

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2020/013

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nei n	Enth
Bauausschuss	nicht öffentlich	10.02.2020	Kenntnisnahme			
Bauausschuss	öffentlich	09.03.2020	Vorberatung			
Jugendparlament	öffentlich	11.03.2020	Kenntnisnahme			
Gemeinderat	öffentlich	23.03.2020	Beschlussfassung			

Radverkehrskonzept 2020

Beschluss unter Berücksichtigung von Anträgen verschiedener Fraktionen

Antrag der Fraktion der Freien Wähler vom 21.09.2017

Haushaltsanträge der SPD-Fraktion zum HH 2018 und 2020

Haushaltsanträge der CDU-Fraktion zum HH 2019 und 2020

Haushaltsanträge der Fraktion der Grünen zum HH 2019 und 2020

I. Beschlussantrag

1. Das Radverkehrskonzept 2020 wird mit seinen Maßnahmen als Zielkonzept beschlossen.
2. Die in der Vorlage aufgeführten vorliegenden Anträge zum Thema Radverkehr gelten mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes als erledigt.
3. Eigenständige Maßnahmen sind entsprechend ihrer Priorität oder auf Antrag des Gemeinderates als Einzelmaßnahmen zu planen und die Planung mit Kostenschätzung zur Beschlussfassung vorzulegen.

II. Begründung

1) Kurzfassung

Die Stadt Biberach eignet sich aufgrund ihrer geringen Ausdehnung ausgezeichnet zum „Radfahren“. Ziel der Fortschreibung ist die Erhöhung des Radverkehrsanteils. Hierzu soll das Radfahren in Biberach noch sicherer, komfortabler und attraktiver gemacht werden.

Werden Zeit- und Energieaufwand in Relation zueinander gesetzt, so ist das Fahrrad bei Entfernungen unter 20 km das am besten geeignete und ökologischste Verkehrsmittel. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts aktualisiert die Datengrundlage und priorisiert die Maßnahmen. Hierdurch wird ein Überblick über die gesamten Maßnahmen der nächsten Jahre geschaffen.

2) Ausgangssituation

Die Stadt Biberach hat bereits 1978 ein Radwegkonzept aufgestellt, um der zentralen Aufgabe einer stadtverträglichen Gestaltung des Verkehrs und einem nachhaltigen Klimaschutz nachzukommen. Es bietet als Zielkonzept die zentrale Grundlage für die künftige Radverkehrsplanung der Stadt.

Seitdem konnten viele Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer höheren Attraktivität und Sicherheit im Radverkehr beigetragen haben. Dennoch ist es notwendig, das Konzept kontinuierlich fortzuschreiben. Zuletzt geschah dies mit dem „Radverkehrskonzept 2010“. Im Rahmen einer nichtöffentlichen Verkehrsklausur (DS 50/2014) wurde zudem der Stand des Radverkehrsnetzes diskutiert, aber es fand bisher keine Fortschreibung statt.

3) Entwurf Radverkehrskonzept 2020

Das Radverkehrskonzept 2020 stellt eine komplette Überarbeitung des Konzeptes aus dem Jahr 2010 dar und ist als eigenständiges Kapitel eines Mobilitätskonzeptes zu verstehen. In Anlage 2 ist in tabellarischer Form dargestellt, welche Maßnahmen seit 2010 fertiggestellt, welche Maßnahmen in das Radverkehrskonzept 2020 übernommen und welche Maßnahmen nicht weiterverfolgt werden.

Aus der Analyse der heutigen Situation heraus werden Mängel aufgezeigt und Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs vorgeschlagen. Die Analyse stützt sich auf eine Bestandsaufnahme, kontinuierliche Verkehrsbeobachtungen, die Auswertung der Radfahrerunfälle, die Bürgeranregungen und die Empfehlungen des Landes zum RadNetz Baden-Württemberg.

Analyse und Konzept gehen hierbei von der Innenstadt und deren Erreichbarkeit aus den verschiedenen Stadtteilen aus. Die Maßnahmen sind deshalb jeweils richtungsbezogen aufgeführt, so wie ein Radfahrer jeweils von der Innenstadt sein Wohnquartier erreicht bzw. umgekehrt. Durch diesen Wechsel zum quartiersbezogenen Wegekonzert wird die Orientierung vereinfacht. Mithilfe der quartiersbezogenen Konzeptpläne, des Übersichtplans und einer tabellarischen Zusammenfassung kann ein rascher Überblick über den Bestand bzw. notwendige Maßnahmen gewonnen werden. Es wird eine Priorisierung der Maßnahmen in

kurz-, mittel- und langfristig vorgeschlagen, die die Realisierbarkeit und die Dringlichkeit der Maßnahmen berücksichtigt.

Im Konzept werden nachfolgende Schwerpunkte gesetzt:

- Neu aufgenommen wurde das sogenannte „Biberacher Kreuz“ mit seinem Zentrum in der südlichen Innenstadt. Ziel ist es zu der bereits heute leistungsfähigen und attraktiven Nord-Süd-Verbindung eine neue, leistungsstarke Ost-West-Verbindung aufzubauen und die beiden Radverkehrsachsen miteinander zu verknüpfen. Hierin sind teilweise alte Maßnahmen wie die Wegführung entlang des Freibadgeländes als auch ein komplett neuer Ansatz unter Nutzung der ehem. Bahntrasse zu finden.
- Insgesamt 29 Maßnahmen zur Verbesserung von Radabstellanlagen bzw. -parkplätzen werden vorgeschlagen. Hier bilden die Innenstadt und das Bahnhofsumfeld den Schwerpunkt. Hervorzuheben ist ein Standortkonzept für 4 neue überdachte Radabstellanlagen, räumlich verteilt über die gesamte Altstadt.
- Das Radverkehrskonzept schlägt 70 infrastrukturelle Maßnahmen im Radwegenetz vor, wovon 14 Maßnahmen in Priorität 1 möglichst kurzfristig anzustoßen sind.

Ein Schwerpunkt für die kurzfristigen Maßnahmen liegt in der Planung, dem Neu- und Umbau von Radfahrstreifen entlang der B 312 in der Saulgauer Vorstadt, insbesondere der Kolpingstraße, Theaterstraße, der östlichen Riedlinger Straße, Felsengartenstraße und Saulgauer Straße. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Verbesserung des Radverkehrs im Bahnhofsumfeld und entlang des Zeppelinrings. Besonders berücksichtigt werden auch punktuelle Maßnahmen zur Entschärfung von Unfallhäufungsstellen und Gefahrenstellen.

4) Anträge der Fraktionen

Folgende, das Radverkehrskonzept tangierende Anträge liegen vor:

Radabstellanlagen Innenstadt

- FW (21.09.2017): Antrag für weitere Fahrradabstellplätze in der Innenstadt (z.B. am Schadenhof, am Kirchplatz, am Ochsenhauser Hof, am Klösterle, am Rathaus)
- SPD (HH-Anträge 2018): Antrag auf überdachte Abstellanlagen auf dem Hafenplatz
- CDU (HH-Anträge 2019): Aufzeigen alternativer Standorte für überdachte Fahrradabstellplätze
- CDU (HH-Anträge 2020): Antrag auf zeitnahe Errichtung überdachter Fahrradabstellplätze

Berücksichtigung im Radverkehrskonzept: In der Altstadt wird ein Netz an gut auffindbaren, überdachten Fahrradabstellplätzen vorgesehen. Durch die räumliche Verteilung der Standorte

soll eine gute Erreichbarkeit aller öffentlichen Einrichtungen, Einzelhandelslagen und Gastronomieangebote sichergestellt sein. Erfahrungen zeigen, dass erst bei Aufenthalten, die länger als 30 Minuten andauern, ein Abstellplatz mit Anschlussmöglichkeit für den Rahmen (diebstahlsicher) oder überdacht gesucht und der Radfahrende bereit ist, auch mehr als kurze Fußwege zum Ziel in Kauf zu nehmen.

Unter Berücksichtigung der Freihaltung des Markt- und Kirchplatzes mit nahezu vollständig angrenzender Denkmäler bietet der Hafenplatz unter allen Standorten die zentralste Möglichkeit eine überdachte Abstellanlage zu installieren. Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 325 vom 30.08.93 setzt Hafenplatz und westliche Waaghausstraße als Fußgängerzone fest mit Ausnahme von je zwei Kfz- Stellplätzen für Anwohner bzw. das Rathaus.

Grüne (HH-Anträge 2019) Antrag auf weitere Bügel für Fahrräder und E-Bikes auf dem Alten Postplatz

SPD (HH-Anträge 2020): Schaffung von Anreizen für moderne Mobilitätsformen, z.B. u.a. überdachte Radparkplätze

Berücksichtigung im Radverkehrskonzept: Es werden noch weitere dezentrale Abstellanlagen in der Innenstadt sowie eine zentrale und vier von jeder Himmelsrichtung an den „Haupteinfallstraßen“ erreichbare, überdachte Abstellanlagen vorgeschlagen.

Radverkehrsnetz

SPD (HH-Anträge 2020): Antrag auf Lückenschluss an Radwegen; Einrichtung von Mitfahrstreifen
Antrag auf Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und Verkehrssicherheit

Berücksichtigung im Radverkehrskonzept: Es werden vielfältige Maßnahmenvorschläge zum Lückenschluss, zur Verbesserung vorhandener Fahrradinfrastruktur und der Verkehrssicherheit gemacht.

Fahrradstraßen

Grüne (HH-Anträge 2019): Antrag auf Umwandlung der Adenauerallee in eine Fahrradstraße

Grüne (HH-Anträge 2020): Antrag auf Umwidmung der Adenauerallee, Breslaustraße, Raustraße, südlichen Felsengartenstraße und Martinstraße in Fahrradstraßen

Berücksichtigung im Radverkehrskonzept: Die Umwidmung der Breslaustraße zu einer Fahrradstraße ist vorgesehen. Die Umwidmung von weiteren Straßenabschnitten wird zurückge-

stellt, bis erste Erfahrungen aus der Breslaustraße vorliegen und die erforderlichen Verkehrszählungen und sonstige Randbedingungen geklärt sind.

Die aufgeführten, teils sehr allgemein formulierten Anträge der Fraktionen zum Thema Radverkehr, decken sich weitestgehend mit den Überlegungen der Verwaltung und konnten größtenteils im Radverkehrskonzept Berücksichtigung finden. Aus Gründen der Sitzungsökonomie sollen diese Anträge mit Beschluss des Radverkehrskonzeptes als erledigt angesehen werden.

Darüber hinaus liegen noch zwei Anträge zum HH 2020 der SPD zum Thema Reinigung und Winterdienst sowie der Grünen zum Thema Lastenfahrräder vor. Diese Themenbereiche sind nicht in das Radverkehrskonzept integriert und daher nicht Gegenstand dieser Vorlage.

5) Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Workshops

Die Biberacher Bürgerinnen und Bürger sowie Einpendler aus dem Landkreis Biberach wurden am 13.02.2019 im Rahmen der VHS-Reihe „BiberachWeiterBauen“ in den Prozess zur Entwicklung eines Konzepts als Experten für ihre Stadt mit eingebunden und ihre Wünsche sowie Anregungen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs in Biberach aufgenommen. Diese Wünsche und Anregungen wurden im verwaltungsinternen Arbeitskreis beraten, Lösungen diskutiert, in einer Radverkehrsschau auf eine Umsetzung überprüft und wenn möglich in den Entwurf eingearbeitet.

6) Beteiligung der Teilorte

Im Dezember 2019 wurde der Planentwurf in allen vier Teilorten jeweils im Rahmen einer öffentlichen Ortschaftsratssitzung vorgestellt und diskutiert. Ergebnis:

Der OR Stafflangen bittet die Stadt bzw. die Verwaltung den Radweg von den Weilern Egelsbach und Eichen mit der höchsten Dringlichkeit zu planen und zu bauen. Die Zuständigkeit für den Neubau eines Radwegs entlang der Kreisstraße liegt beim Landkreis, der die Maßnahme im Radwegeprogramm 2013 in Dringlichkeitsstufe 3 aufgenommen hat. Die Stadtverwaltung wird im Hinblick auf den Schulweg zwischen Weiler und Hauptort hinwirken, dass die Dringlichkeitsstufe angehoben wird. Außerdem wurde auf die gefährliche Querung über die L 280 in Höhe von Kleinstafflangen hingewiesen, für die noch keine Lösung erarbeitet bzw. ein Zeitplan vorliegt (Landesmaßnahme).

Im OR Mettenberg wurde erneut kontrovers die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt (OD) bzw. eine Anlage von Schutzstreifen diskutiert. Da bei PKW-Begegnungsverkehr bei schmaler Kernfahrbahn immer die Schutzstreifen überfahren werden, wird dies weiterhin abgelehnt. Es wurden weitere Prüfaufträge zur Umgestaltung der OD an die Verwaltung erteilt.

Die Belagssanierung des Tobelwegs sowie die weißen Randmarkierungen sind entlang der Außerorts-Radwege mit höchster Priorität durchzuführen. Der Radweg parallel zur Kreisstraße zwischen Mettenberg und Ellmannsweiler soll ebenfalls in eine höhere Dringlichkeit umgestuft werden, da er im Sommer zum Freibad genutzt wird.

Im OR Ringschnait wurde vorgeschlagen, den fehlenden Radweg parallel zum begrügten Ausbau der B 312 (Ringschnait- Jordanbad) weiterhin als fehlende Verbindung darzustellen, da es sich um die höhenmäßig geringsten Anstiege zwischen Biberach und Ringschnait handelt. Dies entspricht der Darstellung in Priorität 1 im Radwegeprogramm des Landkreises.

Im OR Rißegg wurde diskutiert, ob die Maßnahme 82 „Verlängerung einer Radwegverbindung durch das Schlierenbachtal“ in zwei Abschnitte mit unterschiedlicher Dringlichkeit unterteilt werden soll.

7) Mitgliedschaft bei der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen

Baden-Württemberg (AGFK-BW)

Die Stadt Biberach ist 2014 der AGFK-BW beigetreten mit dem Ziel eine fahrradfreundliche Stadt zu werden. Gemeinden, Städte und Landkreise, die das Fahrrad konsequent fördern, können sich um die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ bewerben - wenn sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllen. Die Mitgliedschaft der Stadt hat sich vor allem in den Bereichen „Erfahrungsaustausch mit anderen Kommunen“, „Initiierung und Unterstützung von Aktionen, Broschüren oder Presseartikeln“ sowie durch „Unterstützung bei infrastrukturellen Problemsituationen“ bewährt.

Ob eine Gemeinde bereits die Voraussetzungen als „Fahrradfreundliche Kommune“ erfüllt, kann anhand einer Checkliste (siehe Anlage 3) in der die verschiedenen Handlungsfelder dargestellt sind, überprüft werden, bevor der Aufwand für die tatsächliche Antragstellung erfolgt. Der 36 Seiten lange Antrag kann eingesehen werden unter:

https://www.fahrradland-bw.de/fileadmin/user_upload/fahrradlandbw/1_Radverkehr_in_BW/f_Landesauszeichnung_Fahrradfreundlich/2020_Fragebogen_Staedte_LA_FFK_BW.pdf

Es ist der Stadt Biberach ein Anliegen, mittelfristig einen entsprechenden Antrag zu stellen.

8) Kosten und Finanzierung

Bei dem Radverkehrskonzept 2020 handelt sich um ein Zielkonzept ohne direkte Kostenwirkung.

9) Weiteres Vorgehen

Das Konzept soll verwaltungsintern als verbindliches Zielkonzept verfolgt werden. Sofern im Rahmen der Straßenunterhaltung oder -sanierung Umbaumaßnahmen nötig werden, sollen die Maßnahmen Berücksichtigung finden. Eigenständige Radwege oder Maßnahmen sind entsprechend ihrer Priorität oder auf Antrag des Gemeinderates als Einzelmaßnahmen zu planen und dem Gemeinderat mit Kostenschätzung zur Beschlussfassung vorzulegen.

i.V. E. Fischer

Die über den Textteil hinausgehenden Anlagen werden den Fraktionen in zweifacher Ausfertigung zur Verfügung gestellt. Zusätzlich sind alle Planunterlagen über das Ratsinformationssystem digital abrufbar.

Anlage 1_Radverkehrskonzept 2020

Anlage 2_Umsetzungen - Bilanzierung 2010-2020

Anlage 3_Checkliste_Landesauszeichnung_Fahrradfreundliche_Kommune