

Kreistagsdrucksache Nr. 076/20

AZ. GB4/43

Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Zwischenstandsbericht zum Radverkehrskonzept und zur Zustandserfassung von Radwegen

Bericht

Kreistag (öffentlich) am 22.07.2020

1. Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen

In der Sitzung des Verwaltungs- und Technischen Ausschusses am 23.10.2018 hat die Verwaltung zuletzt über die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für den Landkreis Tübingen berichtet (vgl. KTDS 111/18). Im Herbst 2018 wurden im Zuge der Markterkundung insgesamt sechs im Bereich der Radverkehrskonzeption erfahrene Planungsbüros angefragt. Nach Sichtung und vergleichender Bewertung der fünf eingegangenen Angebote wurde im April 2019 das Ingenieurbüro brenner BERNARD ingenieure GmbH (Aalen) mit der Bearbeitung des Radverkehrskonzepts beauftragt. Die Kosten dafür belaufen sich laut Angebot auf 88.436,75 €.

Der Förderantrag des Landkreises Tübingen beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit war erfolgreich und wurde bewilligt. Der Bund fördert das Konzept im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative mit bis zu 50% der entstehenden Kosten. Im Haushaltsplan 2020 sind unter Produktgruppe 5110-2 auf S. 226 in Zeile Nr. 18 Mittel in Höhe von 60.000 € vorgesehen. Diese Mittel werden dieses Jahr abgerechnet. Hinzu kommen knapp 30.000 €, die bereits in 2019 abgerechnet wurden.

Hauptziel des Radverkehrskonzeptes ist die Entwicklung eines kreisweiten Radroutennetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr, und zwar unabhängig davon, wer die Baulast für die jeweilige Teilstrecke trägt. Das Untersuchungsgebiet des Landkreiskonzepts beschränkt sich auf die Gemarkungen der 12 Gemeinden, da die drei großen Kreisstädte Tübingen, Rottenburg a.N. und Mössingen bereits über eigene Radverkehrskonzepte verfügen oder derzeit erstellen lassen. Diese Konzepte werden mit dem Kreiskonzept abgestimmt, gemeinsam werden die Konzepte als Bestandteil des landkreisweiten Radverkehrskonzepts betrachtet. Beim ersten Workshop zum Radverkehrskonzept im Juli 2019 wurde in Abstimmung mit den Gemeinden ein zu prüfendes Radverkehrsnetz („Prüfnetz“) mit einer Streckenlänge von ca. 300 km definiert. Dabei handelt es sich um die für den Alltag und die Freizeit relevanten überörtlichen und baulastträgerübergreifenden Radverkehrsverbindungen.

Dieses Prüfnetz wurde von den Beauftragten des Planungsbüros vollständig befahren, qualitativ erfasst und mit den Qualitätsstandards des RadNETZes Baden-Württemberg abgeglichen. Mängel, Defizite oder Lücken im Netz wurden beschrieben und analysiert. Kriterien für die Qualität eines Radverkehrsnetzes sind, was die Strecken betrifft, die Direktheit der Wegeführung, die Ausbauqualität (Belagsbeschaffenheit, Breite) sowie die geeignete Führungsform des Radverkehrs (in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Kfz-Verkehrsmenge). Ferner sind Markierung, Beleuchtung und Befahrbarkeit für Räumfahrzeuge (Winterdienst) von hoher Bedeutung.

An den Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehrsnetz sind die sichere und umwegarme Führung mit guten Sichtbeziehungen entscheidend.

Die Planer haben unterschieden zwischen zu priorisierenden Maßnahmen (die Priorität wurde ermittelt aus der Netzbedeutung, der Verkehrssicherheit und der Ausbauqualität im Bestand) und Sofortmaßnahmen, die nicht priorisiert werden. Zu letzteren gehören z.B. einfache Beschilderungs- oder Markierungsmängel, aber auch besondere Gefahrenstellen, die schnellstmöglich beseitigt werden sollen.

Bei den Befahrungen wurden die festgestellten Mängel in insgesamt ca. 350 Maßnahmenblätter zusammengefasst, davon über 250 streckenbezogene Blätter und knapp 100 für Knotenpunkte. Insgesamt werden in den Blättern über 450 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Besonders häufig handelt es sich um Vorschläge zum Aus- bzw. Neubau von Radwegabschnitten und zur Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Danach folgen Belagsmaßnahmen und die Anlage von Querungshilfen oder sicheren Ein-/Ausleitungen für den Radverkehr. Weitere Vorschläge betreffen beispielsweise die Benutzungspflicht von Radwegen, die Einrichtung von Schutzstreifen, Randmarkierungen an Radwegen, Änderungen an Lichtsignalanlagen, Absenkungen und Furtmarkierungen sowie die Einrichtung von Fahrradstraßen.

Am 2. Juli 2020 fand eine zweite Beteiligungs- und Abstimmungsveranstaltung im Landratsamt Tübingen statt – aufgrund der Corona-Pandemie später als ursprünglich geplant und mit einer Beschränkung der Teilnahme auf die betroffenen Kommunen. Insgesamt brachten Vertreterinnen und Vertreter von neun Gemeinden ihre Vorstellungen ein. Bei diesem Workshop wurden die verschiedenen Maßnahmen vorgestellt, erläutert und diskutiert. Die Diskussion konzentrierte sich hauptsächlich auf die Vorschläge zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, auf die Qualitätsstandards von Bund und Land und auf die Fahrradstraßen. Zur Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit wurde von der Kreisverwaltung klargestellt, dass die Initiative hierfür aus den Gemeinden kommen und von ihnen mitgetragen werden muss. Von einzelnen Gemeinden würde eine Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung durch das Radverkehrskonzept begrüßt, Beispiele für positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, etwa in der Wannweiler Straße in Kirchentellinsfurt, wurden aufgezeigt. Die Qualitätsstandards des Landes wurden insoweit problematisiert, als dass sie auch für erst vor kurzem gebaute Wege und Brücken angewandt werden sollten, die nur in geringem Umfang von den empfohlenen Mindestbreiten abweichen. Solche Vorschläge sollen nicht in das Konzept aufgenommen werden. Für die Ausweisung von Fahrradstraßen wurden u. a. verkehrsrechtliche Hindernisse, etwa wegen notwendiger Umleitungsstrecken, thematisiert. Außerdem wurden die präsentierten Lösungsansätze für einzelne kritische Stellen im Radverkehrsnetz besprochen. Mit den Kommunen wurde vereinbart, dass sie ihre Anmerkungen kurzfristig schriftlich ergänzen und bei Bedarf noch Einzelgespräche mit der Kreisverwaltung führen können, vor allem im Hinblick darauf, welche rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorschläge zur Verfügung stehen.

Das beauftragte Ingenieurbüro wird die Diskussionsergebnisse aus dem Workshop und die im Zuge der nachfolgenden Beteiligung eingehenden Stellungnahmen berücksichtigen. Bei der weiteren Projektbearbeitung wird zudem das noch nicht vollständig untersuchte Themenfeld Radabstellanlagen im Zusammenhang mit der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV analysiert. Das in den letzten Jahren stark steigende Radverkehrsaufkommen verlangt nicht nur einen Ausbau der Radinfrastruktur, sondern auch konzeptionelle Überlegungen zur besseren Integration des Radverkehrs in den Gesamtverkehr.

Eine Unfallanalyse wird ebenfalls vorgenommen, auch um künftig Unfälle mit Fahrradbeteiligung einzudämmen. Auch die weiteren Inhalte des Konzepts wie z.B. die Energie- und Treibhausgasbilanz, die Potenzialanalyse sowie Kommunikations- und Verstetigungsstrategie werden in den kommenden Monaten bearbeitet. Es findet zudem die Beteiligung weiterer Träger öffentlicher Belange (z.B. ADFC, weitere Verkehrs- und Umweltverbände) statt. Der Abschluss des Projekts ist für Anfang des Jahres 2021 vorgesehen. Das neue Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen soll dann dem Kreistag zur Beschlussfassung vorgelegt werden.

2. Zustandserfassung Radwege

Im Rahmen der Beratungen zum Haushalt 2020 beauftragte der Kreistag auf Antrag der CDU-Fraktion die Verwaltung, den Zustand der Radwege entlang von Kreis-, Landes- und Bundesstraßen im Landkreis Tübingen zu erheben, den anstehenden Sanierungsaufwand zu ermitteln und dem Kreistag einen Maßnahmenkatalog vorzulegen.

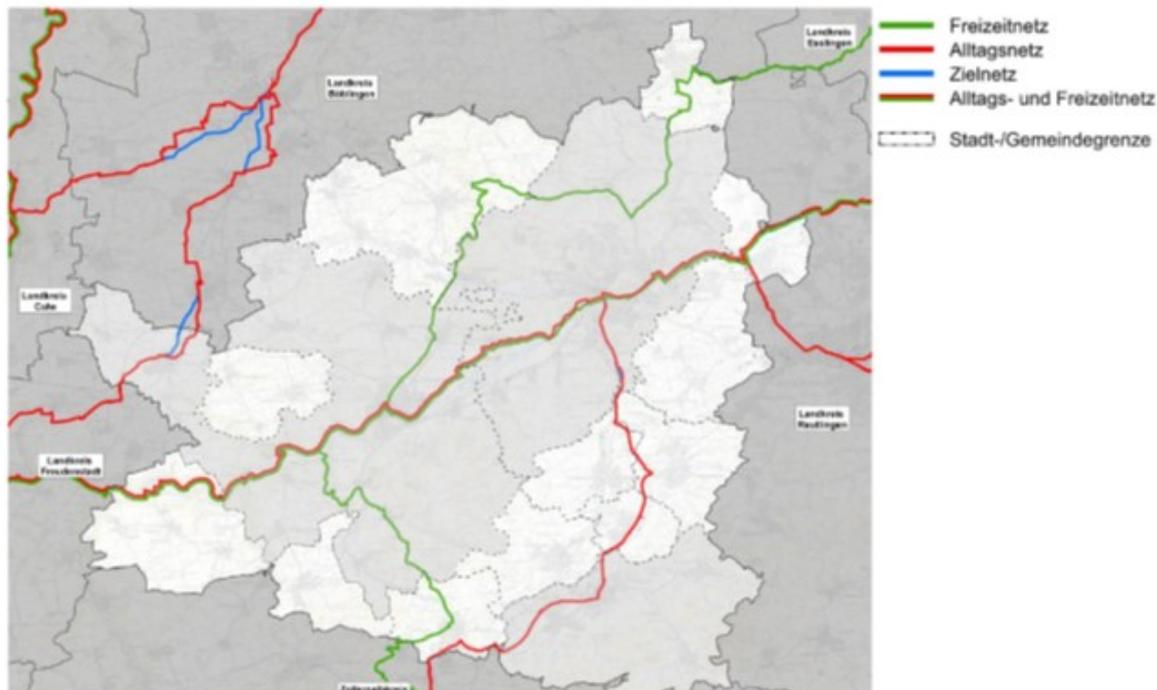
Dabei sollten die Ergebnisse anderer Befahrungen (beispielsweise im Rahmen des Radverkehrskonzepts des Landkreises Tübingen) miteinbezogen werden, um Doppelbefahrungen zu vermeiden. In den letzten Jahren wurden folgende Befahrungen vorgenommen:

- RadNETZ Baden-Württemberg (Erfassung aller maßgeblichen Qualitätskriterien wie z.B. Wegeführung, Markierungen, Beleuchtung usw.)
- Radverkehrskonzept des Landkreises Tübingen (Erfassung aller maßgeblichen Qualitätskriterien wie z.B. Wegeführung, Markierungen, Beleuchtung usw.) und Radverkehrskonzepte der großen Kreisstädte
- Radwege entlang von Landes- und Bundesstraßen (reine Zustandserfassung der Fahrbahn)

Zustandserfassung des RadNETZes Baden-Württemberg

Das Land Baden-Württemberg hat im Jahr 2014 das sog. RadNETZ Baden-Württemberg als landesweites Hauptwegenetz definiert und dieses durch Ingenieurbüros einer Analyse unterziehen lassen. Die RadNETZ-Strecken im Landkreis Tübingen wurden 2016 komplett befahren und analysiert. Diese Zustandsdaten hat die Kreisverwaltung den einzelnen Straßenbau-Lastträgern zugeordnet. Die den Landkreis betreffenden Maßnahmen im sog. Startstandard sind bereits umgesetzt, im Zielstandard sind sie in Planung oder ebenfalls umgesetzt. Die andere Straßenbau-Lastträger betreffenden Maßnahmen wurden an diese weitergegeben. Teilweise hat der Landkreis aber auch Maßnahmen, die den Bund oder das Land betreffen, auf deren Kosten selbst umgesetzt (z. B. Neckartalradweg und Schutzstreifen in Kirchentellinsfurt).

RadNETZ Baden-Württemberg im Landkreis Tübingen



Zustandserfassung im Rahmen der Radverkehrskonzepte

Im Rahmen der Erstellung des Radverkehrskonzepts für den Landkreis Tübingen wurde das Radwegenetz des Landkreises (rund 300 km) befahren und anhand von Maßnahmenblättern der Sanierungsbedarf detailliert ermittelt. Details dazu siehe unter Nr. 1.

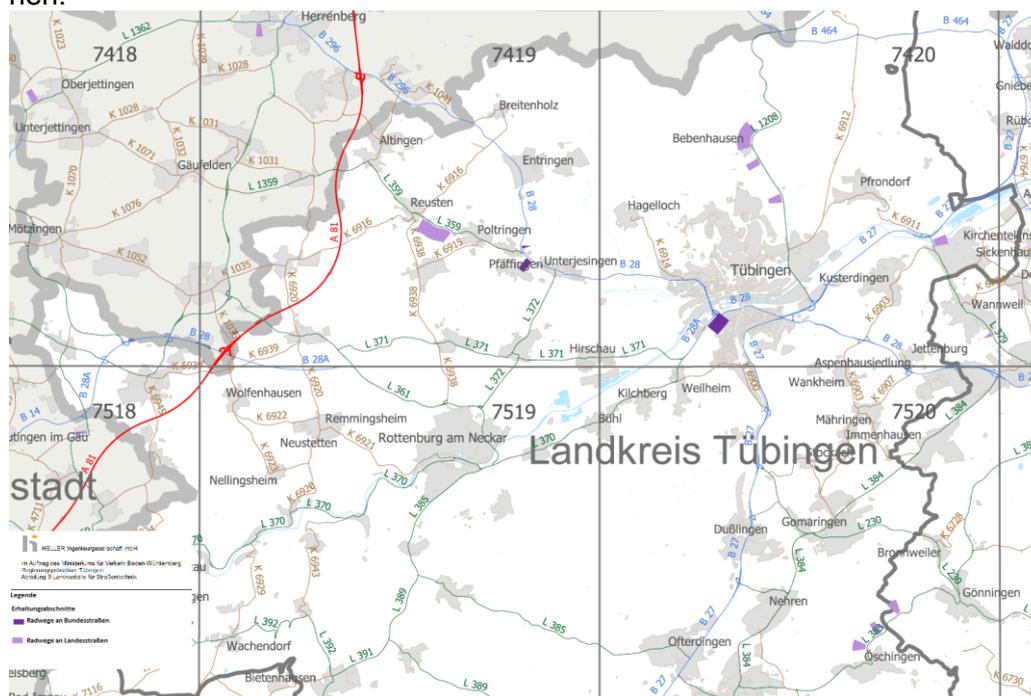
Die Stadt Rottenburg a.N. erarbeitet derzeit ebenso ein Radverkehrskonzept für ihre Gemarkung. Dieses Konzept wird vom gleichen Ingenieurbüro erstellt. Die Städte Tübingen und Mössingen haben ebenfalls Radverkehrskonzepte beschlossen und verfügen somit über umfassende Daten zum Zustand verschiedener Radwege, die in der Erfassungsmethode allerdings abweichen. Die Umsetzung der in den Radverkehrskonzepten der Großen Kreisstädte enthaltenen Maßnahmen obliegt zum großen Teil den jeweiligen Kommunen.

Radwege entlang von Landes- und Bundesstraßen

Im Jahr 2018 führte das Land erstmals eine landesweite Zustandserfassung der Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen durch. Ein Messfahrzeug zeichnete dabei den Zustand von rund 650 Kilometern Radwege an Bundes- und von rund 900 Kilometern an Landesstraßen im gesamten Land Baden-Württemberg auf.

Inzwischen wurden erste Zwischenergebnisse der Zustandserfassung bekanntgegeben, wonach über 60 Prozent der Radwege an Bundes- und Landesstraßen in gutem bis sehr gutem Zustand sind und etwa ein Drittel in einem unterdurchschnittlichen bzw. sanierungsbedürftigen Zustand sind. Mit den nun vorliegenden Daten sollen die Sanierungs- und Erhaltungsarbeiten effektiv gesteuert und der Zustand der Radwege in Baden-Württemberg systematisch und kontinuierlich verbessert werden.

Der Kartenausschnitt in der Abbildung unten zeigt den Sanierungsbedarf im Landkreis Tübingen bei Radwegen entlang von Bundesstraßen (dunkles lila) und entlang von Landesstraßen (helles lila). Diese Daten werden nun seitens des Landes weiter aufgearbeitet und sollen anhand von Dringlichkeitslisten in entsprechende Bauprogramme des Regierungspräsidiums münden. Nach Auskunft des Regierungspräsidiums Tübingen handelt es sich bei der bislang erfolgten Zustandserfassung um eine Befahrung Bundes- und Landesstraßen paralleler Wege ohne Prüfung der Baulast, Zuständigkeit und Wegeart. Eine entsprechende Prüfung wird derzeit vom Regierungspräsidium durchgeführt. Nach Abschluss der Prüfung werden die jeweiligen Baulastträger informiert, damit sie Sanierungsmaßnahmen einleiten können.



Darstellung der auf der Grundlage der Zustandserfassung und -bewertung 2018 für die straßenbegleitenden Radwege an den Bundes- und Landesstraßen ermittelten Erhaltungsabschnitte, Quelle: Regierungspräsidium Tübingen

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung schlägt vor, nach Auswertung der Ergebnisse im Rahmen des landkreiseigenen Radverkehrskonzepts und nach Abgleich der vom Land und den drei großen Kreisstädten erfassten Daten einen umfassenden Maßnahmenkatalog zu erstellen. Anschließend soll dem Kreistag ein Ausbauprogramm für die Radwege in eigener Baulast vorgelegt werden, welches auf den unterschiedlichen Konzepten aufbaut und zwischen einem Sofortprogramm und weiteren Prioritäten unterscheidet. Ob über die bereits erfolgten Befahrungen hinaus weitere Zustandserfassungen von einzelnen Radwegen im Landkreis notwendig werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden. Um Doppelerfassungen zu vermeiden, sollte hierzu zunächst die finale Auswertung der Zustandserfassung des Landes abgewartet werden und anschließend eine entsprechende Abgrenzung erfolgen.