



Landratsamt
Biberach

Vorbericht

Vorlage Nr. 21-013-2022

Ziffer 4 der Tagesordnung
UT-04-2023

Dezernat 2
Straßenamt
Gunnar Volz

Ausschuss für Umwelt und Technik
öffentlich am 10.10.2023

Förderung Radverkehr im Landkreis Biberach; Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme.

Sachverhalt

1. Vorbemerkung

Der Radverkehr hat in den letzten Jahren eine immer größere Bedeutung für eine nachhaltige Mobilität erlangt. Viele Menschen erkennen die Vorteile des Radfahrens für die Umwelt, die eigene Gesundheit und die Verkehrsentslastung. Es ist wichtig, den Radverkehr als integralen Bestandteil des Verkehrssystems zu fördern.

Die Landkreise übernehmen eine Schlüsselrolle als Bindeglied zwischen dem Land und den Städten und Gemeinden, wenn es um die Förderung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene geht:

- Förderung des Alltagsradverkehrs als wichtige Aufgabe für Kreise (Stichwort Umsetzung RadNETZ BW).
- Informations- und Wissensträger, Beratungsfunktion zum Thema Radverkehr für kreisangehörige Gemeinden.
- Kreise haben Zusammenhänge im Blick, die über kommunale Grenzen hinausgehen.
- Entwicklung gemeinsamer Ziele für kreisangehörige Gemeinden.
- Kreisweites Radverkehrskonzept / Wegweisung.

Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 28. Juli 2021 Radwegemehrjahresprogramm beschlossen, das Zug um Zug umgesetzt wird.

2. Ergebnisse RadREPORT Baden-Württemberg 2022

In 2022 wurde erstmals durch das Land Baden-Württemberg der sogenannte RadREPORT Baden-Württemberg veröffentlicht. Der Report liefert einen kompakten Überblick über die wichtigsten Kennzahlen zum Stand der Radverkehrsförderung in den Stadt- und Landkreisen.

Im Rahmen des RadKONGRESSes 2022 hat Verkehrsminister Winfried Hermann die Ergebnisse des RadREPORTes vorgestellt. Die Darstellung der Ergebnisse kann der Anlage zum Vorbericht entnommen werden. Diese gliedern sich in folgende Bereiche:

- Rad-Index (Indexwerte min. 4; max. 16):

In die Bewertung sind folgende Indikatoren eingeflossen: Konzeptionelle Grundlagen im Radverkehr sowie Bearbeitungstiefe und Aktualität, Mitgliedschaft AGFK und Zertifizierung Fahrradfreundliche Kommune, Gremien zur Mobilität/Radverkehr, Kreiskoordinator*in/Kümmerer*in, Aktivitäten und Öffentlichkeitsarbeit, Radverkehrsanteil am Modal Split.

Der Landkreis Biberach wird mit dem Indexwert 9 bewertet.

- Radwege LGVFG-Programmaufnahmen 2016 – 2022
Landkreis Biberach: > 20 – 30 km
- Radwegbau der Kreise 2016 – 2021
Landkreis Biberach: 12,2 km
Durchschnitt Größenklasse 4: 12,04 km
- Radwegbau durch Bund und Land 2016 – 2021
Landkreis Biberach: 3,90 km
Durchschnitt Größenklasse 4: 9,28 km
- Radabstellplätze: LGVFG-Programmaufnahmen 2016 – 2022
Landkreis Biberach: > 0 - 250 Radabstellplätze

- Konzeptionelle Grundlagen im Radverkehr (Qualifiziertes Radverkehrskonzept)
Landkreis Biberach: erfüllt Anforderungen in mittlerem Maße
- Radverkehrsstat je Einwohner zwischen 2016 und 2021
Landkreis Biberach: 7,33 € je Einwohner
- Tatsächliche Investitionen im Radverkehr je Einwohner
Landkreis Biberach: 3,35 € je Einwohner
- Personalstellen für den Radverkehr
Landkreis Biberach: 1,8
- Mitgliedschaft AGFK (Angabe in Prozent in Abhängigkeit des Anteils kreisangehöriger Gemeinden in AGFK-Mitgliedschaft):
Landkreis Biberach: 2 Prozent
(siehe auch Ziffer 6.)
- Teilnahme am Stadtradeln (Anzahl der Teilnahmen 2017 – 2021)
Landkreis Biberach: keine Teilnahme
In den Jahren 2022 und 2023 hat der Landkreis Biberach an der Stadtradeln -Aktion teilgenommen.
- Entwicklung der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung im Vergleich zwischen 2015- 2017 und 2018 – 2020 in Prozent:
Landkreis Biberach: + 1 Prozent
Durchschnitt ländliche Landkreise: + 3 Prozent
- Entwicklung des Pkw-Bestands (Zunahme des Pkw-Bestands in Prozent zwischen 2016 und 2021):
Landkreis Biberach: + 8,5 Prozent
Durchschnitt ländliche Landkreise: + 8 Prozent
- Bewohnerparken:
Landkreis Biberach: 4
- Radverkehrsanteil am Modal-Split (Anteil der unterschiedlichen Verkehrsarten an den zurückgelegten Wegen):
Landkreis Biberach: 10 Prozent
Durchschnitt ländliche Landkreise: 6 Prozent

Insgesamt kann festgestellt werden, dass der Landkreis Biberach in Bezug auf die bauliche Realisierung von Radwegen entlang von Kreisstraßen auf einem guten Weg ist. Der Radverkehrsanteil am Modal-Split ist im Vergleich zum Durchschnitt ländlicher Gebiete überdurchschnittlich hoch. Nachholbedarf besteht beim Thema Radabstellplätze. In diesem Zusammenhang wird auch auf Ziffer acht des Vorberichts verwiesen.

3. Radwegeaus- und Neubau

Konzeptionelle Grundlage für die Entscheidung zur Umsetzung von Neu- und Ausbaumaßnahmen bei Radwegen im Landkreis Biberach bildet das Radwegemehrjahresprogramm, welches zuletzt in 2021 fortgeschrieben und vom Kreistag beschlossen wurde.

Der Landkreis Biberach ist im Regierungsbezirk Tübingen der einzige Landkreis, der die Kosten zur Herstellung der Radwege entlang von Kreisstraßen (Planung, Bau, Grunderwerb, Vermessung) bis auf die Kosten für naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen und die Mehrkosten bei kombinierten Geh-, Rad und Wirtschaftswegen vollständig trägt. In den

anderen Landkreisen erfolgt in der Regel eine Beteiligung der Gemeinden von 50 Prozent an den nicht durch Zuschüsse gedeckten Kosten.

Im Rahmen der Beratung zum Haushalt 2021 wurde durch den Kreistag beschlossen, ab dem Haushaltsjahr 2021 zirka 25 Prozent mehr Mittel in die Planung und den Bau von Radwegen zu investieren. Um dieses Ziel umsetzen zu können, wurde eine zusätzliche Personalstelle im Straßenamt in den Stellenplan aufgenommen, die sich ausschließlich um die Planung und den Bau von Radwegen kümmert. Diese Stelle ist seit dem 1. April 2021 besetzt.

Ziel des Straßenamtes ist es, pro Jahr zwei bis drei Radwege entlang von Kreisstraßen baulich zu realisieren. Aufgrund der steigenden fachlichen Anforderungen – auch im Zusammenhang mit den geforderten Unterlagen bei LGVFG-Förderanträgen – wird der Planungsprozess immer aufwendiger und zeitintensiver. Darüber hinaus sind die Grunderwerbsverhandlungen teilweise sehr langwierig. In mehreren Fällen konnte der Radweg aufgrund eines gescheiterten Grunderwerbs nicht realisiert werden. Vor diesem Hintergrund ist das gesteckte Ziel nicht immer erreichbar. In der mittelfristigen Finanzplanung für das Haushaltsjahr 2023 ist folgende Umsetzungskonzeption für die Radwege entlang von Kreisstraßen vorgesehen:

Radweg	Planung	Bau
K 7504 Laupertshausen - Äpfingen	abgeschlossen	in Bau
K 7515 Walpertshofen - Bußmannshausen	abgeschlossen	2023/2024
K 7547 Andelfingen - Pflummern	Planung weitestgehend abgeschlossen	Grunderwerb noch nicht erfolgt
K 7585 Oggelsbeuren - KGR Oberstadion	in Planung	ab 2024
K 7553 Binzwangen - Hundersingen	in Planung	ab 2024
K 7571 Ringschnait - Mittelbuch	abhängig von städtischer Maßnahme	ab 2024
K 7529 Winterstettenstadt - Ingoldingen	abgeschlossen	Grunderwerb noch nicht erfolgt
K 7570 Mittelbuch - Rottum	ab 2024	ab 2025
K 7569 Eberhardzell - Dietenwengen	ab 2024	ab 2025
K 7573 Füramoos - Bellamont	ab 2025	ab 2026
K 7508 Reinstetten - Hürbel	ab 2025	ab 2026
K 7597 Olzreute - Gensenweiler	ab 2025	ab 2026

Die Umsetzungskonzeption wird entsprechend des Planungs-, Grunderwerbs- bzw. Baufortschrittes jährlich fortgeschrieben.

4. Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Durch eine groß angelegte Beschilderungsaktion in den Jahren 1993 bis 1995 wurde eine Vielzahl an Rad- und Gehwegverbindungen im Landkreis Biberach ausgeschildert. Eine Erneuerung der Beschilderung erfolgte im Jahr 2009.

Das Land Baden-Württemberg hat die Radrouten des RadNETZ Baden-Württemberg in 2018 beschildert. Zu den Routen gehören die mit dem Landkreis, Städten und Gemeinden wichtigen Verbindungen für den Alltagsradverkehr sowie touristische Radwege wie der Donauradweg.

Auf der Grundlage der vorhandenen Beschilderung des Landkreises aus 2009 und der RadNETZ-Beschilderung des Landes ist geplant, eine Neukonzeption der Radwegebeschilderung im Landkreis Biberach zu erstellen und umzusetzen. Im Entwurf des Haushalts für 2024 sind entsprechende Planungsmittel für die Jahre 2024 und 2025 vorgesehen.

Im Rahmen einer Besichtigung mehrerer Radwegverbindungen unter Beteiligung der Polizei wurde vereinbart, dass zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Einzelfällen rote Furtmarkierungen sowie Fahrradpiktogramme angebracht werden sollen, um beispielsweise die Bevorrechtigung des Radverkehrs zu verdeutlichen. Diese Maßnahmen sollen Zug um Zug umgesetzt werden.

5. Kommunikation

Zur Förderung des Radverkehrs reicht allein der Ausbau der Infrastruktur nicht aus. Um das Mobilitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer nachhaltig hin zu umweltfreundlichen Verkehrsträgern zu verändern, braucht es eine aussagekräftige und attraktive Kommunikation, die die Vorteile des Radverkehrs in den Vordergrund stellt. Mehrere groß angelegte Kampagnen für den Radverkehr haben in den letzten Jahren gezeigt, dass Kommunikation wirkt. Auch die Initiative RadKULTUR des Landes Baden-Württemberg wurde durch eine umfangreiche wissenschaftliche Studie begleitet. Das Ergebnis: Kommunikation für den Radverkehr lohnt sich, denn sie verändert die Einstellung der Bürgerinnen und Bürger zum Radverkehr und bringt mehr Menschen aufs Rad.

Die Initiative RadKULTUR sowie die AGFK-BW (siehe Ziffer sechs) bieten Unterstützung bei der Durchführung von Kampagnen zur Radverkehrsförderung an. Nachfolgend Beispiele für Kampagnen aus der Initiative RadKULTUR:

- RadCheck
Radfahrer haben die Möglichkeit, ihre Räder von fachkundigen Mechanikern kostenlos durchchecken zu lassen.
- RadKULTUR-Tag
Auf einem zentralen Veranstaltungsort in der Innenstadt finden verschiedene Aktionen und Auftritte rund um das Fahrrad statt und es werden Services für Radfahrer angeboten. Ein vielseitiges Rahmenprogramm für die ganze Familie rückt das Fahrrad in den Mittelpunkt und macht Lust aufs Radfahren.
- LastenradVerleih
Der LastenradVerleih soll dabei unterstützen, Transporte bequem und vor allem unkompliziert von A nach B zu befördern. Dazu wird Vereinen, Unternehmen aber auch Bürgern kostenlos ein Lastenrad zur Verfügung gestellt, das für das individuelle Transportbedürfnis bestens ausgestattet ist.

Bisher hat die Verwaltung derartige Kampagnen aus personellen Gründen nicht durchgeführt.

Im Rahmen der Verwaltungs- und Finanzausschusssitzung vom 2. Dezember 2020 bzw. der Kreistagssitzung vom 9. Dezember 2020 wurde seitens der Verwaltung der Bedarf einer neuen Personalstelle für die Funktion des Kreiskoordinators für Radverkehr und Mobilitätsstationen erläutert (Vorlage-Nr. II-010-2020). Der Bund und das Land fördern derartige Personalstellen. Der Radwegekoordinator hätte u.a. die Aufgabe gehabt, sich um die Vorbereitung und Durchführung von entsprechenden Kampagnen zur Förderung des Radverkehrs zu kümmern. Die Einrichtung der Koordinatorenstelle für Radverkehr wurde seitens des Kreistags abgelehnt.

6. AGFK-BW-Mitgliedschaft

Der Landkreis Biberach ist seit 2017 Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW). Im Landkreis ist die Stadt Biberach Mitglied in der AGFK.

Die Verwaltung profitiert derzeit insbesondere vom Erfahrungs- und Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedern. Darüber hinaus finden durch die AGFK-BW eine Vielzahl an Schulungen zum Thema Radverkehrsförderung statt.

Die AGFK-BW ist besonders im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit eine große Hilfe für die Mitglieder. Dabei schafft die AGFK-BW dafür wertvolle Grundlagen, indem sie entsprechende Vorlagen produziert nach dem Prinzip: Zentral entwickeln, vor Ort einsetzen. Sie plant Marketing-Maßnahmen, verfasst Pressemitteilungen, produziert Broschüren und Plakate. Der Landkreis Biberach profitierte im Zusammenhang mit der Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit bei den Stadtradeln-Aktionen in den Jahren 2022 und 2023 sowie bei der Aktion „PendlerBrezel“.

Auch wenn die Unterstützung der AGFK-BW beim Thema Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit sehr hilfreich ist, so sind die Durchführung von Infokampagnen und sonstigen kommunikativen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung mit viel Arbeitsaufwand verbunden. Aus personellen Gründen wurden die Möglichkeiten, die sich aus der AGFK-Mitgliedschaft hinsichtlich dem Themenfeld Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ergeben, noch nicht ausgeschöpft.

7. Aufgaben der Städte und Gemeinden bei der Radverkehrsförderung

Die Städte und Gemeinden übernehmen bei der Radverkehrsförderung folgende Aufgaben:

- Bauliche Realisierung von Radwegen im Zuständigkeitsbereich der Städte und Gemeinden.
- Führung Radverkehr innerhalb der Ortsdurchfahrt.
- Radabstellanlagen.

8. Bedarf zusätzliche Personalstelle nachhaltige Mobilität

Wie ausgeführt, sind die Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung sehr vielseitig und umfangreich. Wie unter Ziffer drei dargelegt, wurde für die Erhöhung des Umfangs neuer Radwegemaßnahmen im Jahr 2021 eine neue Personalstelle für die Planung und Bau von Radwegen im Straßenamt geschaffen.

Die mit den klimapolitischen Zielsetzungen verbundene Verkehrswende ist eine der großen Aufgaben und Herausforderungen im Verkehrssektor. Der Radverkehr kann einen wesentlichen Beitrag zur Dekarbonisierung des Verkehrs leisten. Voraussetzung ist, dass der Bevölkerung eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung angeboten wird und der Umstieg aufs Rad dadurch attraktiver wird. Neben dem Ausbau des Radwegenetzes sind weitere attraktivitätssteigernde Maßnahmen wie beispielsweise die Schaffung von Fahrradstraßen, Fahrradstreifen und Fahrradabstellplätzen an Mobilitätsstationen zum Übergang auf den öffentlichen Nahverkehr notwendig. Wichtig dabei ist eine sichere und durchgängige Radverkehrsführung. Heute enden Radwege oft an der Ortstafel und der Radfahrer wird vom Radweg auf die Straße geleitet. Ziel muss es sein, in enger Abstimmung mit den Gemeinden und Städten, eine durchgängige und sichere Radverkehrsführung, vom Radweg zu den Mobilitätsstationen und wieder zum außerörtlichen Radwegnetz, anzubieten. Dies bedarf einem hohen Abstimmungs- und Koordinationsaufwand sowie eine Unterstützung der Gemeinden bei innerstädtischen Planungen, wie z. B. bei Mobilitätsstationen, Radstraßen, aber auch bei der Beantragung von Fördermitteln.

Am 1. Februar 2023 hat der Landtag das Gesetz zum Erlass eines Klimaschutz- und Klimawandelanpassungsgesetz (KlimaG BW) verabschiedet. Darin sind klare Vorgaben für mehr Klimaschutz festgeschrieben: Der Treibhausgasausstoß des Landes soll im Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 bis 2030 um mindestens 65 Prozent sinken. Bis 2040 soll über eine schrittweise Minderung Netto-Treibhausgasneutralität („Klimaneutralität“) erreicht sein. Die Emissionen des Verkehrssektors sollen bis 2030 um 55 Prozent reduziert werden. Um die Klimaschutzziele im Verkehr in Baden-Württemberg zu erreichen, braucht es gemeinsame Anstrengungen von Land, Landkreisen und Kommunen.

Zur Unterstützung kreisangehöriger Gemeinden bei dieser Aufgabe hat der Landtag sich im

Rahmen des KlimaG BW dazu entschieden, die Landkreise gesetzlich zur Einstellung von „Koordinatorinnen und Koordinatoren für Mobilität und Klimaschutz“ zu verpflichten (§ 29). Die Personalkosten werden folglich auch komplett vom Land erstattet. Im Entwurf des Stellenplans 2024 ist eine entsprechende Stelle vorgesehen.

Anlage:

Ergebnisse RadREPORT Baden-Württemberg 2022 (Anlage 1, öffentlich)