

Radwegekonzept für den Landkreis Calw

2. Fortschreibung

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Vorwort	3
2. Fortschreibung des Radwegekonzepts	4
2.1 Grundlagen	4
2.2 Zielsetzung	4
2.3 Berücksichtigte Radwege im Rahmen des Projekts	4
2.3.1 Bedeutende Radrouten im Landkreis Calw	4
2.3.2 Geplante Neubaumaßnahmen	4
2.4 Projektpartner	5
2.5 Projektverlauf	5
3. Ergebnis	7
3.1 Priorisierung des Radwegenetzes	7
3.2 Radwegenetz des Landkreises Calw	8
3.3 Lücken	8
4. Stellungnahmen von Fachbehörden	8
5. Finanzierung	9
5.1 Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Bundes	9
5.2 Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg	9
5.3 Förderung des Landkreises Calw	10
5.3.1 Bisherige Regelung der Förderung	10
5.3.2 Künftige Förderung	11
6. Wegweisung	11
7. Anlagen	12
Anlage 1	Verkehrsstärken 2005
Anlage 2	Karte Landkreisnetz
Anlage 3	Karte Bereich Bad Wildbad
Anlage 4	Karte Bereich Calw
Anlage 5	Karte Bereich Nagold
Anlage 6	Karte Bereich Altensteig
Anlage 7	Liste Einzelmaßnahmen
Anlage 8	Mustervereinbarung Gemeinde und Land
Anlage 9	Mustervereinbarung Gemeinde und Privateigentümer

1. Vorwort

Auf der Grundlage des Radwandernetzes des Landkreises Calw aus dem Jahr 1981 entstand im Jahr 1988 ein erstes Radwegekonzept für den Landkreis Calw, dessen erste Fortschreibung im Jahr 1999 erfolgt ist.

Mit Beschluss des Verwaltungsausschusses vom 02.06.2008 wurde die Verwaltung beauftragt, die bisherige Konzeption neu zu überarbeiten und eine fortgeschriebene Fassung vorzulegen. Dabei sollte die touristische Nutzung neben der Nutzung von Alltag- und Freizeitradverkehr im Vordergrund stehen. Im Sommer 2008 wurde die Firma Outdoor Concepts aus Reutlingen mit der Weiterentwicklung des Radwegekonzepts für den Landkreis Calw beauftragt.

Die Fortschreibung des Radwegekonzepts erfolgte seither in enger Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden des Landkreises Calw.

Das nun vorliegende Radwegekonzept bildet die Grundlage für die Finanzierung und Förderung des Radwegebaus durch den Landkreis Calw, das Land Baden-Württemberg und den Bund, die Wegweisung des Radwegenetzes im Landkreis Calw.

Die Streckenverläufe entsprechen einem Wunschliniennetz. Die Ausgestaltung des Wunschliniennetzes setzt voraus, dass keine rechtlichen Hindernisse bestehen. Ebenso ist die Umsetzung an die finanziellen Möglichkeiten der ausführenden Kostenträger gebunden.

Soweit ein Radweg aus rechtlichen oder finanziellen Gründen nicht entsprechend dem vorgeschlagenen Netz umgesetzt werden kann und in der Folge eine davon abweichende Alternativstrecke gewählt wird, soll keine Änderung des Grundkonzepts erfolgen. Vielmehr soll die vorliegende zweite Fortschreibung des Radwegekonzepts auch Alternativstrecken abdecken, soweit sich an den Ausgangspunkten und Zielen eines Streckenabschnitts nichts ändert.

2. Fortschreibung des Radwegekonzepts

2.1 Grundlagen

Das bisherige Radwegekonzept des Landkreises Calw weist Radwege von ca. 1.000 km aus. Viele dieser Radwege sind jedoch nicht ausgebaut und damit nicht alltags-tauglich oder touristisch zu nutzen. Des Weiteren bilden diese Radwege kein Netz, was unter anderem an einer fehlenden flächendeckenden Ausschilderung liegt.

2.2 Zielsetzung

Bei der Weiterentwicklung und Fortschreibung des Radwegekonzepts wurde die Zielsetzung verfolgt:

- die Städte und Gemeinden im Landkreis Calw in einem Netz zu verbinden,
- Alltagsradverkehr, Freizeitradverkehr und Tourismus auf diesem Netz möglichst zu vereinen und die Grundlagen dafür zu verbessern
- bereits ausgewiesene Radwege in einer gemeinsamen Wegweisung zu verbinden und ein zu dichtes Netz zu entzerren.

2.3 Berücksichtigte Radwege im Rahmen des Projekts

2.3.1 Bedeutende Radrouten im Landkreis Calw

Im Landkreis Calw verlaufen überregionale und regionale Radrouten.

- Heidelberg-Schwarzwald-Bodensee (HSB)
- Schwarzwald-Panorama-Weg (SPW)
- Schwarzwälder Höhenweg Ost (SHO)
- Schwarzwälder Höhenweg Mitte (SHM)
- Schwarzwälder Höhenweg West (SHW)
- Nagoldtal-Radweg
- Enztal-Radweg
- Albtal-Radweg
- Radwegeverbindung des Gäu-Quadrats

2.3.2 Geplante Neubaumaßnahmen

Der Landkreis Calw hat im Ausbauplan für 2010 bis 2014 den Neubau des Radweges entlang der K 4325 zwischen Agenbach und Würzbach mit einem Baubeginn für das Jahr 2011 vorgesehen.

Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist für die Neubaumaßnahmen im Landkreis Calw entlang von Bundes- und Landesstraßen zuständig.

Derzeit sind vorgesehen bzw. es laufen folgende Planungen für den Neubau von Radwegen entlang von Bundes- und Landesstraßen im Landkreis Calw:

Straße	Streckenabschnitt	Bemerkung
B 296	Althengstett - Calw	Keine Planung
B 463	Unterreichenbach	Planung in Arbeit
L 183	Althengstett – Ostelsheim	Vorplanung
L 346	Maisenbach-Zainen - Schömberg	Planung in Arbeit
L 353	Iselshausen – Unterschwandorf	Umsetzung durch Stadt Nagold
L 354	Haiterbach – Unterschwandorf	Keine Planung
L 362	Erzgrube	Planung liegt vor

Anmerkung: weitere notwendige Lückenschlüsse entlang von Landes- und Bundesstraßen sind zwar im Radwegekonzept enthalten, jedoch besteht noch keine (Vor)Planung.

2.4 Projektpartner

Wichtigste Projektpartner waren die Städte und Gemeinden im Landkreis Calw. Die Kooperationsbereitschaft und Ortskenntnis der Bürgermeister und Mitarbeiter stellte hierbei eine unverzichtbare Ressource dar, ohne die eine Fortschreibung nicht möglich gewesen wäre.

Darüber waren im Laufe des Projekts beteiligt:

- Polizeidirektion Calw
- Zentralstelle
- Abteilung Forstliche Dienstleistungen
- Abteilung Landwirtschaft und Naturschutz
- Abteilung Straßenbau
- Abteilung Straßenverkehr
- Abteilung Umwelt und Arbeitsschutz
- Abteilung Vermessung bei der redaktionellen Fertigstellung
- die Schulen im Landkreis Calw im Rahmen einer Umfrage

2.5 Projektverlauf

Mit Schreiben vom 16.10.2008 wurden die Städte und Gemeinden über die geplante Fortschreibung des Radwegekonzepts informiert. Im Dezember 2008 wurden die Städte und Gemeinden von der Firma Outdoor Concepts mit einem Fragebogen um Rückmeldungen zu bestehenden Radwegen, Schwachstellen etc. befragt. In der Folgezeit fanden Besprechungen und Ortstermine mit Herrn Vollmer von der Firma Outdoor Concepts statt.

Ein Zwischenergebnis wurde von Herrn Vollmer am 24.02.2010 in der Kreisverbandsversammlung des Gemeindetags im Landratsamt Calw vorgestellt.

Den Schulen im Landkreis Calw wurden im Februar durch die Abteilung Straßenbau Fragebögen versandt. Hierbei konnte ein sehr hoher Rücklauf von 82 % erzielt werden. Von den Schulen wurden Hinweise zu den Schulwegen und den dort befindlichen Gefahrenstellen mitgeteilt. Die Fragebögen wurden den Städten und Gemeinden ebenfalls zur Information und weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

Über die Abteilung Straßenbau bestand in der Folgezeit Kontakt zu allen Städten und Gemeinden im Landkreis. Es fanden auch gemeinsam mit Herrn Vollmer zahlreiche Termine und Besprechungen vor Ort statt.

Die nach den Besprechungen erstellten detaillierten Karten für die einzelnen Städte und Gemeinden wurden an die Gemeinden nochmals zur Durchsicht und gegebenenfalls Korrektur übersandt. Diese Detailkarten können den Städten und Gemeinden auch für weitere eigene Planungen, z.B. für lokale Radrunden, eine Planungsgrundlage bieten.

Auf Grundlage der Besprechungen und Rückmeldungen wurde von Herrn Vollmer ein Netz für den Landkreis entwickelt, das im Anschluss den Abteilungen Forstliche Dienstleistung, Landwirtschaft und Naturschutz sowie Umwelt und Arbeitsschutz zu einer vorgezogenen Stellungnahme vorgelegt wurde.

Unter Berücksichtigung der Zielsetzung und dieser Stellungnahmen wurde die Grundkonzeption des Radwegenetzes für den Landkreis Calw entwickelt und eine Netzkarte erstellt.

Das nun erneut fortgeschriebene Radwegekonzept des Landkreises Calw bildet die Grundlage für ein kreisweites Radwegenetz. Dabei werden vorhandene Ressourcen genutzt und Lücken im Netz aufgezeigt. Dies bedeutet, dass das Konzept nicht ausschließlich auf den Neubau von Radwegen und damit auf eine nur langfristig mögliche Umsetzung zielt, sondern insbesondere das Ziel von kurzfristig umsetzbaren Lösungen durch Nutzung von bereits vorhandenen Radwegen hat.

Diese Lücken im Landkreisnetz durch Radwegeneu- und -ausbau zu schließen, ist nicht alleine Aufgabe des Landkreises Calw. Vorhabensträger für den Radwegebau sind:

- die Städte und Gemeinden im Landkreis Calw
- der Landkreis Calw
- das Land Baden-Württemberg
- die Bundesrepublik Deutschland

Landkreis, Land und Bund bauen Radwege im Rahmen ihrer Aufgabe als Straßenbaulastträger zur Entlastung der klassifizierten Straßen.

3. Ergebnis

3.1 Priorisierung des Radwegenetzes

Es wurde keine Priorisierung einzelner Lückenschlüsse vorgenommen. Vielmehr wurde das Netz priorisiert und in drei Kategorien unterteilt. Ein Lückenschluss hat daher immer die Priorität, die auch die Strecke hat, auf der dieser Lückenschluss liegt. Grundlagen für die Ermittlung und Festlegung der Priorität sind:

Kriterium	Grundlagen und Einzelkriterien
Kfz-Verkehrsbelastung	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrsstärken 2005 (Anlage 1) und Daten zu Verkehrszählungen der Abteilung Straßenbau • Hinweise in den Gemeindebesprechungen • Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 95
Verbindung von Siedlungs-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Versorgungsschwerpunkten	<ul style="list-style-type: none"> • Hinweise in den Gemeindebesprechungen • Umfrage bei den Schulen im Landkreis
Schließung von Netzlücken	<ul style="list-style-type: none"> • Bestandsdarstellung der vorhandenen Strecken • Wunschliniennetz der Gemeinden und Städte • Durchgängigkeit eines Radwegs
Teil einer Radwanderroute	<ul style="list-style-type: none"> • Radwanderkarte des Landkreises • regionale und überregionale Radwege

Ursprünglich sollte auch das Kriterium „Unfallschwerpunkte“ mit in die Beurteilung einfließen. Eine Auswertung der von der Polizeidirektion Calw zur Verfügung gestellten Daten hat jedoch ergeben, dass es zwischen 2003 und 2008 zwar zahlreiche Unfälle mit Fahrradbeteiligung gab, aber keine Unfallschwerpunkte festgestellt werden konnten.

Ableitend von den genannten Kriterien ergeben sich folgende Abstufungen:

Stufe Priorität	Farbe in Karten	Kriterien für die Festlegung der Priorität
1	rot	<ul style="list-style-type: none"> • hohe Kfz-Verkehrsbelastung • Verbindung größerer Siedlungs-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Versorgungsschwerpunkte • gravierender Netzlückenschluss, ohne den die Route so nicht geführt werden kann • Strecke ist Teil einer bedeutenden Radroute, Hauptachse oder Zubringer zu einer Hauptachse
2	gelb	<ul style="list-style-type: none"> • mittlere Kfz-Verkehrsbelastung • Verbindung mittelgroßer Siedlungs-, Arbeitsplatz-, Ausbildungs- und Versorgungsschwerpunkte • weiterer Netzlückenschluss, ohne den die Funktion und Attraktivität einer Route eingeschränkt ist • Teil einer Fahrradroute

3	grün	<ul style="list-style-type: none"> • geringe Kfz-Verkehrsbelastung • Verbindung von geringerer Bedeutung • Mangelbehebung führt zur Steigerung der Attraktivität ohne Änderung der Route • längerfristig wünschenswerte Fortschreibung
---	------	--

3.2 Radwegenetz des Landkreises Calw

- Anlage 2: Karte Landkreisnetz
- Anlage 3: Karte Bereich Bad Wildbad
- Anlage 4: Karte Bereich Calw
- Anlage 5: Karte Bereich Nagold
- Anlage 6: Karte Bereich Altensteig

3.3 Lücken

Um das Wunschliniennetz zu erreichen, sind teilweise Neubaumaßnahmen oder bauliche Veränderungen erforderlich. Die Einzelmaßnahmen sind unter Anlage 7 aufgelistet. Die Lückenschlüsse sind auch in den Karten farblich entsprechend der Priorität der Strecke dargestellt.

4. Stellungnahmen von Fachbehörden

Die Grundkonzeption wurde vorab den Abteilungen Forstliche Dienstleistung (23), Landwirtschaft und Naturschutz (24) sowie Umwelt und Arbeitsschutz (31) zur Stellungnahme vorgelegt.

Hierbei wurde nicht das Ziel einer Genehmigung des Netzes verfolgt. Ziel war, das Netz nicht von Streckenverläufen abhängig zu machen, die aus rechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden können und so möglichst vor Festlegung des Netzes noch Alternativen für diese Strecken zu finden.

Des Weiteren sollten die Voraussetzungen in Erfahrung gebracht werden, die für Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung erfüllt werden müssen. Die angehörten Stellen haben vorab Bedenken geäußert, auf Probleme aufmerksam gemacht und nicht zu realisierende Streckenvorschläge benannt. Diese Stellungnahmen stellen keine Genehmigung des gesamten Radwegenetzes dar. Die Genehmigungen sind bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils vom Vorhabensträger zu beantragen und einzuholen.

Die ausführlichen Stellungnahmen der Abteilungen liegen der Abteilung Straßenbau vor und werden den Städten und Gemeinden bei Umsetzung der einzelnen Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

Jedoch ergeben sich einige grundsätzliche Genehmigungstatbestände, die nachfolgend aufgelistet sind:

Abteilung	Art der Genehmigung
Forstliche Dienstleistung	Genehmigung zur Kennzeichnung der Radwege gemäß § 37 Abs. 5 Landeswaldgesetz. Voraussetzung für die Genehmigung ist die Zustimmung aller von den geplanten Radwegen betroffenen Waldbesitzer (Grundsatz: keine Genehmigung gegen den Willen der Waldbesitzer). Dies setzt damit eine vertragliche Vereinbarung zwischen Waldbesitzer und Vorhabensträger, i.d.R. Gemeinde, voraus. Die Mustervereinbarungen sind beigefügt (Anlagen 8 und 9).
Landwirtschaft und Naturschutz	Genehmigungen bei Radwegen in Schutzgebieten oder geschützten Landschaftsteilen (Naturschutzgebiet, Landschaftsschutzgebiet, Natura 2000, Biotope). Teilweise ist das Regierungspräsidium für die Genehmigung zuständig. Stellt die Realisierung einer Maßnahme naturschutzrechtlich einen Eingriff dar, sind Vorschläge zur Kompensation zu machen. Bei Gehölzrodungen ist der Artenschutz zu beachten. Wassergebundene Oberflächen sind gegenüber Schwarzdecken vorzuziehen, um zusätzliche Bodenversiegelungen möglichst zu vermeiden.
Umwelt und Arbeitsschutz	Wasserrechtliche Genehmigungen nach § 76 Wassergesetz und Befreiungen von der jeweiligen Schutzgebietsverordnung

5. Finanzierung

5.1 Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten des Bundes

Der Bund baut als Straßenbaulastträger Radwege entlang von Bundesstraßen, sofern diese zur Entlastung der Bundesstraße dienen.

Der Bau von Radwegen entlang von Bundesstraßen richtet sich nach der Richtlinie „Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes (ARS vom 02.05.1980)“.

Darüber hinaus gibt es eine Förderung des Bundes auf Grund der „Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans“.

Die Fördermöglichkeiten des Bundes und die dafür erforderlichen Unterlagen sind unter dem Link www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund zu finden.

5.2 Finanzierung- und Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg

Fördermöglichkeiten des Landes Baden-Württemberg sind ebenfalls unter dem Link www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfibel zu finden.

Beispiele für Fördermöglichkeiten sind:

Bezeichnung	Rechtsgrundlage	Art
Radwege an Landesstraßen	Landeshaushalt	Finanzierung
Entflechtungsgesetz	Entflechtungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 05.09.2006 (BGBl. I S. 2098, 2102)	Förderung
Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz	Inkrafttreten geplant zum 01.01.2011	Förderung
Tourismusinfrastrukturprogramm	Richtlinien des Wirtschaftsministeriums über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung öffentlicher Tourismusinfrastruktureinrichtungen - (Tourismusinfrastrukturprogramm) vom 12.04.2002;	Finanzierung

5.3 Förderung des Landkreises Calw

5.3.1 Bisherige Regelung der Förderung

Der Landkreis Calw stellt jährlich 50.000 Euro im Kreishaushalt für die Förderung des Radwegebaus durch die Gemeinden zur Verfügung. Des Weiteren befindet sich im Ausbauplan für Kreisstraßen 2010 bis 2014 derzeit der Neubau eines Radweges.

Der Zuschuss des Landkreises bei Einzelmaßnahmen beträgt bislang auf Grund Beschluss des Kreistages vom 27.03.1994:

- Bei Geh- und Radwegen im Zuge von Kreisstraßen 50 % der nachgewiesenen tatsächlichen Kosten, höchstens jedoch 200,00 DM pro laufenden Meter.
- Bei Radwegen im Zuge von Landesstraßen 25 % der nachgewiesenen tatsächlichen Kosten, höchstens jedoch 100,00 DM pro laufenden Meter

Voraussetzung für die Gewährung des Zuschusses ist, dass

- der Weg im Radwegekonzept des Landkreises im „Wunschliniennetz“ oder
- im Ausbauplan der jeweiligen Straße enthalten ist und
- die Gemeinde die Baulast für den Weg vertraglich übernimmt.

Auf Grund Beschluss des Kreistages vom 03.11.1997 ist die Restfinanzierung der im Radwegekonzept enthaltenen und nach dem GVFG (jetzt Entflechtungsgesetz) förderfähigen Radwege an Kreisstraßen zur Hälfte auf den Landkreis und die Gemeinde zu verteilen.

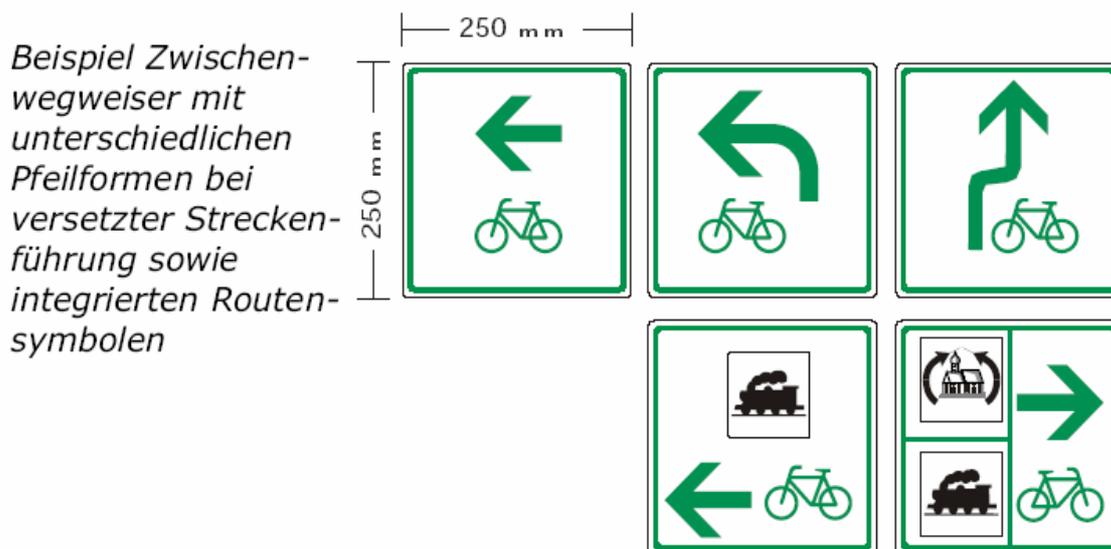
5.3.2 Künftige Förderung

An den bisherigen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten soll mit wenigen Änderungen festgehalten werden. Es ergeben sich für die künftige Förderung des Radwegbaus durch die Städte und Gemeinden im Landkreis Calw folgende Modalitäten:

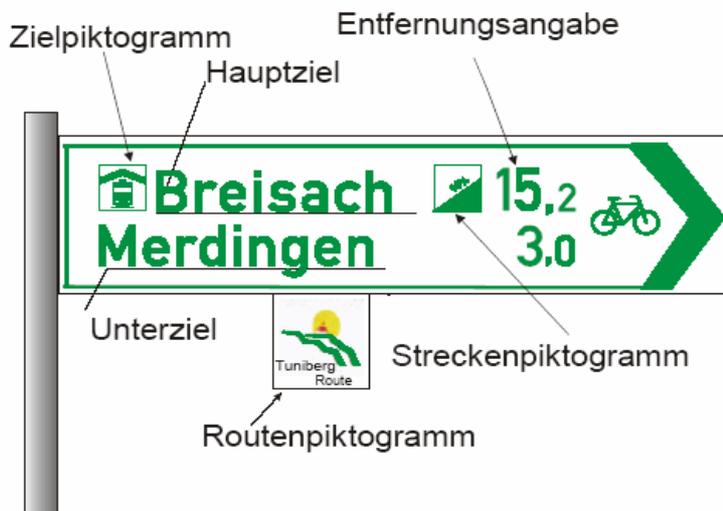
- Der Weg ist Teil des Wunschliniennetzes der zweiten Fortschreibung des Radwegkonzepts für den Landkreis Calw.
- Die Stadt oder Gemeinde stellt den Antrag auf Förderung mit einer Kostenschätzung und übernimmt vertraglich die Baulast für den Weg vor Beginn der Baumaßnahme.
- Der Landkreis bewilligt einen Zuschuss für den kommunalen Anteil. Förderfähig sind danach die Bau- und Grunderwerbskosten nach Abzug der Zuschüsse anderer Kostenträger.
- Bei Geh- und Radwegen im Zuge von Kreisstraßen wird ein Zuschuss von 50 % der nachgewiesenen tatsächlichen Kosten, höchstens jedoch 100,00 Euro pro laufenden Meter, gewährt.
- Bei allen anderen Radwegen wird ein Zuschuss von 25 % der nachgewiesenen tatsächlichen Kosten, höchstens jedoch 50,00 Euro pro laufenden Meter, gewährt.

6. Wegweisung

Eine Wegweisung des Radwegenetzes ist entsprechend den Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vorzunehmen. Beispiele für Schilder nach FGSV:



Anordnung von Zusatzplaketten und grafischen Symbolen auf dem Wegweiser



7. Anlagen

- Anlage 1 Verkehrsstärken 2005
- Anlage 2 Karte Landkreisnetz
- Anlage 3 Karte Bereich Bad Wildbad
- Anlage 4 Karte Bereich Calw
- Anlage 5 Karte Bereich Nagold
- Anlage 6 Karte Bereich Altensteig
- Anlage 7 Liste Einzelmaßnahmen
- Anlage 8 Mustervereinbarung Gemeinde und Land
- Anlage 9 Mustervereinbarung Gemeinde und Privateigentümer