



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

im Landkreis Böblingen,

Siegfried Zenger, 4. Mai 2015



RADVERKEHRSKONZEPTION DES LANDKREISES BÖBLINGEN

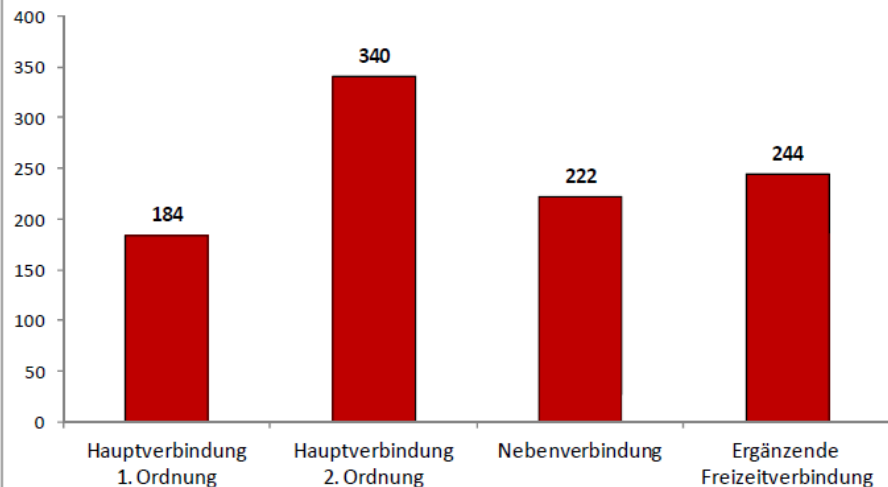
Leitfaden zur Entwicklung der
Radverkehrsinfrastruktur 2015 – 2025



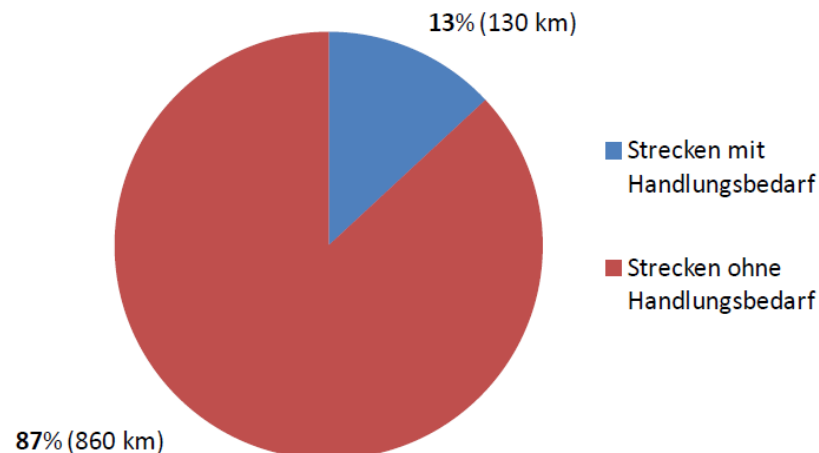
Radverkehrskonzeption im Dezember 2014 vom Kreistag verabschiedet

Radverkehrskonzeption

Radverkehrsnetz Landkreis Böblingen
Gesamtlänge 990 km



Radverkehrsnetz Landkreis Böblingen



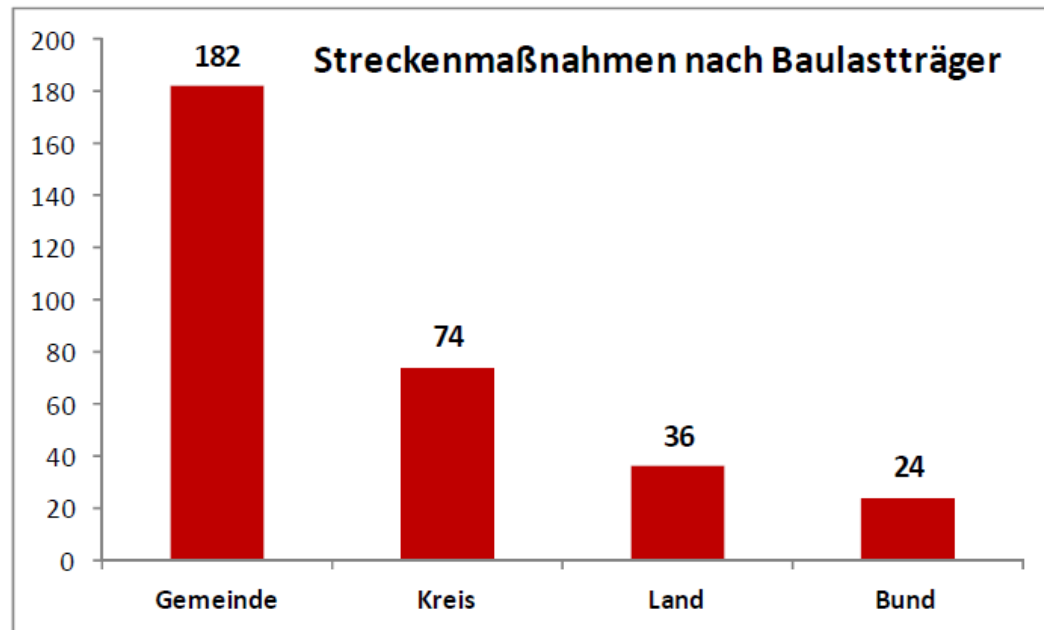
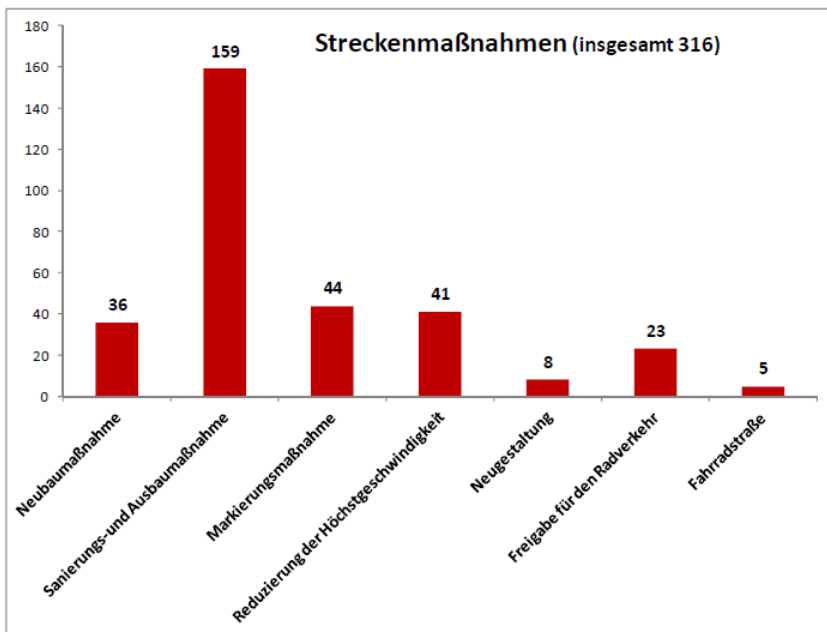
Radverkehrskonzeption



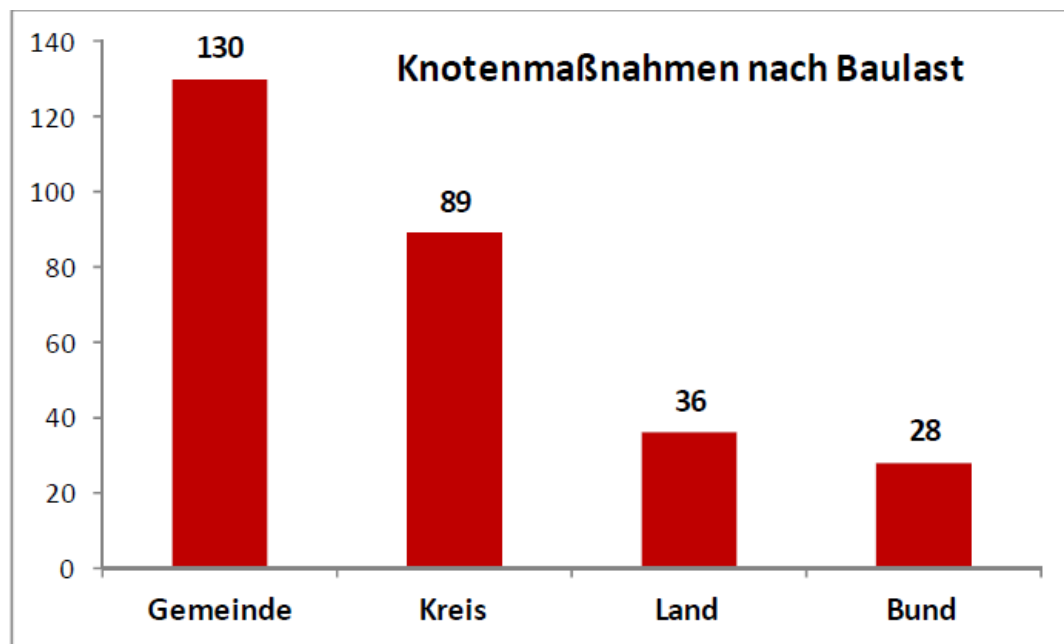
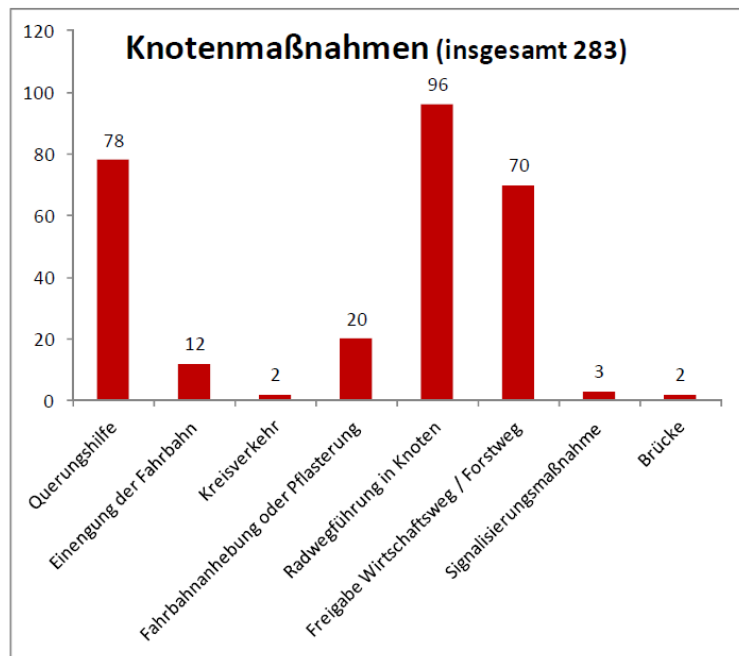
**Kartenausschnitt der
Radverkehrspotentiale
im Lkr. Böblingen**

Angaben in Radfahrer pro Tag

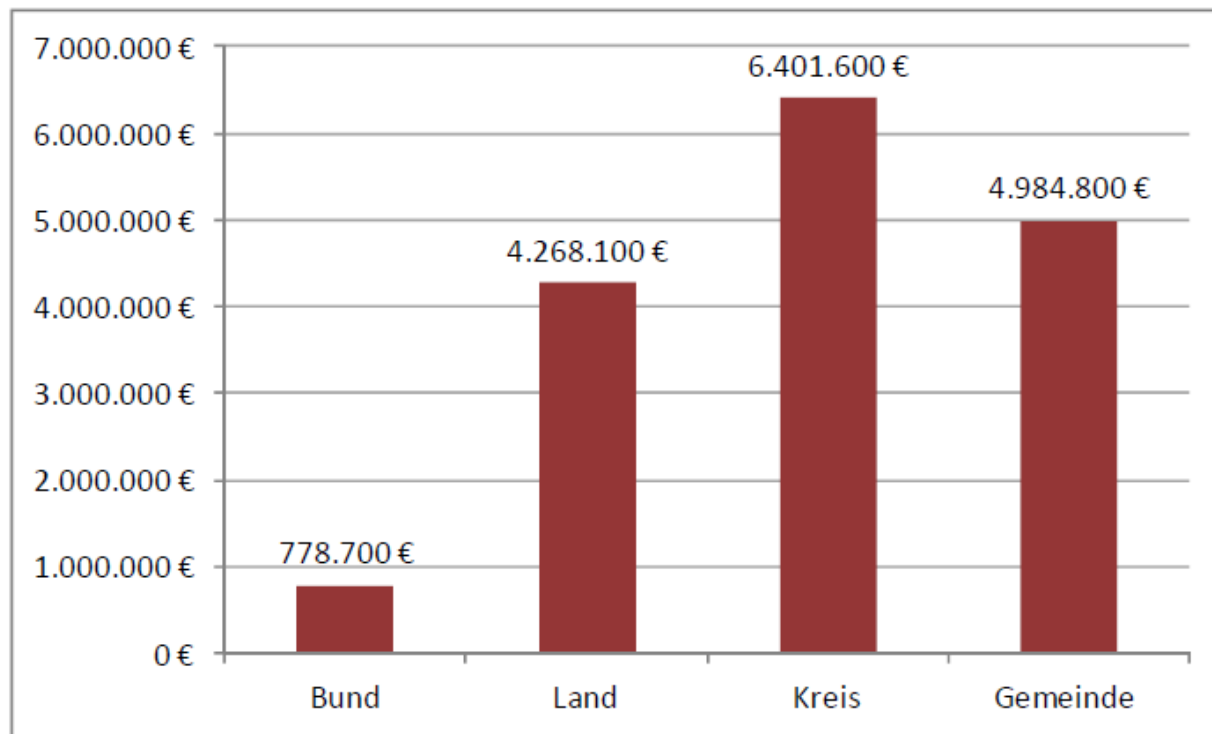
Radverkehrskonzeption



Radverkehrskonzeption



Radverkehrskonzeption



Gesamtkostenschätzung
des Planungsbüro ViA für
alle Maßnahmen nach
Baulast

Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

- Bildung eines „Arbeitskreises Radverkehr“ aus Vertretern der Fachbehörden, Kreistagsfraktionen und der Bürgermeistersprengel.
- Vom Kreistag und der Bürgermeisterversammlung wurden folgende Mitglieder benannt:

Bernd Dürr (FWV)

Manfred Ruckh (SPD),

Prof. Dr. Dieter Maurmaier (FDP),

Johannes Buchter (BM-Sprengel Oberes Gäu)

Martin Killinger (BM-Sprengel nördlicher Kreis)

Claus Unger (CDU)

Martin Preiss (GRÜNE),

Brigitte Ostermeyer (LINKE),

Wolfgang Lahl (BM-Sprengel

Schönbuch)

Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Aufgaben des Arbeitskreises:

Entwicklung von Kriterien zur Bewertung von Maßnahmen, die in der Baulast des Landkreises liegen.

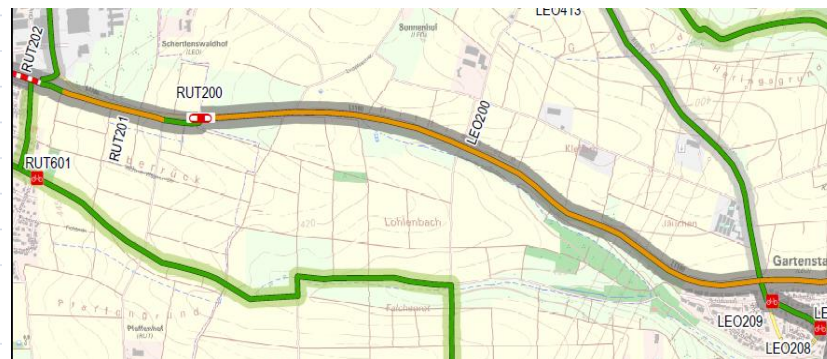
Kriterienmatrix zur Bewertung der Radverkehrsmaßnahmen					
Maßnahme:	XY				
gebundene Maßnahme (ja/nei)n *1					
Landkreiskriterien bezgl. Umsetzungspriorität	Gewichtung in %	hoch (3 Punkte)	mittel (2 P.)	gering (1 P.)	Punkte
Fachliche Priorität *2	50				0
Planungsstand/zeitnahe Realisierbarkeit *3	30				0
Netzbedeutung *4	20				0
30 Bonuspunkte für Schülerverkehr	-	-	-	-	
70 Bonuspunkte für Lückenschluss/Neubau	-	-	-	-	
			Gesamtsumme:		0
*1 Maßnahmen, die im Zuge von bereits geplanten Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden können					
*2 berücksichtigt Netzbedeutung, Radverkehrspotential und Verkehrssicherheit					
*3 hoch: ca. 1-2 Jahre, mittel: ca. 3-5 Jahre, gering: ca. 5-8 Jahre					
*4 hoch: Landesnetz/Hauptverbindung 1. Ordnung, mittel: Hauptverbindung 2. Ordnung, gering: Nebenverbindungen/Ergänzende Freizeitverbindungen					



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Beispiel: Rutesheim – Leonberg (K1082)

Maßnahme:	M37				
<i>gebundene Maßnahme (ja/nei)n *1</i>					
Landkreiskriterien bezgl. Umsetzungspriorität	Gewichtung in %	hoch (3 Punkte)	mittel (2 P.)	gering (1 P.)	Punkte
Fachliche Priorität *2	50	3			150
Planungsstand/zeitnahe Realisierbarkeit *3	30	3			90
Netzbedeutung *4	20		2		40
<i>30 Bonuspunkte für Schülerverkehr</i>	-	-	-	-	
<i>70 Bonuspunkte für Lückenschluss/Neubau</i>	-	-	-	-	
		Gesamtsumme:			280
*1 Maßnahmen, die im Zuge von bereits geplanten Straßenbaumaßnahmen umgesetzt werden können					
*2 berücksichtigt Netzbedeutung, Radverkehrspotential und Verkehrssicherheit					
*3 hoch: ca. 1-2 Jahre, mittel: ca. 3-5 Jahre, gering: ca. 5-8 Jahre					
*4 hoch: Landesnetz/Hauptverbindung 1. Ordnung, mittel: Hauptverbindung 2. Ordnung, gering: Nebenverbindungen/Ergänzende Freizeitverbindungen					



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Aufgaben des Arbeitskreises:

Überarbeitung der bisherigen „Grundsätze für den Um-, Aus- und Neubau von Kreisstraßen, Radwegen, Geh- und Radwegeunter- bzw. Überführungen an Kreisstraßen“ vom 15.11.1997 und Erstellung einer separaten

„Richtlinie für den Um-, Aus- und Neubau von Radverkehrsanlagen“

Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Allgemeine Grundsätze der neuen Richtlinie :

- Anwendung der Maßstäbe und Vorgaben der RL- Radinfrastruktur (Förderrichtlinie des Landes) .
- Auf Radwegverbindungen, die im jeweils gültigen Landesradwegenetz aufgeführt sind, sollen zusätzlich dessen Zielnetzvorgaben umgesetzt werden.
- Maßnahmen müssen Teil der Radverkehrskonzeption des Landkreises Böblingen sein. Die Bewertung erfolgt anhand der Einstufung in einer Prioritätenliste. Von der „Landkreis-Bewertung“ ausgenommen sind Maßnahmen, die in der Baulast der Kommunen liegen.
- Für den Neubau bzw. Umbau von Radwegen und für Maßnahmen an straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen (Baulast beim Landkreis) trägt der Landkreis die Projektverantwortung und sämtliche Kosten.
- Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises erfolgt nur im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel.

Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Weitere Inhalte der neuen Richtlinie

Außerörtliche Radverkehrsanlagen:

Für den Um- und Ausbau bestehender straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen, die sich bereits im Eigentum und der Baulast einer Gemeinde befinden, beteiligt sich der Landkreis mit einem Zuschuss von 50 % an den nach LGVFG förderfähigen Investitionskosten (einschließlich Grunderwerb). Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Baden-Württemberg in der jeweiligen Fassung.

► *Nach den bisherigen Grundsätzen keine Beteiligung*



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Weitere Inhalte der neuen Richtlinie

Außerörtliche Radverkehrsanlagen:

Sonstige selbstständig geführte Radverkehrsanlagen in der Baulast der Kommunen, z.B. an land- und forstwirtschaftlichen Wegen, werden mit 25 % der nach LGVFG förderfähigen Investitionskosten bezuschusst.

► *Nach den bisherigen Grundsätzen keine Beteiligung*



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Weitere Inhalte der neuen Richtlinie

Innerörtliche Radverkehrsanlagen:

An innerörtlichen Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen beteiligt sich der Landkreis mit 25 % der nach LGVFG förderfähigen Investitionskosten. Dies gilt nicht, soweit die jeweilige Kommune nach Maßgabe von § 43 Abs. 3 Straßengesetz BW eine eigene Zuständigkeit für Kreisstraßen besitzt (derzeit Böblingen, Leonberg und Sindelfingen)

► *Bisher 10 %-Beteiligung*



Radverkehrsförderung an Kreisstraßen

Weitere Inhalte der neuen Richtlinie

Kleinmaßnahmen:

Kleinmaßnahmen in der Baulast der Kommunen, die unter die Bagatellgrenze nach LGVFG von 50.000 Euro fallen, werden vom Landkreis pauschal mit 50 % der dem Grunde nach förderfähigen Kosten gefördert. Der Investitionskostenzuschuss des Landkreises muss aber über 5.000 € liegen.

► *Nach den bisherigen Grundsätzen keine Beteiligung*

