

## Kreistagsdrucksache Nr. 041/21

**AZ. GB4/A43**

Anlagen: 3

### Tagesordnungspunkt

Straßenbau: Vorstellung des Radverkehrskonzepts des Landkreises Tübingen

#### Bericht

Kreistag (öffentlich) am 12.05.2021

---

#### Sachstand

In der Sitzung des Kreistags am 22.07.2020 hat die Verwaltung zuletzt über die Erstellung eines Radverkehrskonzepts für den Landkreis Tübingen berichtet (vgl. KTDS 076/20). Im Herbst 2018 wurden im Zuge der Markterkundung insgesamt sechs im Bereich der Radverkehrskonzeption erfahrene Planungsbüros angefragt. Nach Sichtung und vergleichender Bewertung von fünf eingegangenen Angeboten wurde im April 2019 das Ingenieurbüro brenner BERNARD ingenieure GmbH (Aalen) mit der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes beauftragt. Die Kosten dafür belaufen sich laut Angebot auf 88.436,75 €.

Der Landkreis Tübingen hat beim Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit erfolgreich einen Antrag zur Förderung des Radverkehrskonzeptes gestellt. Der Bund fördert das Konzept im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative mit 50 Prozent der entstehenden Kosten. Bis zum Ende des Jahres 2020 wurden Mittel in Höhe von rund 75.000 € für das Radverkehrskonzept verausgabt. Vom Bund gingen bislang Fördermittel in Höhe von rund 37.500 € ein. Die Restabwicklung der noch ausstehenden Mittel von etwa 13.000 € erfolgt im laufenden Jahr 2021.

Die Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes konnte im April 2021 erfolgreich abgeschlossen werden. Nachfolgend werden die einzelnen Planungsschritte und die daraus entwickelten Ergebnisse und Lösungsansätze zusammenfassend dargestellt. Die Gesamtfassung des Radverkehrskonzepts ist dieser Drucksache als Anlagen beigelegt.

Eine Vorstellung der Ergebnisse erfolgt in der Kreistagssitzung durch das beauftragte Büro.

#### **1. Ausgangslage und Zielsetzung**

Das Hauptziel des Radverkehrskonzeptes ist die Entwicklung eines kreisweiten Radroutennetzes für den Alltags- und Freizeitverkehr, unabhängig davon, wer die Baulast für den jeweiligen Radwegeabschnitt trägt. Das Radverkehrskonzept bildet somit einen Orientierungs- und Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur für die nächsten 8 bis 10 Jahre im Landkreis Tübingen und berücksichtigt begleitende Maßnahmen und Strategien zur Erhöhung des Radverkehrsanteils. Durch eine konsequente Förderung des Radverkehrs soll zusätzlich ein Beitrag zur Minderung von Treibhausgasemissionen erreicht werden.

#### **2. Netzkonzeption**

Das Untersuchungsgebiet des Radverkehrskonzeptes beschränkt sich auf die Gemarkungen von 12 Gemeinden im Landkreis Tübingen. Die drei Großen Kreisstädte Tübingen, Rottenburg a.N. und Mössingen verfügen bereits über eigene Radverkehrskonzepte. Diese Kon-

zepte wurden im Zuge der Bearbeitung des Radverkehrskonzeptes des Landkreises Tübingen berücksichtigt.

Für die Netzkonzeption wurden zunächst die wesentlichen Quellen und Ziele innerhalb des Landkreises ermittelt. Diese sind im Alltags- und Freizeitverkehr insbesondere Siedlungsschwerpunkte, Bahnhaltepunkte, Arbeitsplatzschwerpunkte oder Schulen. Anhand der Quell- und Zielverkehre wurde ein Wunschliniennetz erstellt, das auf das bestehende Straßen- und Wegenetz umgelegt wurde. Das Hauptnetz stellt dabei die wichtigsten Quell-Ziel-Verbindungen dar, das die Anforderungen an ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken, Vermeidung von Umwegen und eine verkehrssichere Infrastruktur erfüllen soll. Unterschieden wird hierbei in das Hauptnetz 1. Ordnung (überregional bedeutsame Strecken des RadNETZ Baden-Württemberg, Landesfernradwege und Radschnellverbindungen) und 2. Ordnung (Anbindung von Orten/Ortsteilen untereinander und an übergeordnete zentrale Orte).

### **3. Akteursbeteiligung**

Für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde eine umfangreiche Beteiligung der betroffenen Gemeinden in verschiedenen Stufen durchgeführt. Durch die Beteiligung der Gemeinden konnten wichtige Hinweise von Ortskundigen in die Konzeption einbezogen werden. Bei einem 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.

Am 2. Juli 2020 fand ein zweiter Workshop im Landratsamt Tübingen statt, bei dem die Vertreterinnen und Vertreter der Gemeinden ihre Vorstellungen einbringen konnten, die anschließend in die Maßnahmenkonzeption des Radverkehrskonzeptes übernommen wurden.

### **4. Unfallanalyse**

Für die Erarbeitung der Maßnahmenkonzeption wurde eine Unfallanalyse vorgenommen, um auch künftig Unfälle mit Fahrradbeteiligung weiter zu reduzieren. Insgesamt wurden 228 Unfälle zwischen dem 01.11.2016 und dem 31.10.2019 polizeilich erfasst, mit 34 Schwer- und 200 Leichtverletzten. Unfallhäufungsstrecken bzw. -stellen wurden näher betrachtet und konkrete Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit in die Maßnahmenkonzeption integriert.

### **5. Bestandserfassung, Mängelanalyse und Maßnahmenkonzeption**

Der Zustand des Radverkehrsnetzes im Landkreis Tübingen wurde in Anlehnung an die Erfassung des RadNETZes Baden-Württemberg aufgenommen. Das 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 der Strecken eines Radverkehrsnetzes sind die Direktheit der Wegeführung, die Ausbauqualität (Belagsbeschaffenheit, Breite) sowie die geeignete Führungsform des Radverkehrs (in Abhängigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Kfz-Verkehrsmenge). An Knotenpunkten mit dem Kfz-Verkehrsnetz ist eine sichere und direkte Führung mit guten Sichtbeziehungen entscheidend.

Bei den Befahrungen wurden die festgestellten Mängel in insgesamt ca. 350 Maßnahmenblättern baulastübergreifend zusammengefasst, davon über 250 streckenbezogene Blätter und knapp 100 für Knotenpunkte. Insgesamt werden in den Blättern über 450 Einzelmaßnahmen vorgeschlagen. Die Planer haben hierbei unterschieden zwischen zu priorisierenden Maßnahmen (die Priorität wurde ermittelt aus der Netzbedeutung, der Verkehrssicherheit

und der Ausbauqualität im Bestand) und Sofortmaßnahmen, die nicht priorisiert wurden. Zu letzteren gehören z.B. einfache Beschilderungs- oder Markierungsmängel, aber auch besondere Gefahrenstellen, die schnellstmöglich beseitigt werden sollen.

Bei den priorisierten Maßnahmen handelt es sich besonders häufig um Vorschläge zum Ausbau bzw. Neubau von Radwegabschnitten und um Prüfungen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Danach folgen Belagsmaßnahmen, die Anlage von Querungshilfen und ein sicheres Ein-/Ausleiten für den Radverkehr. Weitere Vorschläge betreffen beispielsweise die Benutzungspflicht von Radwegen, die Einrichtung von Schutzstreifen, Randmarkierungen an Radwegen, Änderungen an Lichtsignalanlagen, Absenkungen und Furtmarkierungen.

Die einzelnen Maßnahmenblätter wurden zur ersten Einordnung mit pauschalen Kostensätzen versehen. Diese dienen ausschließlich als grobe Orientierungshilfe und berücksichtigen nicht die Gegebenheiten vor Ort. Die tatsächlichen Kosten lassen sich erst im Zuge der detaillierten Entwurfsplanung ermitteln und es sind dabei größere Abweichungen zu erwarten. Die Planung und Durchführung von baulichen Radwegmaßnahmen unterliegen in der Regel einer Reihe von Unwägbarkeiten und Unsicherheiten, insbesondere hinsichtlich Fördermöglichkeiten, naturschutzrechtlicher Belange, Verzögerungen bei weiteren Planungsbeiträgen, des Grunderwerbes oder technischer Gegebenheiten, die erst bei Bauausführung zu Tage treten.

Beim 2. Workshop mit den Gemeinden wurden die verschiedenen Maßnahmenblätter 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 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 wurde eine Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung durch das Radverkehrskonzept begrüßt. Beispiele für positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, etwa in der Wannweiler Straße in Kirchentellinsfurt (L 379), 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 wurden nicht in das Konzept aufgenommen. 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.

Die Kommunen konnten dahingehend ihre Stellungnahmen aus dem 1. Workshop ergänzen. Zudem wurden im Rahmen des 2. Workshops Einzelgespräche mit der Kreisverwaltung geführt, vor allem im Hinblick darauf, welche rechtlichen und technischen Möglichkeiten zur Umsetzung der Vorschläge zur Verfügung stehen.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat die Diskussionsergebnisse aus dem 2. Workshop berücksichtigt und in das Radverkehrskonzept eingearbeitet. Den Gemeinden wurden im März 2021 die Maßnahmenblätter zur finalen Abstimmung vorgelegt. Die dabei vorgebrachten Änderungen und Ergänzungen wurden weitestgehend in die Maßnahmenblätter übernommen.

An dieser Stelle ist festzuhalten, dass es sich bei den im Radverkehrskonzept enthaltenen Maßnahmenvorschlägen in Baulast der Kreisgemeinden lediglich um unverbindliche Empfehlungen handelt. Eine Verpflichtung der Gemeinden zur Umsetzung dieser Maßnahmenvorschläge entfaltet das vorliegende Radverkehrskonzept nicht.

## **6. Fahrradabstellanlagen, Lade- und Verleihstationen**

Bei der weiteren Projektbearbeitung wurde das Themenfeld Fahrradabstellanlagen im Zusammenhang mit der Verknüpfung des Radverkehrs und 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. Entsprechend sollen Angebote und Anreize zugunsten attraktiver, geeigneter und qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten z.B. im Bereich von Bahnhöfen, Schulen, Arbeitsplatzstandorten oder öffentlichen Einrichtungen im Landkreis geschaffen werden. Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des ÖPNV dienen der Verkehrsmittelverknüpfung und können so den Umweltverband stärken.

## **7. Kommunikations- und Verstetigungsstrategie**

Durch umfangreiche, kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und durch konsequente Förderung des Radverkehrs soll das Bewusstsein für das Radfahren gesteigert und somit eine Verlagerung von PKW-Fahrten auf das Fahrrad erreicht werden. Bestehende Aktivitäten des Landkreises Tübingen, wie z.B. Thementouren mit informativen Tourenbüchern sollen beibehalten und neue Aktionen und Angebote geschaffen werden (z.B. Pedelec-Sicherheitstraining, Stadtradeln mit und in den Kommunen, etc.).

Ein weiteres Ziel ist eine konstante Vernetzung der Kommunen im Radverkehr im Landkreis Tübingen. Es soll ein regelmäßiger Austausch mit den benachbarten Landkreisen, der Stadt Reutlingen und dem Regierungspräsidium Tübingen (zuständig für die Radwege in der Baulast des Bundes und des Landes) stattfinden.

Innerhalb der Landkreisverwaltung erfolgt ein kontinuierlicher Austausch zum Radverkehr. Die Beteiligten von Straßen- und Radwegbau, von Tourismus- und internem Mobilitätsmanagement sowie der Verkehrsbehörde werden weiterhin projektbezogen zusammenarbeiten. Des Weiteren sollen Zählungen des Radverkehrs vorgenommen und Zählstellen eingerichtet werden. Damit lassen sich die Entwicklungen des Radverkehrs im Landkreis aufzeigen und Bewertungen bei einzelnen Maßnahmen mit Vorher-Nachher-Analysen durchführen. Die Personalausstattung soll entsprechend der neuen Aufgaben in regelmäßigen Abständen überprüft und bei Bedarf angepasst werden.

Zum Stand der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes im Landkreis Tübingen wird dem Kreistag in mehrjährigen Abständen berichtet.

## **8. Potenzialanalyse**

Im Landkreis Tübingen werden gegenüber dem Landesdurchschnitt deutlich mehr Fußwege zurückgelegt. Der öffentliche Verkehr wird für mehr Wege genutzt, ebenso das Rad, dies aber nur in der Stadtregion des Landkreises. In den ländlicheren Bereichen des Landkreises wird das Rad nur unterdurchschnittlich genutzt. Insofern besteht hier noch Nachholbedarf. Hierzu sind – neben einem Ausbau der Infrastruktur sowie einem alltagstauglichen und sicheren Radnetz – auch „weiche“ Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs aus den Bereichen Kommunikation und Marketing erforderlich. Durch diese zusätzlichen Maßnahmen soll sich bis zum Jahr 2030 eine CO<sub>2</sub>-Minderung von ca. 3.574 t pro Jahr durch die Verlagerung von PKW-Fahrten auf das Fahrrad ergeben.

## **9. Weiteres Vorgehen**

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.

Um Doppelbefahrungen zu vermeiden, verständigte man sich im Rahmen des Zwischen-

standsberichts zum Radverkehrskonzept im Kreistag am 22.07.2020 (vgl. KTDS 076/20) darauf, zunächst die Ergebnisse der Befahrungen im Zuge des landkreiseigenen Radverkehrskonzepts sowie die weiteren Ergebnisse der Befahrungen im Zusammenhang der Konzepte der drei Großen Kreisstädte, von RadNETZ Baden-Württemberg und der vom Land durchgeführten Zustandserfassung der Radwege entlang von Bundes- und Landesstraßen einfließen zu lassen.

Die Verwaltung schlägt vor, nach Auswertung der Ergebnisse im Rahmen des landkreiseigenen Radverkehrskonzepts und nach Abgleich der vom Bund, Land und den drei Großen Kreisstädten erfassten Daten einen Maßnahmenkatalog für die Maßnahmen in der Baulast des Landkreises zu erstellen. Dieser wird in der 3. Sitzungsrunde (VTA 07.07.2021, KT 21.07.2021) dem Kreistag in Form eines Ausbauprogramms zur Beschlussfassung vorgelegt. Weitergehende Zustandserfassungen und Befahrungen von einzelnen Radwegen sind zum jetzigen Zeitpunkt aus Sicht der Verwaltung nicht mehr erforderlich. Die bereits erfolgten Befahrungen entsprechen dem Ziel des damaligen Kreistagsbeschlusses der flächendeckenden Zustandserfassung des für den Alltags- und Freizeitverkehr maßgeblichen Radwegenetzes im Landkreis Tübingen.

Das Radverkehrskonzept des Landkreises beinhaltet auch zahlreiche Maßnahmen von Bund und Land. Diese werden dem Regierungspräsidium Tübingen vorgelegt. Ebenso werden die angrenzenden Landkreise in ihren Betroffenheiten über das Radverkehrskonzept informiert.