

Der Landrat

Beratungsfolge	Sitzung am	Status	Zuständigkeit
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	29.11.2017	öffentlich	Kenntnisnahme

Evaluation Radverkehrskonzeption Landkreis Göppingen

I. Beschlussantrag

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt den aktuellen Bericht zum Status der Umsetzung der Radverkehrskonzeption zur Kenntnis.

II. Sach- und Rechtslage, Begründung

Im Jahr 2009 hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Erstellung einer umfassenden Radverkehrskonzeption durch ein externes Fachbüro beschlossen, um den Radverkehr im Landkreis zu fördern und die Infrastruktur stetig zu verbessern. Nach engen Abstimmungen mit den betroffenen Kommunen, Ämtern und Verbänden wurde im Jahr 2011 die vom Büro VIA Köln erstellte Radverkehrskonzeption des Landkreises Göppingen dem Kreistag vorgestellt und verabschiedet.

Die CDU-Fraktion hat im Rahmen der Haushaltsplanberatungen 2017 beantragt, die Konzeption zu evaluieren und diesbezügliche Vorschläge im Ausschuss für Umwelt und Verkehr vorzustellen (Antrag Nr. 6, CDU aus 2017). Es war ohnehin vorgesehen, diesen Antrag in der Sitzung des UVA vom 29.11.2017 zu beraten. Zwischenzeitlich wurde der Antrag seitens der CDU-Fraktion für den Haushalt 2018 erneuert (Antrag Nr. 4).

Die Radverkehrskonzeption umfasst insgesamt drei unterschiedliche Teile. In Teil 1 wird die Gesamtkonzeption mit den für die Zukunft gewünschten Achsen und den allgemeinen Pfeilern der Radverkehrsförderung aufgeführt. Teil 2 beinhaltet insgesamt 455 konkrete Maßnahmen, um die Radverkehrsinfrastruktur im Landkreis zu verbessern und Netzlücken zu schließen. Diese wurden von den Wunschachsen abgeleitet und mittels einer kompletten Befahrung konkretisiert und mit kurzem Text und Bild erläutert. Um weitere Anreize zur Förderung des Radverkehrs auf Seiten der Kommunen zu schaffen, wurde ein landkreiseigenes Förderprogramm entwickelt, bei dem kommunale Projekte mit 33% bezuschusst werden. Teil 3 erläutert die Richtlinien des Förderprogramms. So soll angeregt werden, mehr Finanzen in die Radverkehrsförderung als die im Haushalt des Landkreises eingestellte Mittel zu investieren. Mit dieser umfangreichen Konzeption und dem dazugehörigen Förderprogramm hat der Landkreis Göppingen im Land Baden-Württemberg viel beachtete

Maßstäbe für die kommunale Radverkehrsförderung gesetzt. Sie dienen in der Folge als *best practice* Beispiel für andere Gebietskörperschaften, die vergleichbare Konzeptionen in Auftrag gegeben haben.

Seit der Verabschiedung im Jahr 2011 ist die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen dieser Konzeption fester Bestandteil der Aufgabe des Radverkehrsbeauftragten des Landkreises. In den vergangenen sechs Jahren hat sich jedoch sowohl im Bereich der allgemeinen Standards und Zielsetzungen der Radverkehrsförderung als auch die örtlichen Situationen in den einzelnen Städten und Gemeinden verändert, sodass es wichtig ist, eine Zwischenbilanz der bisher erfolgten Umsetzung zu ziehen und gegebenenfalls die Radverkehrskonzeption fortzuschreiben, um aktuellen Voraussetzungen gerecht zu werden.

Evaluation des Umsetzungsstatus

Zunächst ist festzustellen, dass die Daten der Evaluation auf den eigenen Erhebungen des Amts für Mobilität und Verkehrsinfrastruktur beruhen. Hierzu wurden alle Kommunen gebeten, den aktuellen Status der auf ihrer Gemarkung befindlichen Maßnahmen mitzuteilen. Leider kamen nicht von allen Kommunen zuverlässige Rückmeldungen. Des Weiteren konnten aufgrund des wiederholten Stellenwechsels der Radverkehrsbeauftragten in den beiden zurückliegenden Jahren auch nicht alle Umsetzungen oder Ablehnungen angestoßener Maßnahmen abschließend in der Dichte dokumentiert und erfasst werden, wie dies wünschenswert wäre. Deshalb sind die folgenden Zahlen das Ergebnis der aus den rekonstruierten wie auch den kommunal rückgemeldeten Daten.

Von den 455 erstellten Maßnahmen wurden in den vergangenen Jahren insgesamt 43 Maßnahmen umgesetzt. Außerdem wurden 61 der vorgeschlagenen Maßnahmen der Konzeption aus verschiedenen Gründen abgelehnt (Abb. 1). Alle Maßnahmen unterliegen einer zuvor getroffenen Priorisierung in insgesamt drei Kategorien. Im Bereich der Priorität 1 gibt es insgesamt 172 Maßnahmen. Davon wurden 21 umgesetzt und 24 abgelehnt (Abb. 2). Die Umsetzungsrate beträgt also ungefähr zwölf Prozent.

Abbildung 1: Status der Maßnahmen gesamt

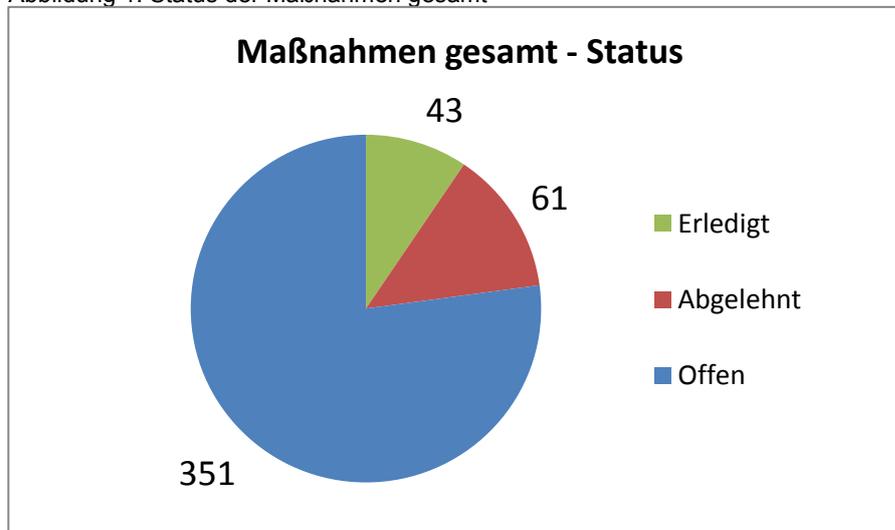
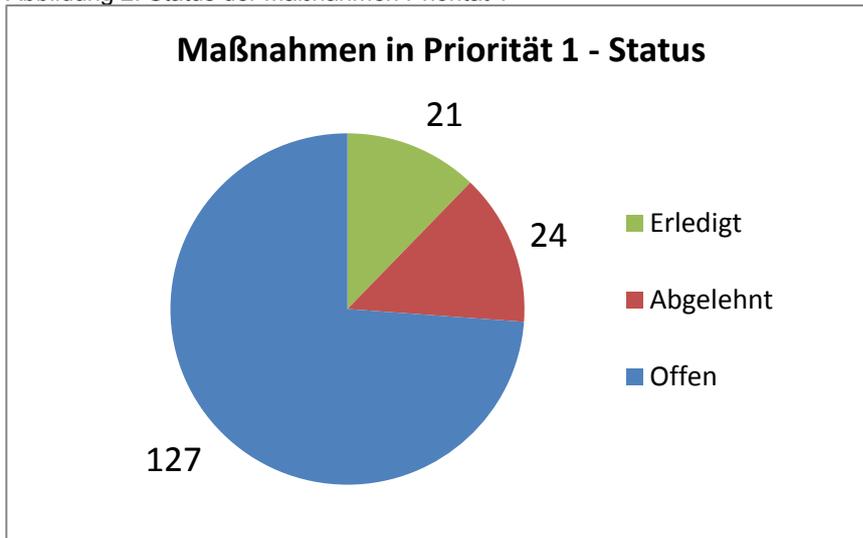


Abbildung 2: Status der Maßnahmen Priorität 1



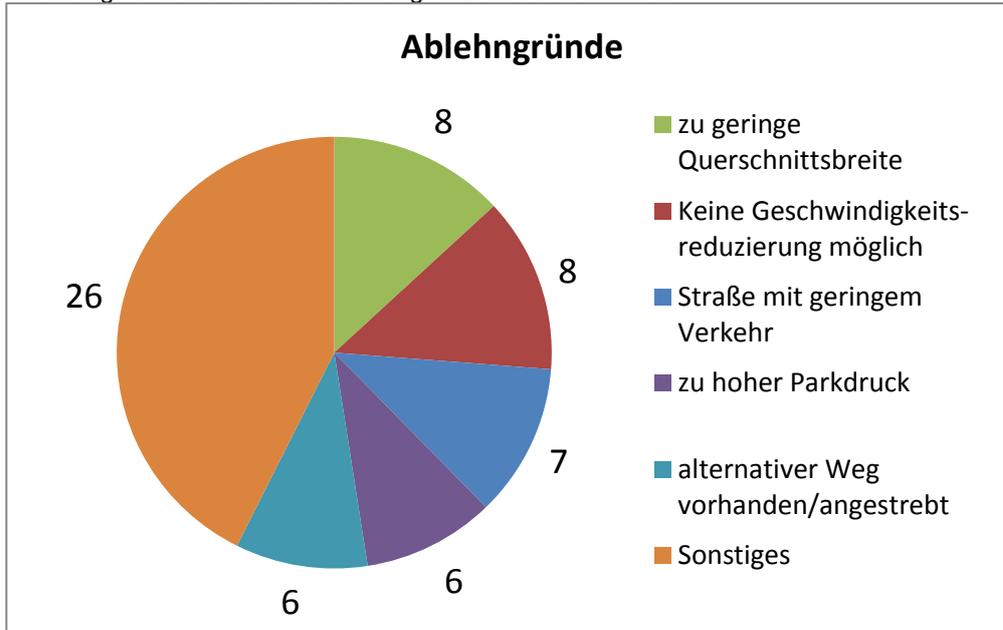
Insbesondere wurden Markierungsmaßnahmen, Querungshilfen und Maßnahmen an Kreuzungen umgesetzt. Radwegeneubauten wurden aufgrund der hohen Kosten und den schwierigen Verhandlungen mit Grundstückseigentümern und den Umweltschutzbehörden vergleichsweise nur sehr wenige realisiert.

Zu den Gründen der geringen Umsetzungsrate ist außerdem Folgendes auszuführen:

Die Bearbeitung der einzelnen Maßnahme gestaltet sich extrem zeitaufwändig, da jede Maßnahme einzeln mit den betroffenen Kommunen, den jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörden, dem Straßenbauamt und den externen Baulastträgern abgestimmt werden muss. Da fast alle Maßnahmen verkehrsrechtliche Bedeutung haben, müssen sie in Verkehrsschauen vor Ort erörtert und beschlossen werden. Auch in dieser Hinsicht erwiesen sie die Stellenwechsel und damit verbundene Einarbeitungszeiten mit Blick auf schnellere Bearbeitungen als hinderlich.

Die hohe Ablehnungsrate der Maßnahmen hat vielerlei Gründe. Zum einen lehnen viele Kommunen aufgrund von Konflikten mit anderen Interessen oder Planungen Maßnahmen der Landkreiskonzeption ab. Als konkretes Beispiel wäre hier der Konflikt zwischen Schutzstreifen/Fahrradstreifen und Parkplätzen entlang der Straße zu nennen. Häufig werden Schutzstreifen seitens der Kommune abgelehnt, da Parkflächen wegfallen müssten und es dafür von den Anwohnern meist keine Zustimmung gibt. Zum anderen können viele Maßnahmen aus Aspekten der Straßenverkehrssicherheit nicht mitgetragen werden. Weitere Gründe sind fehlende finanzielle oder personelle Ressourcen, Konflikte mit dem Umwelt- und Naturschutz und neue Planungen, die den in der Konzeption vorgeschlagenen Maßnahmen entgegenstehen (Straßenausbau, Radschnellweg, etc.). Genauere Informationen können Sie der folgenden Abbildung entnehmen (Abb. 3).

Abbildung 3: Gründe für die Ablehnung einzelner Maßnahmen



Bisher konnte im Bereich der Radverkehrsförderung im Landkreis Göppingen dennoch viel erreicht werden. Als Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen und Kreise (AGFK) und als erster durch das Land zertifizierter „Fahrradfreundlicher Landkreis“ erhielt der Landkreis Göppingen hohes Ansehen in Fachkreisen. Das Prädikat erweist sich darüber hinaus als effizienter Werbefaktor im regionalen wie auch überregionalen Fahrradtourismus.

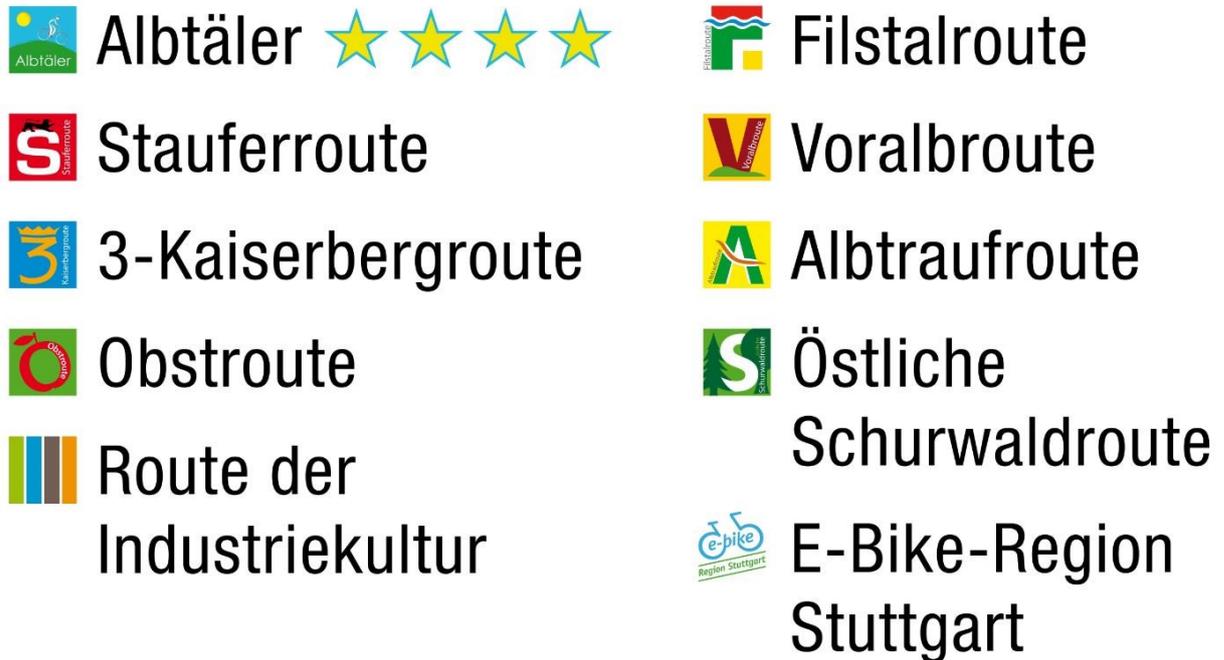
In der Zwischenzeit hat sich der Bereich der Radverkehrsförderung im Land Baden-Württemberg stark entwickelt und die Standards und Mindestvoraussetzungen haben sich verschärft. Bis zum Jahr 2019 muss sich der Landkreis dem Rezertifizierungsverfahren stellen, um weiterhin als „fahrradfreundlich“ zu gelten. Um dies zu erreichen, müssen noch einige „Hausaufgaben“ erledigt werden, die sich auch finanziell auswirken können. Die kommenden Aufgaben werden im fachlichen Anspruch deutlich anspruchsvoller. Insbesondere sind viele der zu erledigenden Maßnahmen aus dem Katalog der Bewertungskommission von 2013 (baulich wie auch in Bezug auf verkehrsrechtliche Anordnungen) noch nicht abgearbeitet. Diese liegen in den meisten Fällen jedoch in der Verantwortung der Kommunen.

Eine deutlich positivere Bilanz lässt sich für das Modul 2 „Fahrradfreundlicher Landkreis“ der Radverkehrskonzeption von 2011 erstellen. Es umfasst insbesondere die touristischen Aspekte des Radfahrens, das Zusammenspiel ÖPNV/Radverkehr wie auch begleitende Maßnahmen der Radverkehrsförderung (z.B. Verkehrssicherheit).

Im Bereich der touristischen Radrouten, die seit 2009 realisiert wurden zeigt sich der Landkreis mit insgesamt 10 Routen für unterschiedliche Zielgruppen einschließlich eines durch den ADFC zertifizierten 4-Sterne-Radwegs auch im überregionalen Vergleich besonders gut aufgestellt (Abb. 4). Die Routen werden jährlich durch den ADFC im Auftrag des Landkreises evaluiert und alle Mängel aufgenommen. Die Pflege erfolgt durch den Radverkehrsbeauftragten mit einer eigens dafür

beschafften GIS-Software. Auch diese *Arbeiten* erweisen sich als extrem zeitaufwändig, sind aber unverzichtbar.

Abbildung 4: Logos der zehn touristischen Radrouten im Landkreis



In den Jahren 2018 und 2019 konzipiert die Verwaltung in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen eine weitere touristische Route, die den Lückenschluss zwischen dem Voralbraum und dem Oberen Filstal über Aichelberg, das Deutsche Haus und Gruibingen bis zum Anschluss in Mühlhausen an das bisherige Grundnetz (Filstalroute, Albtraufroute, „Albtäler“) herstellt. Dieses Vorhaben wurde im UVA bereits wiederholt angekündigt und geht aktuell in die Konkretisierung, nachdem die Gemeinde Gruibingen über die Sommermonate bereits wichtige Vorarbeiten auf ihrer Markung in eigener Verantwortung erbracht hat. Es ist vorgesehen, sowohl beim Land (über L-GVFG) als auch bei der Region Stuttgart entsprechende Förderanträge für die Finanzierung des Ausbaus der Infrastruktur und die begleitende touristische Konzeption zu stellen. Angedacht ist eine *Mobilitäts*-Route, in deren Rahmen die alten wie die neuen Verkehrswege in diesem Bereich (Kriegsautobahn, ICE-Trasse und neuer Albaufstieg der A 8) in den Fokus gerückt werden. Hierzu wird der UVA nach Abschluss der konzeptionellen Vorarbeiten informiert.

Auch leichter umsetzbare Maßnahmen für den Alltagsverkehr wurden seit 2011 ergänzend erfolgreich realisiert. Inzwischen gestalten sich die Konflikte einzelner Maßnahmen mit anderen Interessen zunehmend größer und die Umsetzung wird deutlich erschwert. Deshalb ist es wichtig, dass im Bereich der Radverkehrsförderung in der Zusammenarbeit zwischen den maßgeblich Beteiligten schrittweise ein weiteres Umdenken pro Radverkehr erfolgt, um auch weiterhin eine Vorreiterrolle in Baden-Württemberg einnehmen zu können. Nur so kann das Fahrrad als attraktives Fortbewegungsmittel der nachhaltigen Mobilität im Landkreis fest verankert werden. Dieses ist erklärtes Ziel und damit ein Schlüsselthema der

Kreisentwicklung.

Durch das mit der Radverkehrskonzeption verabschiedete landkreiseigene Förderprogramm für Kommunen, die ihre Radverkehrsinfrastruktur auf den Grundlagen der Kreiskonzeption oder gemeindlicher Radverkehrsstrategien verbessern möchten, wurden bisher Fördergelder in Höhe von 437.626,96 € durch den UVA bewilligt. Das Gesamtvolumen, das somit auf Grundlage der Anträge seitens der Kommunen für die Verbesserung der Infrastruktur generiert wurde, liegt bei 1.326.549,95 € (1/3-Förderung, Abweichungen aufgrund von Rundung).

Aktuell gilt die besondere Aufmerksamkeit der Thematik der Radschnellverbindungen. Die Landkreisverwaltung hat im November entsprechend der Beschlussfassung des UVA vom 21.03.2017 (vgl. BU UVA 2017/053) die Erstellung einer Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Hierbei besteht großer Zeitdruck, da sich durch das Vorhaben des Rückbaus der B 10 alt zwischen Eislingen und Süßen wichtige Zusammenhänge ergeben, die zunächst abzuarbeiten sind. Die Verwaltung wird das Gremium hierüber laufend informieren, sobald neue Erkenntnisse vorliegen.

Die in 2011 verabschiedete Radverkehrskonzeption läuft im Jahr 2021 aus und muss bis dorthin überarbeitet werden. Deshalb schlägt das Amt 55 vor, mit der Fortschreibung spätestens im Jahr 2019 zu beginnen, wofür weitere externe Begleitung erforderlich wird. In den kommenden Haushalten sollten dafür entsprechende Mittel eingeplant werden. Zuvor ist vorgesehen, mit allen betroffenen Trägern öffentlicher Belange und gemeinsam dem ADFC unter Beteiligung der Kreistagsfraktionen einen runden Tisch (Lenkungskreis) einzusetzen, bei dem die programmatischen Leitlinien wie auch die fördertechnischen Richtlinien der Radverkehrsförderung im Landkreis Göppingen besprochen und definiert werden.

Zum Haushaltsantrag der SPD bezüglich des einheitlichen Beschilderungssystems der Radrouten (Nummerierung) wird das Amt 55 im kommenden Jahr einen ausführlichen Sachstandsbericht zusammen mit weiteren Projekten im Bereich des Radverkehr vorbereiten (Antrag Nr. 47, SPD). Für die Beschilderung sind für 2018 noch keine haushaltsrelevanten Beschlüsse zu erwarten.

III. Handlungsalternative

Keine Überarbeitung der laufenden Radverkehrskonzeption.

IV. Finanzielle Auswirkungen / Folgekosten

Weitere Maßnahmen zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption sollen zunächst im Rahmen der durch den Kreistag zur Verfügung gestellten Haushaltsansätze (Kommunale Förderung unter den Sachkonten 7812000, Produktnummer I51100701 „Zuschüsse an Gemeinden“ und 7872001, Produktnummer I51100701 „Infrastrukturmaßnahmen für eigene Radwege“ sowie Maßnahmen an Kreisstraßen unter Sachkonto 7872000, Produktnummer I54200104) erfolgen. Diese wurden für einen

Zeitraum von zehn Jahren angelegt.

Projekte wie die Umsetzung von Radschnellwegen oder die Einrichtung ergänzender touristischer Radrouten stellen weitere Freiwilligkeitsleistungen des Landkreises dar und werden für die Folgehaushalte gesondert beantragt.

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 von Freizeit und Sport	<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"/>
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