

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	13.07.2021	öffentlich	Beschlussfassung

## Radverkehrskonzept des Kreises

### I. Beschlussantrag

1. Die Verwaltung wird beauftragt,
  - a) die Neuaufstellung der Radverkehrskonzeption des Landkreises vorzubereiten,
  - b) diese in einem offenen Verfahren nach nationalem Recht auszuschreiben,
  - c) ein geeignetes Fachbüro auf Grundlage der unter II. genannten Kriterien-Matrix auszuwählen,
  - d) einen Förderantrag auf Bezuschussung durch das Land zu stellen sowie.
  - e) die Leistung entsprechend zu vergeben.

Von Gesamtkosten in Höhe von bis zu 150.000 € (ohne Landeszuschuss) wird ausgegangen.

2. Die Gültigkeit des bestehenden Radverkehrskonzepts (2011) und der jährlichen Investitionsmittel des Landkreises (2012) in Höhe von 100.000 € (je 50.000 € Fördermittel für kommunale Maßnahmen und Investitionen in der direkten Zuständigkeit des Landkreises), die zunächst auf jeweils zehn Jahre angelegt waren, wird bis zur Verabschiedung einer Neukonzeption (voraussichtlich 2023) verlängert.
3. Die Verwaltung wird beauftragt den Auftrag für die Neuaufstellung des Radverkehrskonzepts anhand der unter II. definierten Kriterien zu vergeben.

### II. Sach- und Rechtslage, Begründung

#### *Notwendigkeit der Evaluation und Fortschreibung der Radverkehrskonzeption*

Die Radverkehrskonzeption des Landkreises wurde in den Jahren 2009 bis 2011 durch das Kölner Büro VIA erstellt. Die fachliche Analyse der Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis Göppingen und die Entwicklung von langfristigen Zielen für das Radverkehrsnetz brachten den Landkreis Göppingen zunächst in eine

landesweite Vorreiterrolle bei der Radverkehrsförderung. Die anschließende Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Landkreis“ (2014) wurde mit Unterstützung dieser wegweisenden Konzeption ermöglicht.

Zuletzt wurde im UVA in der Sitzung am 19.11.2017 (BU 2017/166) eine Evaluation zur Radverkehrskonzeption präsentiert. Fahrradspezifische Aussagen zum Modal Split erfolgten am 05.02.2019 (BU 2019/009).

Die Bedeutung des Radverkehrs und die öffentliche Aufmerksamkeit für umweltfreundliche Formen der Mobilität haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Im Landkreis Göppingen wurde mit Entscheidungen für eine stärkere Radverkehrsförderung dazu beigetragen, den Anteil der Wege, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, in den letzten Jahren deutlich zu steigern. So hat eine Haushaltsbefragung Ende 2018 ergeben, dass inzwischen rd. 14% der Wege mit dem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike zurückgelegt werden. Das in der Radverkehrskonzeption formulierte Ziel, bis zum Jahr 2020 einen Radverkehrsanteil von 15% zu erzielen, wurde damit voraussichtlich erreicht. Dies ist auch dem Umstand geschuldet, dass die Radverkehrsanteile in der Zeit der Pandemie nochmals deutlich gestiegen sind. Verlässliche Zahlen dazu liegen allerdings nicht vor.

Die Ziele der Radverkehrsförderung haben sich in den letzten Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Die bestehende Radverkehrskonzeption war für den Zeitraum bis 2021 angelegt. Um den aktuellen Bedingungen und zukünftigen Herausforderungen zu entsprechen, ist daher dringend eine Anpassung notwendig. Der „Fahrradfreundliche Landkreis“ Göppingen steht dabei weiterhin unter besonderer Beobachtung und Vorbildfunktion.

Im Laufe der Jahre wurden verschiedene Ansätze der Radverkehrsplanung durch neue Erkenntnisse von subjektiver und objektiver Verkehrssicherheit der Radfahrenden grundlegend verändert. Um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden, ist eine umfassende Qualifizierung und Weiterentwicklung der bestehenden Radverkehrskonzeption erforderlich. Immer stärker rücken dabei Elemente der Förderung einer neuen „Rad-Kultur“ in den Fokus. Das Land hat hierzu spezielle Förderprogramme aufgelegt und erwartet auch diesbezüglich ein weitergehendes Engagement des Landkreises. Die Bewerbung um ein entsprechendes Förderpaket für das Jahr 2020 war zwar erfolgreich, musste in Folge des wiederholten Personalwechsels aber leider aufgegeben werden.

Die gültige (und künftig fortgeschriebene) Radverkehrskonzeption stellt auch weiterhin die Grundlage für die Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes dar. Sie ist darüber hinaus erforderlich, um die Einwerbung von Fördermitteln bei Bund, Land und Region auch weiterhin sicherzustellen. Mit seinen Handlungsempfehlungen dient das Planwerk als Handreichung und Entscheidungshilfe für die jeweiligen Baulastträger und bietet Planungsansätze und -empfehlungen für kommunale Vorhaben. Diese sollen die Vorschläge nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel Schritt für Schritt umsetzen und weiterentwickeln.

Im Landkreis Göppingen werden aktuell wichtige und zukunftsweisende Projekte in

der Radverkehrsförderung umgesetzt.

- Darunter fällt vor allem die bereits beschlossene Radschnellverbindung Filstal, aber beispielsweise auch
- die Erweiterung des touristischen Angebots in Form der neuen Alaufstiegsroute und
- der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pedelec und E-Bikes (Beispiel: Charger Cube).

Diese Projekte gilt es in ein gesamtheitliches Konzept einzubetten und neue Ziele zu stecken, um der Nachfrage nach dem Verkehrsmittel Fahrrad, das klimafreundlich und sowohl in der Nutzung als auch in seinen infrastrukturellen Bedarfen vergleichsweise kostengünstig ist, gerecht zu werden.

Nachdem zuletzt bis zu 15% Radverkehrsanteil erreicht wurden, sollte die Zielsetzung bis 2030 auf 20% erweitert werden. Diese wird als realistisch erachtet. Zu sehen ist, dass durch den exponentiell steigenden Anteil der E-Mobilität die Chancen auch in topographisch anspruchsvolleren Raumschaften dafür deutlich besser zu bewerten sind als noch vor zehn Jahren. Damit sollen die Kreisentwicklungsziele der Förderung umweltgerechter Mobilität und des Klimaschutzes maßgeblich unterstützt werden.

### *Inhalte der Neukonzeption*

Um von einer Förderung durch das Land Baden-Württemberg profitieren zu können, sind die folgenden Leistungen und Standards von der Radverkehrskonzeption zu erfüllen:

- Strategische Ausrichtung der gesamten Verkehrsplanung
- Integrierte Netzkonzeption für den Alltags- und den Freizeitradverkehr mit durchgängigen, lückenlosen Verbindungen, unter Einbeziehung der Ortsdurchfahrten
- Baulastträgerübergreifende Betrachtung, die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie Gemeindestraßen einbezieht
- Maßnahmenlisten oder Maßnahmenkataster zur Dokumentation und Beschreibung der für die Umsetzung erforderlichen Maßnahmen
- Priorisierung der Maßnahmen nach fachlichen Kriterien wie Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Radverkehrspotential
- Grobe Kostenschätzung, damit sowohl für die verschiedenen Baulastträger als auch für den Zuwendungsgeber eine qualifizierte Budgetplanung möglich ist
- Zielsetzung und Umsetzungsplanung nach Möglichkeit mit Aussagen zu Modal Split-Zielen, Finanzmitteln und Personalressourcen sowie Aussagen zur Wirkungskontrolle und Fortschreibung
- Untersuchung von Fahrradparkanlagen an den wichtigsten Zielen des Radverkehrs
- Verknüpfung mit dem ÖPNV, insbesondere B+R-Anlagen an Haltestellen und

- Bahnhöfen sowie Fahrradmitnahme im ÖPNV
- Übersichtspläne in geeignetem Maßstab
- Öffentlichkeitsarbeit mit umsetzungsbegleitenden Maßnahmen sowie zur Werbung für das Radfahren
- Formate zur Bürgerbeteiligung
- Qualitätsmanagement mit Aussagen zur Unterhaltung der Infrastruktur sowie zu betrieblichen Aspekten
- Qualifizierte Evaluation der Umsetzung der Konzeption (als gesondertes Modul auszuschreiben, um auch für diesen Bereich in den Genuss einer Förderung durch das Land zu kommen)

### *Finanzierung der Expertise*

Das Land fördert die Qualifizierung der Radverkehrskonzeption nach den aktuellen Standards und gestiegenen Anforderungen an den Ausbau der Radinfrastruktur. Noch bis Ende des Jahres 2021 können Anträge auf Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität beim Land eingereicht werden. Die Förderquote beträgt maximal 50% der zuwendungsfähigen Kosten. Nach Bewilligung des Förderantrags muss eine Auftragsvergabe für die Leistung innerhalb von sechs Monaten erfolgen und nach spätestens drei Jahren abgeschlossen sein.

Da die bestehende Radverkehrskonzeption aus dem Jahr 2011 nur noch bis Ende des Jahres 2021 gültig ist, muss diese vorübergehend durch erneuten Beschluss verlängert werden (vgl. I.2), um auch nach Ende des Jahres bis Beschluss einer qualifizierten Konzeption weiterhin auf Förderangebote zugreifen zu können.

### *Vergabekriterien*

Aus den bestehenden vergaberechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich verschiedene Notwendigkeiten und einzuhaltende Verfahrensschritte. Mit einem überschlägigen Volumen des zu vergebenden Dienstleistungsauftrags in der Größenordnung zwischen 100.000 € und 214.000 € ist von einem Vergabeverfahren auf nationaler Ebene auszugehen. Die Verwaltung schlägt vor, die Angebote anhand der nachfolgenden Kriterien zu beurteilen. Den Zuschlag erhält der Bieter mit den meisten Punkten.

- Eignungskriterium Förderstandards (obligatorisch)

Angebote, welche die in den „Standards zur Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“ festgelegten Mindestinhalte für Radverkehrskonzeptionen nicht umfassen, werden bei der Vergabe nicht berücksichtigt.

- Preis

50 von 100 möglichen Punkten

Der Anbieter mit dem günstigsten Angebotspreis erhält die maximale Punktzahl. Weitere Anbieter erhalten anteilig weniger entsprechend der Formel (*günstigster Preis*) / (*Preis des jeweiligen Anbieters*) x 50 Punkte.

- Qualität des Angebots

30 von 100 möglichen Punkten

In den Angeboten ist von den Anbietern zu beschreiben, wie sie die vom Auftraggeber geforderten Inhalte umzusetzen gedenken. Die fachliche Methodik, Organisationsstruktur (Terminplanung, Arbeitspakete etc.) und weitere Kriterien sollen hier quantifiziert und mit Punkten bewertet werden.

- Qualität des Anbieters

20 von 100 möglichen Punkten

Im Rahmen des Vergabeverfahrens werden von den Anbietern Angaben zur Qualifikation der bearbeitenden Mitarbeiter (Berufserfahrung, Referenzprojekte, Aus-/Weiterbildung, o.ä.), sowie Referenzen des anbietenden Unternehmens vorzulegen sein. Anhand dieser erfolgt eine quantifizierte Bewertung der Qualität des Anbieters.

### III. Handlungsalternative

Aus Sicht der Verwaltung keine, da ein Radverkehrskonzept für die Nutzung vieler Förderprogramme (z.B. LGVFG, Stadt und Land, Förderkulissen des Verbands Region Stuttgart) zwingend vorausgesetzt wird. Es dient als Nachweis, dass die Maßnahme in ein langfristiges, strategisches Vorgehen zur Förderung des Radverkehrs eingebettet und mit den Nachbarlandkreisen abgestimmt ist. Ohne gültiges Radverkehrskonzept würden beim Verzicht auf die Maßnahme künftig viele Fördermöglichkeiten entfallen und wichtige Vorhaben könnten daher nicht umgesetzt werden.

### IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Die Kosten für die Qualifizierung des Radverkehrskonzepts 2011 werden auf bis zu 150.000 € für das Grundmodul und das zusätzliche Modul der Evaluation geschätzt, abzüglich einer unterstellten Förderung durch das Land in Höhe von 50% entfallen auf den Kreis bis zu 75.000 €. Die Kofinanzierung ist entsprechend in den Haushalt 2022 unter Sachkonto 44290200 (Beratungskosten) aufzunehmen.

Die Kofinanzierung ist entsprechend in den Haushalt 2022 unter Sachkonto 44290200 (Beratungskosten) und dem Sachkonto für Zuwendungen aufzunehmen; aufgrund des Bruttoprinzip jeweils in voller Höhe. Die Verlängerung des Angebots führt zu einer Verlängerung der Freiwilligkeitsleistung. Bei Zustimmung stehen diese Mittel nicht mehr für Gegensteuerungsmaßnahmen zur Verfügung.

**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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Mobilität	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Klimasituation	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft der Gesundheitsvorsorge und -förderung	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zukunft von Freizeit und Sport	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Themen des Verwaltungsleitbildes nicht berührt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

gez.  
Edgar Wolff  
Landrat