmen“ strukturiert nach Baulastträger (siehe Anlage 02-06). Die

Maßnahmendatenblatt Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis M-Nr.: VS 06

Verbindung: Pflaffenweiler - Rietheim (K 5734)

Gemarkung: Villingen-Schwenningen Maßnahmenart: Neubau
 Ausbaubreite: 2,5 Meter Länge: 2.100 Meter
 Fahrbahnbreite: 5,5 Meter Kostenfaktor: 1
 DTW: 3.706 Kbt/Tag

Beginn: Ortszugang Pflaffenweiler Ende: Ortszugang Rietheim

IST-Zustand: Es besteht kein straßenbegleitender Radweg auf diesem Abschnitt; Radfahrer müssen hier die Fahrbahn nutzen.

Fahrtkomfort: Mittel	Verkehrssicherheit: Schlecht	Direktheit: Gut
SOLL-Zustand: Ein straßenbegleitender Radweg soll gebaut werden.		
Fahrtkomfort: Gut	Verkehrssicherheit: Gut	Direktheit: Gut

Priorität: **Sehr hoch (62,99)** Kosten: 315.000 € Kosten-Nutzen Verhältnis: **Sehr gut (9,47)**

Begründung: Die Ortschaften Pflaffenweiler und Rietheim sind für Radfahrer nur über die Kreisstraße verbunden. Es besteht keine Alternative. Der Radweg ermöglicht die weitere Erschließung von Brigachtal sowie des Bahnhofsgebietes in Marbach.

Weitere Informationen: Übersichtskarte Begleitende Maßnahmen: -

Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis Maßnahmendatenblatt Planungsbüro VAR Frankfurt, M.Eng. Paul Frenner

Maßnahmen wurden nach zweimaliger Befahrung durch Mitarbeiter des Planungsbüros VAR und nach Abstimmung mit den Kommunen, der Arbeitsgruppe Radverkehrsplan des Landratsamtes sowie dem Regierungspräsidium Freiburg entwickelt. Insgesamt wurden 72 Maßnahmen erarbeitet. Hinzu kommen weitere Maßnahmen, die zwar empfohlen werden, aber nicht in das hier angewendete Prüfschema passen (siehe Kapitel 3.5).

Die geprüften Maßnahmen haben insgesamt ein geschätztes Investitionsvolumen von 24,5 Millionen Euro. Davon entfällt mit 9,9 Millionen Euro der größte Anteil auf Maßnahmen, die entlang von Kreisstraßen führen oder über deren Verbindungsfunktion verfü-

Abbildung 1: Maßnahmendatenblatt

gen und damit für eine Förderung durch den Kreis sowie das Land in Frage kommen. Maßnahmen entlang oder mit der Verbindungsfunktion von Landesstraßen haben ein Volumen von geschätzten 9,5 Millionen Euro. Für Bundesstraßen ergibt sich ein Volumen von 4,7 Millionen Euro.

3.4 Priorisierung der Maßnahmen

Die Priorität einer Maßnahme sagt aus, wie hoch der Nutzen durch die Umsetzung ist. Eine detaillierte Erläuterung zur Priorisierung der Maßnahmen findet sich in Anlage 07. Entscheidend für die Priorität sind:

Verkehrlicher Nutzen Strecke (Rad): Alle in Frage kommenden Verbindungen wurden mit Blick auf ihre Bedeutung für den Radverkehr bewertet. Einflussgrößen sind:

- Attraktivität der Quell- und Zielorte
- Zwischenziele / Abzweige
- Distanz
- Steigung
- Anbindung an den Schienenpersonenverkehr (SPV)
- Bedarf Bürger
- Alternativrouten
- Touristische Bedeutung

Nutzen der Maßnahme: Der Ist-Zustand an der Stelle einer geplanten Maßnahme wird mit Blick auf die Verkehrssicherheit, den Fahrkomfort und die Direktheit in die Klassen „gut“, „mittel“ und „schlecht“ eingestuft. Ebenso der durch die Umsetzung der Maßnahme angestrebte Soll-Zustand. Der Grad der Verbesserung wird gewichtet und fließt somit in die Priorität ein. Die Verkehrssicherheit wird dabei stärker berücksichtigt als Fahrkomfort und Direktheit.

Alle Attribute sind in den Maßnahmendatenblättern aufgeführt. Ebenso die Priorität sowie das Kosten-Nutzen-Verhältnis (KNV).

3.5 Kosten-Nutzen-Verhältnis / Kosten

Das Kosten-Nutzen-Verhältnis setzt die Priorität in Relation zu den geschätzten Baukosten und ist damit der entscheidende Wert für die Bewertung der Maßnahmen.

Die Kosten wurden im Rahmen der Maßnahmenplanung geschätzt und während der Vorplanung auf Basis des Kostenschlüssels des Straßenbauamts Schwarz-

wald-Baar-Kreis genauer berechnet. Um die Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander zu gewährleisten, werden die Kosten der Maßnahmenentwicklung für die Ermittlung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses herangezogen.

Grunderwerbskosten sind Bestandteil der Förderung und werden entsprechend anteilig gefördert. Sie sind in die Kostenschätzung eingerechnet. Planungskosten sind von den Kommunen zu tragen und nicht Bestandteil der Kostenschätzung. Die Planungskosten belaufen sich auf ca. 15 - 20 % der Baukosten (ohne Grundstückserwerb).

3.6 Weitere empfohlene Maßnahmen

In Anlage 18 sind weitere Maßnahmen beschrieben, deren Umsetzung empfohlen wird, die allerdings nicht in das im Rahmen dieses Radverkehrsplans angewendete standardisierte Prüfschema passen.

Auf Grund der herausragenden Bedeutung ist dabei die einheitliche und kreisweite wegweisende Beschilderung für den Radverkehr hervorzuheben. Ebenso wird empfohlen, eine genauere Untersuchung gefährlicher Kreuzungsstellen des Radverkehrs mit klassifizierten Straßen durchzuführen und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Im Rahmen des hier vorliegenden Radverkehrsplans wurde ein Übersichtsplan mit ungesicherten Querungsstellen erarbeitet, jedoch keine weiteren Untersuchungen dazu durchgeführt. Insbesondere mit Blick auf Schüler- und den immer stärker wachsenden touristischen Verkehr wird die Bedeutung sicherer Querungsstellen größer. Der Übersichtsplan findet sich in Anlage 16.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass aktuell bundesweit Pilotprojekte zu Schutzstreifen außerorts durchgeführt werden. Ein positives Ergebnis wird dabei erwartet, so dass mittelfristig davon auszugehen ist, dass die Führungsform „Schutzstreifen“ auch außerorts einsetzbar ist. Im Schwarzwald-Baar-Kreis gibt es dabei zahlreiche Strecken, für die diese Führungsform in Frage kommt. Eine weitergehende Untersuchung diesbezüglich wird daher empfohlen.

4 Steuerungsgruppe und Akteursbeteiligung

4.1 Steuerungsgruppe

Die interne Steuerungsgruppe des Landratsamtes ist maßgebend für den Entwicklungsprozess des Radverkehrsplans verantwortlich und hat die Rahmenbedingungen festgelegt. Sie besteht aus folgenden Personen:

- Herr Michael Braun (Wirtschaftsförderung und Tourismus)
- Herr Gerhard Bronner (Umweltbüro Donaueschingen)
- Herr Wolfram Fackler (ADFC Villingen-Schwenningen)
- Herr Paul Fremer (Planungsbüro VAR Frankfurt)
- Frau Yvonne Guduscheit (Regierungspräsidium Freiburg)
- Frau Barbara Kollmeier (Dezernentin Rechts- und Ordnungsverwaltung)
- Herr Reinhold Mayer (Dezernent Ländlicher Raum)
- Herr Ralf Pahlow (Leiter Straßenverkehrsamt)
- Herr Herbert Steidler (Leiter Straßenbauamt)
- Herr Matthias Ziolk (GIS-Stelle)

Neben der Auftakt- und der Abschlussveranstaltung sowie dem internen Verwaltungsworkshop traf sich die Steuerungsgruppe im Projektverlauf zu drei Arbeitstreffen.

4.2 Öffentlichkeit

Die Öffentlichkeit wurde zu Beginn des Projektes mittels einer webbasierten Bürgerbeteiligung um Mitarbeit gebeten (<http://sbk.radverkehrskonzepte.de>). Die Plattform wurde im Rahmen einer öffentlichen Auftaktveranstaltung durch Herrn Landrat Sven Hinterseh am 16. Juli 2013 freigeschaltet. Abgefragt wurden Lücken im Netz, schlechte Oberflächen, Gefahrenstellen sowie Barrieren.

Bis zum Ende der Bürgerbeteiligung am 31.10.2013 sind 238 Meldungen von über 154 Bürgern eingegangen. Die Meldungen fließen in die für die Förderung maßgebende Priorisierung mit ein (siehe Kapitel 3.4). Darüber hinaus waren die zahlreichen wertvollen Hinweise für die Planer äußerst hilfreich. Meldungen, die auf Grund ihrer Innerortslage im Radverkehrsplan nicht berücksichtigt werden, werden

an die zuständigen Stellen bei den Kommunen weitergeleitet. Die Öffentlichkeit wird über die Ergebnisse des Radverkehrsplans über die Ergebnisplattform www.radverkehrsplan-sbk.de informiert. Auf dieser Online-Plattform wird zusätzlich zu allen Bürgermeldungen eine Stellungnahme des Planungsbüros veröffentlicht. Die Ergebnisse sind außerdem in mehreren Übersichtsplänen gegliedert nach Baulastträgern dargestellt (Anlagen 08-12).

4.3 Kommunen

Die Vertreter der Kommunen wurden von Beginn an in das Projekt eingebunden. Von den 20 Kommunen des Landkreises konnten mit 17 Kommunen Ortstermine wahrgenommen werden. Lediglich in den topografisch sehr bewegten Gemeinden Schönwald und Schonach im Schwarzwald (beide kein Bedarf) sowie der Stadt Bad Dürkheim (Absprache per Mail / telefonisch) kam es zu keinem Abstimmungstermin im Rathaus.

Des Weiteren gab es im Rahmen des internen Verwaltungsworkshops die Möglichkeit, Wünsche und Ideen aus den kommunalen Verwaltungen einzubringen. Ein Großteil der Kommunen war dort vertreten.

4.4 Weitere Akteure

Als weitere Akteure wurden das **Regierungspräsidium** und der **Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC)** an der Erarbeitung des Radverkehrsplans als Mitglieder der Steuerungsgruppe beteiligt. Darüber hinaus fand mit weiteren Vertretern des ADFC ein Arbeitsgespräch statt, bei dem Zwischenergebnisse vorgestellt und Ideen und Vorschläge gesammelt wurden.

Die **Polizeidirektion Villingen-Schwenningen** war beim internen Verwaltungsworkshop vertreten. Darüber hinaus fand eine weitere Abstimmung per Telefon und Mail statt.

5 Bauprogramme

5.1 Radwege entlang von Kreisstraßen (5-Jahres-Bauprogramm)

Ziel des Radverkehrsplans ist es, ein 5-Jahres-Bauprogramm, beginnend im Jahr 2015 und Laufzeit bis 2019, aufzustellen. In das Bauprogramm aufgenommen werden ausschließlich Neu- oder Ausbaumaßnahmen, die parallel zu Kreisstraßen führen oder deren Verbindungsfunktion aufweisen.

Das Bauprogramm stellt keine Reihenfolge zur Umsetzung dar. Es werden lediglich solche Maßnahmen aufgeführt, die aus Sicht des Landkreises Schwarzwald-Baar umsetzungswürdig und damit förderfähig sind. Dies trifft auf Maßnahmen zu, deren Bewertung im Bereich Kosten-Nutzen-Verhältnis (siehe Kapitel 3.5) mindestens einen Wert von 3,0 beträgt. In begründeten Ausnahmefällen werden auch Maßnahmen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis darunter liegt, mit Förderung des Kreises umgesetzt.

Übersicht Maßnahmen Radverkehrsplan Schwarzwald-Baar-Kreis
Kreisstraßen

POSITION	BEZEICHNUNG	START	ENDE	DURCHSCHNITTLICHE TAGLICHE VERKEHRSMENGE	TAGLICHE VERKEHRSMENGE STRASSENMAßSTRÄßER	STRASSENMAßSTRÄßER VERBUNDUNGSFUNKTION	STRECKENBELASTUNG	KOSTEN- NUTZEN- VERHÄLTNISS	KOSTEN (t)	VERGEGENWÄRTIGTES NUTZEN (ER)	STRECKE (km)	PROJEKT	LÄNGE (m)	GEWICHTUNG LÄNGE	ORT_START (1-10)	ORT_ZIEL (1-10)	ZWISCHENZIEL / ABWEGIG /	STRECKENLÄNGE (km)	STRECKE (ERBEIT (E-7))	ALTERNATIVPROJEKT (E-100)	TOURISTISCHE NUTZUNG (E-7)	FAHRSICHERHEIT	DRUCKHEIT	SUMME	
1	V5 06 Pfaffenweiler		Rietheim	3.706	K 0 ja	8,68	315.000	19,73	57,71	3 10 2 1 3	0	-1	7	3	1	6	2	0	8						
*	V5 06 Pfaffenweiler		Bad Dürrenheim		K 0 ja		13,06	22,99	8 1 2 6 0	3 0 0 0	1	6	2	0	8										
3	DN 01 Dauchingen		Deißlingen		K 0 ja	6,37	650.000	19,42	63,75	7 2 2 6 0	6	-3	3	0	3	6	2	0	8						
*	DN 01 Dauchingen		Trossingen		/		16,80	63,75	6 5 2 3 0	3	-3	3	0	4	6	2	0	8							
7	BD 01 Schwenningen		Hochemmingen	2.551	K 0 0	5,72	250.000	19,50	34,32	5 7 10 1 0	3	0	0	-2	1	6	2	0	8						
8	V5 10 Marbach		Bad Dürrenheim	6.265	K 0 0	5,64	60.000	21,03	23,13	4 8 2 6 0	3	0	0	0	2	0	5	0	5						
8	MV 04 Mönchweiler		Oberschach		/		5,10	50.000	18,54	20,39	4 9 3 2 1	0	-1	0	0	5	0	5							
13	TU 01 Tuningen		Talheim		/		4,64	135.000	12,80	22,53	6 5 2 2 0	2	0	0	2	6	2	0	8						
14	BD 06 Bisingen		Bad Dürrenheim		/		4,61	285.000	15,65	29,30	6 6 1 8 1	2	-2	0	0	1	6	2	0	8					
16	SG 02 St Georgen		Brogen	3.480	K 0 0	4,34	270.000	20,40	26,93	8 1 6 1 3	3	-2	5	0	3	6	0	0	6						
19	NE 05 Niedereschach		Deißlingen		/		4,08	45.000	14,65	16,12	6 6 3 3 0	3	-3	0	0	3	0	5	0	5					
20	V5 08 Tannheim		Brigachtal		/		4,02	315.000	15,18	26,72	5 7 2 3 2	3	-3	0	-1	2	6	2	0	8					
21	SG 05 Unterkirnach		Oberkirnach	2.048	K 0 0	3,93	270.000	13,86	24,39	4 8 3 1 0	0	-4	3	0	3	6	2	0	8						
24	BR 05 Unterbränd		Braunlingen		/		3,74	40.000	13,25	14,58	8 2 4 1 1	1	-2	0	0	6	3	2	0	5					
26	BD 05 Unterbaldingen		Geisingen	2.294	K 0 0	3,66	300.000	13,50	23,76	5 7 1 4 1	2	-1	2	-4	2	6	2	0	8						
27	BE 02 Achdorf		Blumberg	9.476	K 0 0	3,58	480.000	16,90	29,74	3 10 1 6 0	0	-7	0	0	7	6	2	0	8						
28	HA 02 Brogen		Hardt	3.480	K 0 0	3,55	660.000	20,40	35,90	8 1 6 3 2	3	-5	7	0	3	6	2	0	8						
31	V5 11 / NE 07 Kappel		Villingen	4.218	K 0 0	3,46	390.000	14,55	25,61	9 1 3 10 1	3	-2	0	-2	1	6	2	0	8						
32	DE 02 Hubertshofen		Weiterdingen	1.112	K 0 0	3,43	160.000	15,90	17,49	3 10 1 2 0	0	-1	2	0	2	0	5	0	5						

Planungsbüro VAR Frankfurt RVP SBK 23.01.2014

Abbildung 2: Auszug 5-Jahres-Bauprogramm Kreisstraßen

Es werden lediglich solche Maßnahmen aufgeführt, die aus Sicht des Landkreises Schwarzwald-Baar umsetzungswürdig und damit förderfähig sind. Dies trifft auf Maßnahmen zu, deren Bewertung im Bereich Kosten-Nutzen-Verhältnis (siehe Kapitel 3.5) mindestens einen Wert von 3,0 beträgt. In begründeten Ausnahmefällen werden auch Maßnahmen, deren Kosten-Nutzen-Verhältnis darunter liegt, mit Förderung des Kreises umgesetzt.

Alle Maßnahmen, die für das 5-Jahres-Bauprogramm des Landkreises vorgesehen sind, werden auf Initiative der Kommunen vom Straßenbauamt des Landkreises unterstützt. Der Landkreis stellt hierfür beim Regierungspräsidium Freiburg einen Förderantrag nach dem LGVFG / RL- Radinfrastruktur. Das 5-Jahres Bauprogramm soll im Herbst 2014 vom Kreistag beraten und beschlossen werden.

5.2 Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen in der Baulast von Bund und Land

Der Radverkehrsplan zeigt auch entlang von Bundes- und Landesstraßen fehlende und wünschenswerte Radverbindungen auf. Er gibt dem Bund und dem Land Empfehlungen und Ansatzpunkte für weitere Bauprogramme. Mit dem neuen „RadNETZ“ für Baden-Württemberg will das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) ein flächendeckendes, durchgängiges Routennetz alltagstauglicher Fahrradverbindungen zwischen Mittel- und Oberzentren schaffen. Hierzu wurde vom MVI ein Planungsauftrag im Frühjahr 2014 vergeben.

5.3 Radwege in der Baulast der Kommunen

Der Radverkehrsplan weist weiterhin sinnvolle und notwendige Radwegeverbindungen für die Städte und Gemeinden des Landkreises aus. Die Kommunen können auf dieser Grundlage ebenfalls Förderanträge nach dem LGVFG/RL – Radinfrastruktur stellen.

5.4 Vorplanungen für Radwege im Bauprogramm des Landkreises

Maßnahmen, die Bestandteil des 5-Jahres-Bauprogramms Kreisstraßen sind und deren Kosten-Nutzen-Verhältnis als sehr gut bewertet wird, werden intensiver betrachtet. Für sie wird eine vereinfachte Vorplanung nach § 34 HOAI Leistungsphase 2 erstellt. Bestandteil dieser vereinfachten Vorplanung ist sowohl eine genauere Kostenberechnung als auch, wenn mehrere Varianten möglich sind, ein Variantenvergleich.

Zusätzlich wird die geplante Maßnahme auf Verträglichkeit mit den Vorgaben des Umwelt- und Naturschutzes geprüft.

Die vereinfachten Vorplanungen sind als Anlage 19 Bestandteil dieses Radverkehrsplans. Eine genaue Trassierung der vorgeschlagenen Routen finden Sie online unter www.rv-k.de/sbk/vorplanung/.

6 Bike + Ride-Analyse

Durch die bewegte Topografie des Schwarzwald-Baar-Kreises und durch die gute Erschließung des Kreises mit dem ÖPNV bietet das Konzept des Bike+Ride eine leistungsstarke Möglichkeit, längere Strecken kombiniert zurückzulegen. Voraussetzung hierfür sind attraktive und sichere Abstellanlagen im direkten Haltestellenumfeld.

Es werden alle Bahnhöfe und schienengebundenen Haltepunkte mit Blick auf das Nutzungspotenzial priorisiert und das dort vorherrschende Angebot untersucht und bewertet.

Im weiteren Vorgehen werden für diese Stationen Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des Angebots erstellt. Die Handlungsempfehlungen schlagen Art, Anzahl und Position der Abstellanlagen vor. Das Vorgehen und die Empfehlungen orientieren sich an den Hinweisen zum Fahrradparken⁵.

Die ausführliche Bewertung der Bahnhöfe und Haltepunkte des Schwarzwald-Baar-Kreises findet sich in Anlage 20.

⁵ Hinweise zum Fahrradparken, FGSV-Verlag, Köln, 2011

7 Weiteres Vorgehen / Umsetzung

Der Radverkehrsplan wurde im Juni 2014 fertiggestellt und anschließend im Kreistagausschuss für Umwelt, Technik und Gesundheit vorgestellt und beraten. Die öffentliche Vorstellung und Verabschiedung des Radverkehrsplans fand in der Kreistagssitzung am 14. Juli statt.

Alle Maßnahmen, die Bestandteil des 5-Jahres-Bauprogramms sind, werden auf Initiative der Kommunen vom Straßenbauamt des Schwarzwald-Baar-Kreises unterstützt und ein entsprechender Förderantrag an das Regierungspräsidium gestellt.

Landkreise und Kommunen können auf Basis der Bauprogramme jeweils bis zum September eines Jahres Maßnahmen beim Regierungspräsidium für das folgende Jahr anmelden. Laut der Richtlinie-Radinfrastruktur 2012 entscheidet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur bis zum 1. März eines jeden Jahres aufgrund von Vorschlägen der Regierungspräsidien und unter Berücksichtigung der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Mittel über die Aufnahme in das LGVFG-Programm und über die Gewährung von Zuschüssen. Ein Rechtsanspruch hierauf besteht jedoch nicht.

Des Weiteren wird für Bund und Land jeweils eine Empfehlung für ein mittelfristiges Bauprogramm aufgestellt. Das Regierungspräsidium und das MVI werden bei Beantragung durch die Kommunen auf Grundlage dieser Empfehlungen und den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln ihre weiteren Radwegeplanungen betreiben.

Mit Blick auf das zu erwartende finanzielle Volumen und dem daraus resultierenden Bauprogramm (Maßnahmen Kreisstraßen und Kosten-Nutzen-Verhältnis mindestens gut) werden fünf Millionen Euro für fünf Jahre als realistisch eingeschätzt. Dies bedeutet für den Landkreis eine jährliche Belastung in Höhe von 250.000 Euro. Voraussetzung dabei ist die Beteiligung der Kommunen sowie die Förderbewilligung durch das Land Baden-Württemberg.

Bestandteil des Bauprogramms ist zusätzlich zu den baulichen Maßnahmen die Umsetzung einer kreisweiten wegweisenden Beschilderung inklusive der Kosten für Herstellung und Montage (siehe Anlage 18).

Anhang

Zusätzlich zu den hier aufgeführten Anlagen werden alle erarbeiteten Daten in digitaler Form übergeben. Dazu gehören auch die entsprechenden GIS-Daten. Eine Weiterbearbeitung und gegebenenfalls eine genauere Betrachtung sind dadurch gewährleistet.

Anlage 01: Maßnahmendatenblätter

Anlage 02: Bewertung der Maßnahmen Gesamt

Anlage 03: Bewertung der Maßnahmen Kreis

Anlage 04: Bewertung der Maßnahmen Bund

Anlage 05: Bewertung der Maßnahmen Land

Anlage 06: Bewertung der Maßnahmen Gemeinde

Anlage 07: Erläuterung zur Bewertung der Maßnahmen

Anlage 08: Karte Maßnahmen Gesamt

Anlage 09: Karte Maßnahmen Kreis

Anlage 10: Karte Maßnahmen Bund

Anlage 11: Karte Maßnahmen Land

Anlage 12: Karte Maßnahmen Gemeinde

Anlage 13: Karte Unfälle 2010 - 2012

Anlage 14: Bürgerbeteiligung

Anlage 15: Radverkehrsnetz mit Netzlücken

Anlage 16: Gefährliche oder ungesicherte Querungsstellen

Anlage 17: Touristische Routen

Anlage 18: Weitere Maßnahmen

Anlage 19: Vorplanungen

Anlage 20: Bike and Ride-Analyse

Anlage 21: Handreiche zur Fortführung überregionaler Radwege innerorts