

# ALBSTADT

## DRUCKSACHE

Nr. 035/2020

Stadtplanungsamt

14.02.2020

**Betreff: Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Albstadt**

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Ö/NÖ	Zuständigkeit	Ergebnis
Gemeinderat	26.03.2020	Ö	Abgesagt	
Gemeinderat	25.06.2020	Ö	Kenntnisnahme	

### Beschlussvorschlag

Vom Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Albstadt wird Kenntnis genommen.

### Finanzielle Auswirkungen

Produktgruppe/Produkt/Projekt:

Bezeichnung:

Aufwendung/Auszahlungen: Euro

Finanzierung:

Planansatz Haushaltsjahr: Euro

Verpflichtungsermächtigungen

Haushaltsjahr: Euro

über- /außerplanmäßige

Aufwendungen/Auszahlungen: Euro

Haushaltsmittel gesamt: Euro

davon lt. Haushaltsplan für diese

Maßnahme vorgesehen: Euro

Haushaltsmittel:

stehen zur Verfügung  stehen nicht zur Verfügung  stehen nur in Höhe von Euro zur Verfügung

Deckungsvorschlag:

## Sachverhalt

### **Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Albstadt**

Diese Drucksache dient als Sachstandsbericht zum Radverkehrskonzept der Stadt Albstadt.

#### **1. Entstehung eines Alltagsradnetzes**

Bei der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Albstadt steht an oberster Stelle das Ziel ein funktionsfähiges Konzept für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.

Dieses Radverkehrskonzept ist nicht mit dem Konzept für Mountainbike (MTB) oder dem touristischen Radnetz zu vergleichen, welche dem Tourismus zugeordnet sind. Beide Konzepte erfüllen unterschiedliche Bedürfnisse. Bei einem Alltagsnetz möchte man das Rad für alltägliche Aufgaben, wie den täglichen Weg zum Arbeitsplatz, zum nächstgelegenen Einkaufsgelegenheit oder zur Schule, nutzen. Die dafür genutzten Wege sollen gut ausgeschildert sein und die Radfahrer schnell und ohne große Umwege an ihr Ziel bringen und dabei einen hohen Sicherheitsstandard, sowie Radabstellanlagen an wichtigen Knotenpunkten vorweisen. Eine regelmäßige Überprüfung dieser Radverkehrsstrecken soll diesen Standard sichern.

Die Streckenauswahl wurde unter Berücksichtigung der folgenden Kriterien getroffen:

- Befahrbarkeit im Bestand ohne Umsetzung einzelner Maßnahmen
- Anbindung aller Ortsteile und Siedlungsgebiete der Stadt
- Möglichst direkte Führung und Minimierung von Umwegen
- Minimierung von Steigungsstrecken
- Führung des Radverkehrs im untergeordneten Straßennetz, wo eine sichere Fahrbahnbenutzung möglich ist (Tempo 30 und/oder geringes Kfz-Verkehrsaufkommen)

Oder:

- Führung auf Straßen, auf denen Radverkehrsanlagen entsprechend dem Stand der Technik existieren oder hergestellt werden können

#### **2. Landesauszeichnung Fahrradfreundliche Kommune Baden-Württemberg**

Gemeinden, Städte und Landkreise, die das Fahrrad konsequent fördern, können sich um die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune“ bewerben - wenn sie die notwendigen Voraussetzungen erfüllen. Die NVBW - Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH koordiniert das Verfahren zur Vergabe der Auszeichnung im Auftrag des Verkehrsministeriums (VM).

Ein Ziel der Stadt Albstadt wäre es, sich nach Schließung des Radnetzes für eine solche Auszeichnung zu bewerben. Zum heutigen Zeitpunkt kann eine Bewerbung noch nicht erfolgen.

#### **3. Ausgangslage und Grundlage der Planungen**

Als Ausgangslage und Grundlage der einzelnen Planungen galten schon bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes im Jahre 2015 die einzelnen Radverkehrskonzepte des Landes und des Landkreises. So wurde Ende des Jahres 2013 vom Zollernalbkreis die Entwicklung einer kreisweiten, einheitlichen Fahrradrouutenwegweisung in Auftrag gegeben und umgesetzt. Parallel dazu hatte auch das Land Baden-Württemberg damit begonnen, ein landesweites Radrouutenetz (RadNETZ BW) zu entwickeln, welches auch die Stadt Albstadt über die Relation Balingen-Albstadt-Sigmaringen mit einbindet. Langfristiges Ziel des Landes dabei ist es, dieses Netz durchgängig nach höchsten technischen Standards auszubauen. Die Umsetzung der mit dem RadNETZ verbundenen Planungen liegt dabei in der Zuständigkeit der jeweiligen Baulastträger, werden jedoch im Rahmen des LGVFG-Programms gefördert.

Auch das im Jahr 2000 erstellte Radverkehrsnetz der Stadt Albstadt wurde bei den Planungen zum wachsenden Radrouutenetz (Beschluss 2015), mit berücksichtigt und einige damals vorgesehene Strecken mit in das wachsende Netz übernommen.

Es war 2015 vorgesehen, dass das gesamte Radverkehrskonzept mit der Hilfe von sogenannten

Netzbausteinen umgesetzt wird. Dadurch ergab sich das wachsendes Fahrradrouthenetz.

#### **4. Beschluss des Radverkehrskonzeptes 2015**

In der Gemeinderatsitzung am 23. Juli 2015 (Drucksache 110/2015) wurde der Strategie „Wachsendes Fahrradrouthenetz“ zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zugestimmt. Dadurch wurde die Verwaltung beauftragt, die Planungen für die definierten Netzbausteine gemäß des angedachten Zeitplans durchzuführen. Die benötigten Haushaltsansätze zu den Kosten für Planung und Bau von Radverkehrsanlagen sowie zur Radverkehrserhebungen wurden im Haushalt eingestellt.

Die Umsetzungsplanungen sollten anhand von drei unterschiedlichen Prioritätenstufen erfolgen.

Priorität 1 sah dabei den radverkehrsgerechten Ausbau der Tailfinger und Ebinger Innenstadt vor.

Diese beiden Stadtzentren sollten dann in Priorität 2 miteinander verbunden und ebenso Verbindungen ins Eyachtal und nach Onstmettingen hergestellt werden.

Die Schließung des Netzes sollte dann im Zuge der Priorität 3 erfolgen, sodass man am Ende ein schlüssiges Gesamtnetz erhält.

Sollte in einem Bereich des geplanten Radrouthenetzes eine Straßenbaumaßnahme anstehen, so sollte im Zuge dieser, unabhängig der zugeteilten Prioritäten ebenso die vorgesehene Baumaßnahme für das Radnetz umgesetzt werden.

#### **5. Zusammenführung zu einem gesamten Radverkehrskonzept**

Unter der Berücksichtigung der heutigen und zukünftigen Ansprüche an ein Radverkehrskonzept, erfolgte im Sommer 2019 eine gezielte Zusammenführung der bisher existierenden Radverkehrskonzepte (RadNETZ BW, Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2000, Radverkehrskonzept des Zollernalbkreises und das wachsende Radrouthenetz 2015). Dabei wurden vor allem die heutigen Mobilitätsstandards, sowie die sozialen Anforderungen, an ein Radverkehrskonzept betrachtet.

Dies umfasst, neben der Planung der einzelnen Fahrtrouten, auch die Installation von einzelnen Abstellanlagen, die Anbringung einer Beschilderung und schließlich die Erfolgskontrolle mit der Hilfe von Radverkehrszählungen. Durch die wachsende Elektromobilität im Bereich des Radverkehrs und der immer weiter erfolgende Ausbau des ÖPNVs wurden auch solche Kriterien, wie Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrräder und die Anlage von Bike+Ride Anlagen mit in die Planungen einbezogen.

#### **6. Bisherige Umsetzungen**

In den letzten Jahren, seit Beschluss des Radverkehrskonzeptes, sind folgende Maßnahmen umgesetzt worden:

##### **Ebingen**

- Anlegung eines Radschutzstreifens im Bereich der Langwatte
- Öffnung der Einbahnstraße im Kirchengraben für die Radfahrer in Gegenrichtung
- Bau eines Radweges in der Sonnenstraße im Bereich des Albcenters bis zur Kirche St.-Martin
- Markierung eines Radschutzstreifens in der Schmiechastraße im Bereich des Schloßberg-Centers
- Markierung eines Radschutzstreifens im Bereich Bleichestraße/Untere Vorstadt
- Markierung eines Schutzstreifens und Öffnung der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung in der Hohenzollerstraße

##### **Tailfinger**

- Anlegung eines Radschutzstreifens in der Adlerstraße im Bereich Bauernscheuer
- Anlegung eines Schutzstreifens in der Ludwigstraße
- Neugestaltung eines Zweirichtungsradweges in der Tulpenstraße
- Fahrradständer verteilt im Bereich der Neuen Mitte

## **7. Geplante Maßnahmen**

Momentan ist die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Planung. Hier wird in Klammern das jeweilige voraussichtliche Realisierungsjahr angezeigt, sofern für die Maßnahme entsprechende Haushaltsmittel vorhanden sind.

### **Ebingen**

- Anlegung eines Radschutzstreifens in Richtung Norden in der Schmiechastraße und Aufhebung des Geh- und Radwegs für Radfahrer in Richtung Norden (2020)
- Planungen für die Radverkehrsführung im Bereich Knotenpunkt Untere Vorstadt / Sigmaringer Straße / Jakobstraße (2020)
- Wiedereröffnung des Radweges in der Bleichestraße im Bereich des Talgangbahnviadukts (2020)
- Markierung eines Innenrings Kreisverkehr Gymnasiumstraße

### **Onstmettingen**

- Planungen für die Radverkehrsführung im Bereich Ortseingang Süd Onstmettingen und entlang der L360 in Richtung Tailfingen (2020)

### **Truchteltingen**

- Bau eines Radwegs in der Katharinenstraße/Bullentäle (2020)
- Markierung eines Innenrings im Kreisverkehr Raiffeisenstraße/Konrad-Adenauer-Straße (2020)
- Öffnung der alten Talgangstraße ausschließlich für den Rad- und Fußverkehr zwischen Truchteltingen und Ebingen (2020)

### **Tailfingen**

- Markierung eines Radschutzstreifens in der Heutalstraße (2020)
- Umgestaltung der Unteren Bachstraße zur Fahrradstraße und Aufhebung des Zweirichtungsradweges vom Knotenpunkt Lange Straße bis Knotenpunkt Thaliastraße (2020)
- Markierung eines Radschutzstreifens in der Pfeffinger Straße (2020)
- Markierung eines Radschutzstreifens in der Neuweiler Straße (2020)
- Verlängerung der Weißdornstraße durch einen Radweg (2020)
- Auflösung des gemeinsamen Geh- und Radwegs entlang der L360

## **8. Näher zu betrachtende Bereiche**

Bei der Zusammenführung der einzelnen Konzepte (Radwegeplanungen von Land und Landkreis und das Radverkehrskonzeptes 2015) sind noch Punkte aufgetaucht, welche in nächster Zeit erneut betrachtet werden müssen, z.B.:

- Schaffung von überörtlichen Verbindungen (z. B.: nach Bitz oder Bisingen)
- Streckenteile im bestehenden Netz (z.B.: Weiterführung des Radwegs entlang der Eyach oder Erschließung des Waldheims)

Dabei ist die Stadtverwaltung für Anregungen aus der Bürgerschaft jederzeit offen.

## **9. Die Komponenten des Radverkehrskonzeptes**

Grundsätzlich wurden die Komponenten des beschlossenen Radverkehrskonzeptes beibehalten. Neben der durchgängigen Befahrbarkeit eines Radverkehrskonzeptes besteht es ebenso aus dem Angebot an Fahrradabstellmöglichkeiten, einer entsprechenden Beschilderung und das Angebot an diversen

Lademöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrräder.

### **9.1 Fahrradabstellanlagen**

Um weitere attraktive Rahmenbedingungen für das Radfahren zu schaffen, werden auch die Fahrradabstellanlagen mit in die Planungen einbezogen. Dies hat vor allem den Hintergrund, da es in einer Stadt, wie Albstadt, aufgrund der wechselseitigen Topographie sehr viele hochwertige Fahrräder gibt. So werden zum Beispiel, um den Umstieg zum ÖPNV und den allgemeinen Pendlerverkehr besser zu fördern, vornehmlich im Bereich von Bahnhöfen, Bushaltestellen und Busbahnhöfen sogenannte Bike+Ride Anlagen geplant.

### **9.2 Ladeinfrastruktur im Rahmen des Elektromobilitätskonzepts**

Die Erstellung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur ist im Elektromobilitätskonzept dargestellt und wird auch im Zuge dessen umgesetzt.

### **9.3 Wegweisung**

Grundsätzlich sollen die gesamten innerstädtischen Radstrecken ausgeschildert werden. An den Punkten, wo es zu Konflikten mit der Beschilderung des Landkreises kommt, müssen dementsprechende Abstimmungen erfolgen.

### **9.4 Öffentlichkeitsarbeit**

Um den Radverkehr immer weiter zu fördern spielt die Öffentlichkeitsarbeit eine wichtige Rolle. Maßnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit betreffen die Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei werden die Bürger über die verschiedenen Führungsformen, wie Radschutzstreifen oder die Anlegung von Fahrradstraßen informiert.

### **9.5 Radverkehrserhebungen**

Als Planungsgrundlage und Wirkungskontrolle sollen regelmäßig Radverkehrszählungen durchgeführt werden. Eine umfangreiche Erhebung an allen wichtigen Radrouten der Stadt sollte alle 5 Jahre erfolgen. Dabei ist festzuhalten, dass eine solche Erhebung erst dann erfolgen kann, wenn es eine erste durchgängige Radverkehrsrouten durch das Stadtgebiet gibt, welche auch dementsprechend ausgeschildert ist.

## **10. Haushaltsmittel**

Bisherige Haushaltsmittel sind, sofern die jeweiligen Maßnahmen umgesetzt wurden, abgeflossen. Weitere Mittel wurden im Rahmen der Planungen (Katharinenstraße / Bullentäle, Bleichestraße / Talgangbahnviadukt) im Haushaltsplan 2020 eingestellt. Für alle zukünftig anstehenden Planungen und Umsetzungen müssen die nun jeweils benötigten Haushaltsmittel neu strukturiert und anhand der jeweiligen priorisierten neuen Maßnahmen angemeldet werden. Ebenso erfolgt dies mit etwaigen Fördergeldern (LGVFG), welche auch zu jeder Maßnahme neu beantragt werden müssen.

## **11. Weiteres Vorgehen**

Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes soll in den nächsten Jahren stetig vorangetrieben werden, sodass man nach und nach ein kontinuierlich befahrbares Radverkehrsnetz erhält, das dem aktuellen Sicherheitsstandard und dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Nur so kann der Radverkehr in der Stadt Albstadt nachhaltig und effizient gefördert werden.

Dazu gehört ebenfalls die Erstellung von Prioritäten für das kommende Haushaltsjahr 2021, sowie die mittelfristige Finanzplanung.

