



Sitzungsvorlage 2021/233

Verfasser:
Umweltamt, Julia Zyder

Stand: 31.08.2021

Az.

Beteiligung:

Gemeindeverwaltungen des GMS
Bernard Gruppe

Gemeinderat	27.09.2021	öffentlich
Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental	07.10.2021	öffentlich
Verbandsversammlung des Gemeindeverbandes Mittleres Schussental	31.03.2022	öffentlich

Radverkehrskonzept für den Gemeindeverband Mittleres Schussental - Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

1. Dem vorliegenden Radverkehrskonzept mit seinen Maßnahmen wird im Grundsatz zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt die Maßnahmen zu konkretisieren, zu planen und umzusetzen.
3. Dabei stehen die Maßnahmen unter dem Vorbehalt der Finanzierbarkeit. Sie sind entsprechend der Priorität für die kommenden Haushaltsjahre zu veranschlagen und den jeweiligen Gemeinderäten zur weiteren Entscheidung vorzulegen.
4. Die Verwaltung wird beauftragt für die Koordination der Radverkehrsmaßnahmen auf Gemeindeverbandsebene und zur Unterstützung der Gemeindeverwaltungen des GMS einen Förderantrag für eine temporäre Projektstelle zu stellen. Die Förderquote beträgt derzeit 75 Prozent für 24 Monate mit der Möglichkeit zur Verlängerung um 12 Monate.

1. Hintergrund

Im Klimaleitbild des Gemeindeverbands Mittleres Schussental sind übergreifende Ziele für Treibhausgasreduktionen festgeschrieben. Die Senkung der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr stagniert jedoch bundesweit und auch bei uns. Benötigt wird eine leistungsfähige, umweltschonende, energieeffiziente und sichere Mobilität.

Dem Radverkehr als besonders kosteneffizientes und klimafreundliches Verkehrsmittel kommt daher eine wichtige Rolle zuteil. Um die Potenziale des Radverkehrs auszuschöpfen, Lücken im Netz zu schließen und das Radfahren sicherer zu machen, beschloss die Verbandsversammlung Mittleres Schussental im Dezember 2018 die Erstellung eines integrierten Radverkehrskonzeptes.

Das nun vorliegende Radverkehrskonzept bildet eine strategische Planungs- und Entscheidungshilfe für die weitere Radverkehrsförderung im Gemeindeverband in den nächsten 8 - 10 Jahren und damit die Grundlage für eine nachhaltige Treibhausgasminderung. Die Konzeption berücksichtigt dabei auch die Belange der anderen Verkehrsarten, insbesondere des Fußverkehrs und des Öffentlichen Verkehr sowie der unterschiedlichen Nutzerinnen und Nutzer.

Das vorliegende Radverkehrskonzept ist die Grundlage für die Maßnahme 1.2 des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) "Umsetzung der im Radverkehrskonzept GMS erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bis 2030". Der VEP definiert Ziele sowie Kenngrößen für die mittel- und langfristige Entwicklung der Mobilität im Mittleren Schussental und steht dabei unter den beiden obersten Zielen eines „CO₂-neutralen Schussentals“ sowie einer „massiven Stärkung des Umweltverbundes“. Das Radverkehrskonzept baut auf den planerischen Vorarbeiten, die im Verkehrsentwicklungsplan des Gemeindeverbands erarbeitet worden sind, auf.

Mithilfe des Verkehrsmodells wurde abgeschätzt, was die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes bis 2030 (Szenario Rad + Fuß 2030, vgl. VEP) für die Treibhausgasemissionen im Gemeindeverband Mittleren Schussental bedeuten. Im Sektor Verkehr führen die Maßnahmen so im Vergleich zum "Basisszenario 2030" zu ca. 9 % CO₂-Reduktion. Das entspricht 45 % der im "Vorzugsszenario" des VEP ermittelten möglichen Treibhausgasminderung.

Mit der Aufstellung eines Radverkehrskonzeptes werden aktuelle Entwicklungen aufgegriffen, ein schlüssiges Gesamtkonzept vorgelegt mit dessen Umsetzung ein wesentlicher Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sowie des gesamten Umweltverbundes im Mittleren Schussental geleistet wird.

2. Akteursbeteiligung

Seit Beginn der Konzepterstellung im Mai 2019 wurden zahlreiche Akteure in den fünf Kommunen beteiligt (vgl. Kapitel 2), sowohl bei der Netzkonzeption als auch bei der Maßnahmenkonzeption. Neben der Beteiligung von Vertreterinnen und Vertretern der Kommunen im kommunalen Arbeitskreis und in der Projektgruppe wurden folgende Beteiligungsformate durchgeführt:

- drei Workshops mit Bürgerinnen und Bürgern
- zwei Workshops mit aktiven Radverkehrsengagierten im GMS
- zwei Workshops für Vertreterinnen und Vertreter von Unternehmen bei dem unter anderem über verschiedene Möglichkeiten der Fahrradförderung informiert wurde. Auch die Anbindung und Erreichbarkeit der regionalen Unternehmen wurde erörtert und in der weiteren Erstellung des Konzeptes berücksichtigt.
- Beteiligung der Schülerinnen und Schüler der weiterführenden, städtischen Schulen an der Erstellung der Schulradwegepläne über den digitalen "Schulwegeplaner" des Landes Baden-Württemberg

Darüber hinaus wurde eine informelle Beteiligung des Regierungspräsidiums Tübingen und des Landratsamtes Ravensburg durchgeführt.

Die Gemeinderäte der Kommunen und die Verbandsversammlung während der Erstellung des Radverkehrskonzepts über Zwischenstände informiert, ebenso die Ortschaftsräte Taldorf, Schmalegg und Eschach. Im Falle der Beschlussfassung soll im Herbst 2021 eine abschließende, digitale Informationsveranstaltung für alle Interessierten zum Radverkehrskonzept stattfinden.

3. Handlungsfelder im Radverkehrskonzept

Die vier Säulen der Radverkehrsförderung Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation wurden im Radverkehrskonzept intensiv analysiert. Das Radverkehrskonzept für den Gemeindeverband Mittleres Schussental legt in Analyse und Konzeption den Schwerpunkt auf eine sichere und durchgängige Infrastrukturplanung (vgl. Kapitel 3). Diese bildet den Grundstein für eine effiziente Radverkehrsförderung im Gemeindeverband in den nächsten Jahren. Aufbauend darauf können die ergänzenden Elemente Service, Information und Kommunikation gemäß den Empfehlungen im Radverkehrskonzept zunehmend vertieft und ausgebaut werden.

3.1 Radverkehrsinfrastruktur

Eine sichere und komfortable Radverkehrsinfrastruktur bildet die Basis und schafft, aufbauend auf der Netzplanung, die Voraussetzungen für eine wirkungsvolle Radverkehrsförderung. Sie umfasst alle Sicherungs- und Führungselemente, die ein sowohl objektiv als auch subjektiv sicheres Vorankommen mit dem Fahrrad ermöglicht. Methodisch führten Raumstrukturgrößen wie Wohn-, Arbeitsplatz- und Bildungsschwerpunkte, das Verkehrsmodell des GMS sowie Quellen und Ziele verschiedener Zielgruppen zur Erstellung eines Wunschliniennetzes (Plan 2). Dieses wurde dann auf das bestehenden Straßen- und Wegenetz umgelegt. Ergänzend wurden touristische Attraktionen im GMS mit einer touristischen Rundroute verbunden (Plan 4). Hier sind auch die abgeschätzten Potenziale für den Radverkehr aus dem Verkehrsmodell GMS eingeflossen. Je nach Potenzial wurde in Radschnellverbindung, Radvorrangroute und Radgrundnetz unterschieden. Das resultierende Radverkehrsnetz wurde mit verschiedenen Akteuren diskutiert und die insgesamt ca. 360 km darauffolgend befahren, die Bestandsituation aufgenommen und analysiert (Plan 3). Die Differenz zwischen Ist-Zustand und Soll-Zustand (Plan 6 und 7 sowie S. 32) kann in den Maßnahmenkatastern und -plänen detailliert nachgeschlagen werden. Insgesamt umfassen die Maßnahmenkataster (Anlage 2 und Plan 7) der fünf Kommunen 1.088 Maßnahmen in den Kategorien Neubau, Um-/Ausbau, Markierung, StVO-Beschilderung, Radweganfang/-ende, Belag, Barriere, Furt, Fahrradstraße/ -zone, Beleuchtung, Randmarkierung und Sonstiges. Die Priorisierung erfolgte gemäß den Kategorien Netzbedeutung/ Potenzial, Verkehrssicherheit/ Gefährdung, Handlungserfordernis, Unfallgeschehen, Schulradwege (Anlage 1). Die einzelnen Maßnahmen sind in Maßnahmenplänen gebündelt (Plan 8). Für den GMS wurden neben der Radschnellverbindung RS9 gemeinsame Radvorrangrouten definiert (Plan 8.2).

Zur Umsetzung des vorliegenden Radverkehrskonzeptes bedarf es dem Zusammenspiel aller Baulastträger. Ziel muss es sein, die umfassenden Maßnahmen im Radverkehr mit den Beteiligten sukzessiv abzustimmen und zu realisieren. Hierzu ist es empfehlenswert, ein fortlaufendes Umsetzungskonzept aufzustellen, welches die Maßnahmen in Realisierungszeiträume (kurz-, mittel- und langfristig) einordnet. Grundsätzlich sollte die Realisierung der Maßnahmen flexibel gesehen werden, um auch günstige Zeitfenster oder Förderprogramme nutzen und Kombinationen mit anderen Baumaßnahmen (z.B. Fahrbahnsanierungen) im Sinne einer möglichst effizienten Umsetzung aufnehmen zu können. Hierzu ist das vorliegende Radverkehrskonzept bei allen kommunalen Planungen zu prüfen und so Maßnahmen des Radverkehrs im Zuge laufender Projekte zu realisieren. Darüber hinaus ist die Umsetzung von Maßnahmenpaketen im Zuge einzelner Radverkehrsverbindungen sinnvoller als eine Streuung von Einzelmaßnahmen im gesamten Stadt- bzw. Gemeindegebiet.

3.2 Service

Damit das Fahrrad als Baustein eines integrierten Verkehrssystems funktioniert, müssen zusätzlich die Schnittstellen durch geeignete Serviceelemente organisiert sein. Hierzu gehören insbesondere qualitativ hochwertige Radabstellanlagen an Quell- und Zielorten des Radverkehrs, die Verknüpfung mit dem Öffentlichen Personennahverkehr sowie ein Fahrradverleihsystem.

Bestandteil des Radverkehrskonzeptes war daher auch die Bestandsanalyse (Plan 9) und Maßnahmenkonzeption (Anlage 4) Radabstellanlagen in den Kommunen. Ebenso wurden auf Grundlage einer Bestandsanalyse, Empfehlungen für die Erweiterung des Pedelec-Verleihsystems tws.rad dokumentiert (Plan 10). Auch die Verknüpfung des Radverkehrs mit anderen Verkehrsmitteln insbesondere dem Öffentlichen Verkehr und dem Fußverkehr wurde analysiert.

Besondere Bedeutung im Sinne der Nutzbarkeit des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag zu jeder Witterung und Tageszeit kommen auch der Instandhaltung und dem Winterdienst zu teil.

Auch auf die Radverkehrsförderung in Unternehmen, die auch auf die Verwaltungen übertragbar ist, wurde eingegangen.

3.3 Information

Darüber hinaus leistet der Baustein Information einen wichtigen Beitrag, dass Wege vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Ein zentrales Element ist dabei die Radverkehrswegweisung. Sowohl im Radtourismus als auch im Alltagsradverkehr bietet diese Orientierungshilfe und führt Radfahrende gezielt auf sicher und durchgängig komfortabel befahrbaren Radrouten. Zusätzlich ist es erforderlich, die Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit über neue radspezifische Angebote (neue Rundrouten, Verbesserungen im Bereich Service, etc.) zu informieren. Die Information sollte dabei über verschiedene Medien alters- und zielgruppenspezifisch erfolgen. Im Besonderen wurden hierfür auch Schulwegepläne für die weiterführenden, städtischen Schulen, die bisher keinen Schulwegplan hatten, erstellt (Plan 11.1-11.2).

3.4 Kommunikation

Abschließend bedarf eine gezielte Radverkehrsförderung und damit die Veränderungen der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Radverkehrs, eine kommunikative Begleitung. Ein langanhaltender Verhaltenswandel kann vor allem über eine positive, aufklärende und motivierende Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern erreicht werden. Diese kann unter anderem in Form von Messen, Veranstaltungen, Aktionstagen oder Kampagnen erfolgen. Neben einer Bestandanalyse sind auch Maßnahmenempfehlungen im Radverkehrskonzept enthalten.

4. Verstetigung

Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kommen große Aufgaben auf die Kommunen zu. Dabei bleibt es schlussendlich in der Verantwortung den einzelnen Kommunen, die Umsetzung voranzubringen.

Für die Umsetzung der Radinfrastrukturmaßnahmen, sowie die Maßnahmen aus den Bereichen Service, innerhalb der nächsten 8-10 Jahre zeigt die Verstetigungsstrategie, dass sowohl zusätzliche Personalstellen in den Kommunen als auch eine koordinierende Personalstelle für den Gemeindeverband Mittleres Schussental notwendig ist (vgl. S. 116/117 und VEP Maßnahme 1.8). Diese Personalstelle soll zukünftig GMS-übergreifende Maßnahmen wie die Radvorrangrouten GMS oder gemeinsame Vergaben bspw. für Markierungsarbeiten etc. koordinieren. Außerdem soll sie übergreifende Kommunikationsmaßnahmen umsetzen. Darüber hinaus wurde eine Grobkostenschätzung für die Umsetzung der Maßnahmen abgegeben (vgl. S.118 ff.). Diese zeigt, dass für den Ausbau des Radverkehrsnetzes nach den

benannten Standards und zur Schließung von Netzlücken zukünftig deutlich mehr Haushaltsmittel bereitgestellt werden müssen. Dabei kann auch auf eine umfangreiche Förderkulisse von Land und Bund zurückgegriffen werden.

5. Controlling

Um mittel- und langfristig den Erfolg der Umsetzung der aufgestellten Maßnahmenkonzeption überwachen zu können, sind nachvollziehbare Indikatoren und Kennwerte erforderlich. Über die Erfassung der Veränderung des Modal Splits bzw. über eine messbare Zunahme des Radverkehrs können die daraus resultierenden Treibhausgasminderungen abgeschätzt werden.

Die Wirkung kann insbesondere durch Zählungen des fließenden Radverkehrs, regelmäßige Zählungen und durch Vorher-Nachher-Zählungen bei der Umsetzung von Um- bzw. Ausbaumaßnahmen kontrolliert werden (vgl. Plan 12). Auch der ruhende Radverkehr sollten regelmäßig erfasst werden.

Aufschlussreiche Informationen zur Verkehrsmittelwahl, zum Radverkehrsverhalten und auch zu sicherheitsbezogenen Einstellungen und Verhaltensweisen können Befragungen liefern. Auch Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung sollten regelmäßig ausgewertet werden.

Kosten und Finanzierung:

Da das Radverkehrskonzept eine übergeordnete Konzeption darstellt, sind unmittelbar nur die Kosten für die koordinierende Personalstelle zu verzeichnen. Die im Radverkehrskonzept dargestellten Maßnahmen sollen entweder durch die einzelnen Kommunen oder durch den GMS abgearbeitet werden. Hierfür sind in den jeweiligen Haushalten Mittel für die kommenden Jahre einzustellen.

Die Kosten für die koordinierende Personalstelle sind im Haushaltsplan unter der Kostenstelle 561000 Klimaschutzmaßnahmen angemeldet. Die Stelle kann frühestens zum 2. Quartal 2022 besetzt werden. Die Kosten für eine Vollzeitstelle pro Jahr betragen nach VwV Kostenumlegung 106.624 Euro. Gefördert werden maximal 75 % der Personalkosten für 24 Monate was voraussichtlich etwa 52.500 € pro Jahr entspricht (die Pauschale nach VwV Kostenumlegung enthält auch Büroausstattung, Büromaterialien, etc.).

Anlage/n:

- Anlage 1: Radverkehrskonzept Gemeindeverband Mittleres Schussental
- Anlage 2: Anlagen zum Radverkehrskonzept GMS
- Anlage 3: Pläne zum Radverkehrskonzept GMS