

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	25.09.2018	öffentlich	Beschlussfassung

Aktuelle Themen der Radverkehrsförderung

I. Beschlussantrag

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließt die erneute Bewerbung für das Zertifizierungsverfahren als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) für Januar 2019.
2. Das Gremium beauftragt die Verwaltung, die Einrichtung von bis zu drei stationären Fahrradzahlstellen im Landkreis für 2019 vorzubereiten und diese über die allgemeinen Radfördermittel des Landkreises zu finanzieren.
3. Die aktuellen Zwischenstände bezüglich der Machbarkeitsstudie einer möglichen Radschnellverbindung im Filstal werden vom Gremium zur Kenntnis genommen. Über weitere Entwicklungen werden die Fraktionen durch die Teilnahme an Lenkungskreissitzungen informiert. Die dem UVA präsentierten Zwischenstände können veröffentlicht und an die politischen Gremien der Städte und Gemeinden weitergegeben werden.
4. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr begrüßt die Herstellung einer ausgeschilderten Radwegeverbindung zwischen Aichelberg-Gruibingen-Mühlhausen, um damit eine wichtige Netzlücke zu schließen und eine attraktive Verbindung vom Albvorland über das Obere Filstal hinauf auf die Albhochfläche herzustellen.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

1. Rezertifizierung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“

Als Landkreis mit Vorbildcharakter für die Radverkehrsförderung hat der Kreistag im Jahr 2011 eine damals ungewöhnlich detaillierte und zukunftsweisende Radverkehrskonzeption beschlossen und damit den Startschuss für deren Umsetzung gegeben. Seitdem wird die Radverkehrsinfrastruktur im Alltags- sowie im touristischen Verkehr kontinuierlich verbessert und an die veränderten Anforderungen (auch der einschlägigen Regelwerke) angepasst. Gleichzeitig wird mit regelmäßigen, öffentlichkeitswirksamen Aktionstagen und Projekten eine neue Radkultur im Landkreis geschaffen, um möglichst viele Bürgerinnen und Bürger vom

umweltfreundlichen Verkehrsmittel im Alltag zu überzeugen.

Diese Anstrengungen wurden mit einem Zertifikat des Landes im Jahre 2013 belohnt. Der Landkreis Göppingen ist damit erster und weiterhin bisher einziger „Fahrradfreundlicher Landkreis“ in Baden-Württemberg. Vorangestellt war ein langwieriges und aufwendiges Zertifizierungsverfahren, bei dem alle Eckpunkte der landkreisweiten Radverkehrsförderung auf den Prüfstand gestellt wurden. Nach fünf Jahren muss das Zertifikat erneuert werden, um sicher zu gehen, dass die Zertifizierten sich nicht auf den erreichten Lorbeeren ausruhen. Deshalb muss sich der Landkreis Göppingen im Januar 2019 erneut für eine Zertifizierung bewerben, um auch weiterhin das Etikett „fahrradfreundlich“ behalten zu können.

Seit 2013 konnte der Landkreis viele weitere Maßnahmen der Radverkehrskonzeption umsetzen und somit die Bedingungen für die Radfahrenden verbessern. Allerdings hat sich auch das Zertifizierungsverfahren weiterentwickelt, nicht zuletzt deshalb, da das Thema Radverkehrsförderung bereits eine breitere Öffentlichkeit genießt und in vielen Stadt- und Landkreisen inzwischen intensiv vorangetrieben wird. Aufgrund der Schwierigkeiten und Interessenskonflikte bei der Umsetzung der landkreiseigenen Radverkehrskonzeption, konnten einige der gesetzten Ziele und Verbesserungen nicht durchgängig erreicht werden. Auch bei den vom Land gestellten „Hausaufgaben“, die bis zum nächsten Zertifizierungsverfahren umzusetzen sind, wurden nicht alle zufriedenstellend erledigt. Aus diesen Gründen ist die erneute Zertifizierung keinesfalls gesichert.

Dennoch ist die Verwaltung zuversichtlich, dass der Landkreis Göppingen erneut als „fahrradfreundlich“ ausgezeichnet werden kann, nicht zuletzt aufgrund der Bemühungen im Rahmen der aktuell durchgeführten Modal-Split-Erhebung, mit der auf Landkreisebene Neuland betreten wurde.

Die Auszeichnung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ hat in der Vergangenheit viele positive Effekte in der öffentlichen Wahrnehmung auch außerhalb des Landkreises sowie im Tourismus gesetzt. In Kreisen der AGFK wird der Landkreis Göppingen stets als Vorzeigemitglied und besonders kompetenter Ansprechpartner in Sachfragen der Radverkehrsförderung genannt. Die Verwaltung ist der Überzeugung, dass die positiven Effekte und die radkulturschaffende Wahrnehmung des Zertifikats in der Öffentlichkeit den Landkreis auch künftig weiter voranbringen.

Für das Rezertifizierungsvorhaben ist ein formaler Beschluss des zuständigen Gremiums erforderlich.

2. Stationäre Zählstellen

Mit der Auszeichnung des Landes erhielt die Verwaltung drei mobile Radzähler, die seit einigen Jahren an verschiedenen Stellen des Landkreises die Radfahrenden zählen. Aufgrund der schnellen und einfachen Bauweise der Zählgeräte können diese nicht für längere Zeit an einer Stelle installiert werden, ohne dabei beschädigt oder in ihrer Funktion beeinträchtigt zu werden. Außerdem gestaltet sich der Wechsel als zeitlich sehr aufwändig.

Um Entwicklungen beim Radverkehrsanteil messen und damit die Effizienz der umgesetzten Maßnahmen überprüfen zu können, ist es wichtig, dass an wichtigen Achsen des Landkreises mit Hilfe stationärer Zählstellen kontinuierlich gemessen wird. Nur dann können Einflussfaktoren wie das Wetter oder Ferienzeiten erkannt und in die Analyse miteinbezogen werden. Gleichzeitig bieten stationäre Zählstellen mit Anzeigefunktionen auch eine gewisse öffentliche Wahrnehmung des Radverkehrs bei der Bevölkerung. Ein Arbeitspaket der Modal-Split-Erhebung, die aktuell vom Büro brennerBERNARD Ingenieure durchgeführt wird, ist die Ausweisung von geeigneten Zählstandorten für Dauerzählstellen.

Je nach Ausführungsart (mit oder ohne Anzeigefunktion) kostet die Ausstattung und Installation einer stationären Zählstelle zwischen 8.000 und 20.000 Euro. Genaue Kosten können erst nach Definition konkreter Angaben zu gewünschten Funktionen genannt werden. Bei stationären Zählstellen werden Magnetschleifen in die Fahrbahn eingebaut, sodass die Zählungen ohne störende Einflüsse für den Radverkehr erfolgen können. Beispiele aus der Praxis gibt es in Tübingen am Südeingang des Fahrradunnels sowie in Stuttgart an der König-Karls-Brücke beim Thermalbad Leuze.

Die Verwaltung wird hierzu im Rahmen einer beschränkten Ausschreibung Vergleichsangebote einholen. Die Finanzierung erfolgt im Rahmen der verfügbaren investiven Haushaltsmittel für die Radverkehrsförderung unter den Konten I 51100701 Sachkonto 7812000 und 7812001 im Jahr 2019. Sollte der „Sparhaushalt“ in Kraft treten, stehen auf diesen beiden Konten noch 60.000 Euro zur Verfügung. Eine Verkürzung der Radverkehrsmittel kann sich negativ auf die erneute Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ auswirken. Die Beschlussfassung sieht vor, die Verwaltung entsprechend zu beauftragen.

3. Zwischenbericht Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Der UVA hat der Beauftragung eines externen Büros zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zum Thema Radschnellverbindungen in der Sitzung vom 21.03.2017 (TV 2017/053) mehrheitlich zugestimmt. Der Auftrag wurde an das Planungsbüro VIA, Köln, vergeben. Am 17.01.2018 fand die Auftaktveranstaltung zum Projekt im Rathaus der Stadt Ebersbach statt. Es wurde ein Lenkungskreis aus Vertretern der betroffenen Städte, Gemeinden und Ämtern, dem Regierungspräsidium, dem Verkehrsministerium und den Interessensverbänden eingesetzt. Darin sind auch die Kreistagsfraktionen vertreten.

Viele Kreise und Regionen in Baden-Württemberg führen aktuell Machbarkeitsuntersuchungen durch. In der Region Stuttgart wurden in allen Landkreisen Studien beauftragt (siehe Anlage 1). Die mögliche Radschnellverbindung im Landkreis Göppingen soll von Ebersbach/Fils mit Anschluss an das Pilotprojekt Radschnellverbindung von Esslingen bis nach Geislingen entlang dem unteren und mittleren Filstal verlaufen. Beim Start wurden drei in Frage kommende Trassenvarianten hinsichtlich der Einhaltung der Standards für Radschnellverbindungen des Verkehrsministeriums geprüft (siehe Anlage 2). Nach einer ersten

Befahrung aller Varianten des Planungsbüros hat sich herauskristallisiert, dass sich die südliche Variante (hauptsächlich auf der Filstalroute Süd) von Ebersbach bis Gingen und die nördliche Variante von Gingen bis Geislingen am besten eignen, um die Standards für Radschnellverbindungen und die gewünschten Zielwerte einhalten zu können. Eine detaillierte Auflistung der Analyse aller Trassen ist in Anlage 3 angehängt.

Bei Planungsradtouren am 17. und 18.07.2018 unter Beteiligung aller betroffenen Städte und Gemeinden sowie dem Umweltschutzamt und dem Regierungspräsidium Stuttgart wurden mögliche Maßnahmen für eine Realisierung der Radschnellverbindung und deren Folgen abgeschätzt und diskutiert. Mit der Zustimmung aller Beteiligten wurde daraufhin die Südvariante bis Gingen und die Nordvariante ab Gingen bis Geislingen als Vorzugstrasse für eine mögliche Radschnellverbindung bestimmt. Als mögliche Schwierigkeiten bei einer späteren Realisierung wurden hauptsächlich Eingriffe in den Gewässerrandstreifen sowie die Einführung von Fahrradstraßen in mehreren Kommunen festgehalten. Auf den Gemarkungen der Städte Göppingen und Eisingen konnte noch kein endgültiger Verlauf festgelegt werden, da noch mehrere Varianten genauer untersucht werden müssen.

Als nächster Schritt werden detaillierte Maßnahmenplanungen seitens des Büros erarbeitet. Hierfür wird die gesamte Strecke erneut abgefahren, um konkrete Aussagen über bauliche sowie straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, Kosten und Belange des Naturschutzes treffen zu können. Untersuchungen zum Arbeitspaket „Boller Bahn“, vor allem über die rechtlichen Möglichkeiten zur Umgestaltung der Schienentrasse in einen Radweg, stehen noch aus.

Parallel zu den Machbarkeitsstudien in Baden-Württemberg hat das Verkehrsministerium eine Potenzialanalyse für die angemeldeten Relationen durchführen lassen. Gefordert werden 2.000 Radfahrer pro Tag, um in den „vordringlichen Bedarf“ zu gelangen. Mit einem geschätzten Potenzial von 1.700 Radfahrenden/Tag liegt die Verbindung im Filstal knapp unter dieser Marke. Inwiefern dies Auswirkungen auf die Umsetzung und Förderung der Radschnellverbindung im Landkreis Göppingen haben wird, ist noch nicht abzusehen. Das Land befindet sich aktuell in einer Anhörungsphase zu einer geplanten Gesetzesänderung des Straßengesetzes. Hierbei soll geregelt werden, in welcher Form das Land unter gewissen Voraussetzungen die Baulastträgerschaft für Radschnellverbindungen übernehmen kann. Nach dem vorliegenden Entwurf bestehen aus Sicht der Verwaltung viele Interpretationsspielräume, welche Kriterien erfüllt sein müssen, dass die Baulastträgerschaft beim Land anstatt beim Kreis liegt. Der Vorsitzende der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen), Herr Bürgermeister Obert, Stadt Karlsruhe, hat bereits einen Brief im Namen aller Mitglieder an Verkehrsminister Hermann geschrieben, indem er die Vorschläge kritisiert und eine vollständige Übernahme der Baulastträgerschaft durch das Land fordert. Diese Meinung wird von der Verwaltung geteilt.

4. Netzlückenschluss zwischen Aichelberg-Gruibingen-Mühlhausen (-Hohenstadt)

Wie bereits in vorherigen Ausschusssitzungen angesprochen, plant das Amt 55 einen wichtigen Lückenschluss im Radwegenetz zwischen Aichelberg, Gruibingen und Mühlhausen. Bisher gibt es keine geeignete und direkte Verbindung zwischen dem Voralbgebiet und dem Oberen Filstal. Für Radfahrer besteht nur die Möglichkeit über Geislingen auf ausgewiesenen Radrouten ins Obere Filstal zu gelangen, was einen großen Umweg bedeutet.

Die topografischen Verhältnisse sind für einen Alaufstieg durchaus geeignet. Nicht ohne Grund verlaufen bereits andere Verkehrswege auf dieser Relation (A8, Schnellbahntrasse). Auch für den Radverkehr eignet sich die vergleichsweise gemäßigte Steigung zwischen Aichelberg und Gruibingen sehr. Von Aichelberg aus bis kurz vor das Deutsche Haus sowie zwischen Deutschem Haus und Gruibingen besteht bereits ein geeigneter Forstweg mit wasser-gebundener Decke. Rund um das Deutsche Haus fehlt jedoch der Zusammenschluss beider Forstwege. Mit verhältnismäßig geringem Aufwand kann eine durchgängige Verbindung hergestellt werden. Der genaue Verlauf kann aus Anlage 4 entnommen werden.

Gespräche mit den betroffenen Gemeinden, insbesondere mit der Gemeinde Gruibingen, auf deren Gemarkung die Baumaßnahme liegt, wurden bereits geführt. Außerdem gab es eine Vorortbegehung mit dem Straßenverkehrsamt und dem Umweltschutzamt, die erste Einschätzungen zur geplanten Maßnahme abgegeben haben. Beide Ämter äußerten keine Bedenken, die einer Realisierung entgegenstehen könnten. Erste Voruntersuchungen ergaben einen voraussichtlichen Kostenaufwand von rd. 120.000 – 160.000 Euro. Das Projekt soll im kommenden Jahr für das Förderprogramm des LGVFG angemeldet werden, sodass bei entsprechendem Förderbescheid ein Baubeginn in 2020 möglich wird. Hier wird eine Förderquote von 50 Prozent erwartet. Bei einer hälftigen Finanzierung der aus touristischen Gesichtspunkten sehr interessanten Verbindung verblieben beim Landkreis Kosten von rd. 30.000 bis 40.000 Euro. Außerdem wird sich die Gemeinde Gruibingen auch für eine Förderung durch den Verband Region Stuttgart bewerben, da die Strecke regionale Bedeutsamkeit aufweist und aufgrund ihrer interessanten Historie als teilweise ehemalige Alaufstiegstrasse der A 8 touristisch gut vermarktet werden kann. Beide Fördertöpfe schließen sich gegenseitig nicht aus. Sollte eine Förderung nach LGVFG abgelehnt werden, lägen die Kosten der Verwaltung bei rd. 60.000 bis 80.000 Euro. Von einem negativen Bescheid geht die Verwaltung allerdings nicht aus. Ansonsten muss auf dieser Grundlage geprüft werden, ob sich die Maßnahme umsetzen lässt.

Die regionale Bedeutsamkeit des Projekts und der Mehrwert für das touristische Radverkehrsnetz begründet eine Mitfinanzierung durch den Landkreis Göppingen. Die Maßnahmen sind im Kreiskonzept bereits aufgeführt, wenn auch mit einer etwas veränderten Routenführung. Die Verwaltung schlägt grundsätzlich vor, die nach der Landes- und Regionalförderung verbleibenden Kosten hälftig zwischen Gemeinde und Landkreis zu teilen.

Neben dem Ausbau und Lückenschluss der Infrastruktur könnten auch Plätze mit Infotafeln entstehen, bei denen die unterschiedlichen Epochen des Alaufstiegs veranschaulicht werden. Im Verlauf der Radwegeverbindung soll daher die Gesamtthematik der historischen Verkehrsstrassen über die Alb bis hin zum neuen

Albaufstieg der A 8 und der ICE-Schnellbahntrasse informativ aufgearbeitet werden. Gleichzeitig kann mit diesem Lückenschluss erstmals eine komplette „Landkreistrunde“ entlang der Kreisgrenzen mit etwas mehr als 100 Kilometer Gesamtlänge konzipiert werden. Ein solches Konzept könnte für die Förderung durch die Region mit entscheidend sein.

Mit dem Neubau des Albaufstiegs der A8 zwischen Mühlhausen und Hohenstadt wird künftig eine neue Radverbindung auf der bisherigen Alabstiegstrasse („Drackensteiner Hang“) frei. In Gesprächen mit dem Regierungspräsidium Stuttgart und der Gemeinde Mühlhausen wurde bereits empfohlen, den Erhalt eines wassergebundenen oder asphaltierten Weges in den Stellungnahmen zum Rückbau der alten Alabstiegstrasse vorzuschlagen. In Teilstücken ist dies aufgrund von notärztlichen Versorgungsmöglichkeiten im Tunnel und für Forstarbeiten ohnehin bereits vorgesehen. Die Erhaltung einer asphaltierten Wegeverbindung führt allerdings zu reduzierten Ausgleichsmöglichkeiten des geplanten Eingriffs im Zuge des Rückbaus. Dennoch geht die Verwaltung davon aus, dass die zuständige Behörde den Vorschlag aufgreift. Sollten beide Maßnahmen, der Lückenschluss im Bereich Gruibingen sowie die Erhaltung einer Trasse des Alabstiegs für den Radverkehr realisiert werden, ließe sich eine in dieser Form bisher nicht mögliche höchst attraktive Radverbindung vom Voralbgebiet bis hinauf auf die Albhochfläche schaffen.

III. Handlungsalternative

1. Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr bewirbt sich nicht für das erneute Zertifizierungsverfahren. Das Zertifikat „Fahrradfreundlicher Landkreis“ verliert im Jahr 2019 seine Gültigkeit und muss entsprechend von allen Werbematerialien entfernt werden.
2. Auf die dauerhafte Einrichtung stationärer Zählstellen wird verzichtet. Eine Fahrradzählung ist damit weiterhin nur arbeitsaufwändig mit den verfügbaren mobilen Zählgeräten über kurze Zeiträume möglich. Langzeitentwicklungen können nicht abgebildet werden.
3. Der Veröffentlichung der Zwischenergebnisse wird *nicht* zugestimmt.
4. Der Lückenschluss zwischen dem Voralbgebiet und dem Oberen Filstal wird durch den Landkreis nicht unterstützt.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

1. Das Rezertifizierungsverfahren wird mit dem Personalbestand des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur durchgeführt. Zusätzlich Kosten sind darüber hinaus nicht damit verbunden.

2. Die stationären Zählstellen werden aus Mitteln des Kontos I 51100701 (Sachkonten 7812000 und 7812001) der kontinuierlich zur Verfügung gestellten Radfördermittel des Landkreises in 2019 finanziert. Im Sparhaushalt sind hierfür noch 60.000 Euro vorgesehen.

3. Zunächst keine.

4. Die Maßnahme soll im Jahr 2020 aus Mitteln des Kontos I 51100701 (Sachkonten 7812000 und 7812001) der kontinuierlich zur Verfügung gestellten Radfördermittel des Landkreises realisiert werden.

Alle Maßnahmen der Radverkehrsförderung stellen Freiwilligkeitsleistungen des Landkreises dar.

V. Zukunftsleitbild/Verwaltungsleitbild - Von den genannten Zielen sind berührt:

Zukunfts- und Verwaltungsleitbild	Übereinstimmung/Konflikt				
	1 = Übereinstimmung, 5 = keine Übereinstimmung				
	1	2	3	4	5
Themen des Zukunftsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
Zukunft der Mobilität	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft des sozialen Zusammenlebens	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft von Freizeit und Sport	☒	☐	☐	☐	☐
Zukunft des Gesundheitswesens und des Tourismus	☒	☐	☐	☐	☐
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐
	☐	☐	☐	☐	☐

gez.
Edgar Wolff
Landrat