

Planlaufzeit: Juli 2017 –Juli 2018

Kurzwort: Radverkehrskonzept

Vorhabensthema:

Der Landkreis Heilbronn hat es sich zum Ziel gesetzt, durch eine verbesserte Fahrradinfrastruktur sowie eine abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit zu einer höheren Fahrradnutzung beizutragen. Bürger sollen vermehrt das Auto stehen lassen und auf das Fahrrad, bei längeren Strecken in Kombination mit dem ÖPNV, umsteigen.

Dadurch werden gleich mehrere Ziele erreicht. Zum einen wird ein Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele vom Land Baden-Württemberg sowie vom Bund geleistet, zum anderen steigt durch einen höheren Radverkehrsanteil auch die Lebensqualität innerhalb der Städte und Gemeinden. Das sich insbesondere in den Ballungsräumen an der Leistungsgrenze befindende Straßennetz soll entlastet werden. Der Straßenraum soll zu Gunsten von Fuß- und Radverkehr umverteilt werden.

Vor diesem Hintergrund soll das bestehende, hauptsächlich auf den Freizeitverkehr ausgerichtete Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2003 grundlegend überarbeitet und fortgeschrieben werden. Mit dem Zielhorizont 2030 soll dabei ein gut ausgebautes und lückenloses Radverkehrsnetz entstehen. Eine Überprüfung des vorhandenen Konzeptes durch die Verwaltung sowie eine Abfrage der Bedürfnisse der Kommunen hat ergeben, dass das vorhandene Konzept nicht mehr zeitgemäß ist. Wesentliche Radverbindungen, teilweise auch bedeutende Schulverbindungen, sind nicht Bestandteil des Konzeptes. Die folgende Grafik zeigt eines von zahlreichen Beispielen, wo wichtige Radverbindungen fehlen.

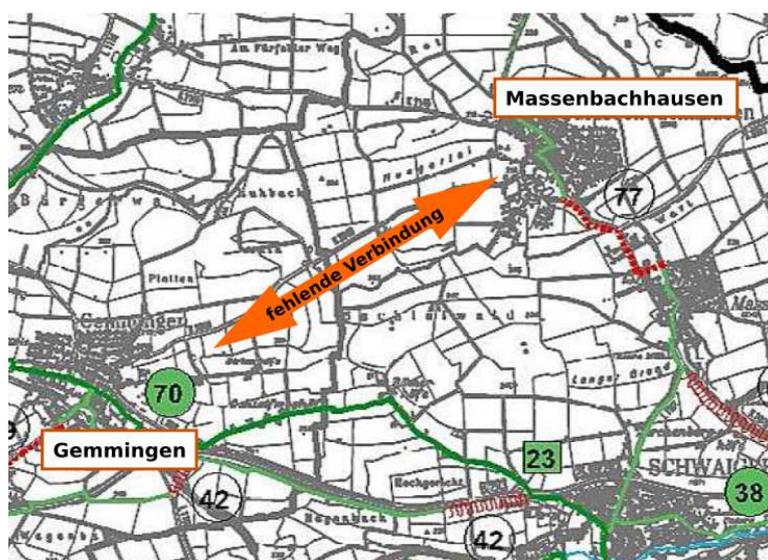


Abbildung 1: Netzplan Radverkehrskonzept 2003 mit fehlender bedeutender Verbindung für den Alltags- und Schülerverkehr

Dass auch die Bürger großes Interesse am Thema Radverkehr haben, zeigt die rege Teilnahme am Projekt Stadtradeln. Unter den Landkreisen liegt der Kreis Heilbronn mit 191.000 geradelten Kilometern auf Platz 1 in Baden-Württemberg und auf Platz 6 deutschlandweit.

Die über die Mängelplattform Radar eingegangenen Meldungen sollen ebenso in das Konzept einfließen wie die bereits vorhandenen aktuellen städtischen Radverkehrskonzepte (u.a. Brackenheim, Bad Rappenau) mit ihren Maßnahmenempfehlungen.

Den Rahmen für das geplante Radverkehrskonzept des Landkreises bilden die Verbindungen und Maßnahmen des RadNETZ Baden-Württemberg.

Ein wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes sollen mit Blick auf das Ziel CO₂-Einsparungen die Arbeitsprogramme E-Bike-Schnellverbindungen zwischen den Kreiskommunen und dem Oberzentrum Heilbronn sowie Bike-and-Ride-Nutzung bilden. Durch die gute Erschließung des Landkreis Heilbronn durch mehrere Stadtbahnlinien, liegt hier ein großes Potenzial.

Diese beiden Arbeitsprogramme sind sehr gut dafür geeignet, längere Kfz-Fahrten zu vermeiden und dadurch CO₂-Emissionen einzusparen.

1. Energie- und CO₂-Bilanz

Klimaerwärmung und der verursachende CO₂-Ausstoß sind die Herausforderung des 21. Jahrhunderts.

Die globalen Folgekosten sind bereits jetzt enorm, eine zukünftige Entwicklung kaum seriös vorhersehbar. Klar ist jedoch, dass die Folgekosten weiter steigen werden.

Die steigende Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre ist maßgeblich verantwortlich für die überdurchschnittlich rasche Erwärmung der Erdatmosphäre. Der damit einhergehende globale Klimawandel hat nachteilige Auswirkungen auf die Ökosysteme sowie erhebliche wirtschaftliche und soziale Folgen.

Alle Bereiche des öffentlichen und privaten Lebens sind hierbei als Verursacher in die Pflicht zu nehmen, zu einer Reduzierung und langfristig zu einer Nullabsenkung der CO₂-Emissionen beizutragen.

Auf den Verkehrssektor entfallen nach einer Berechnung des Instituts für Energie- und Umweltforschung ifeu (siehe Abbildung 1) 19 Prozent des Endenergieverbrauches.

Endenergieverbrauch nach Verbrauchssektoren in Musterstadt 2010

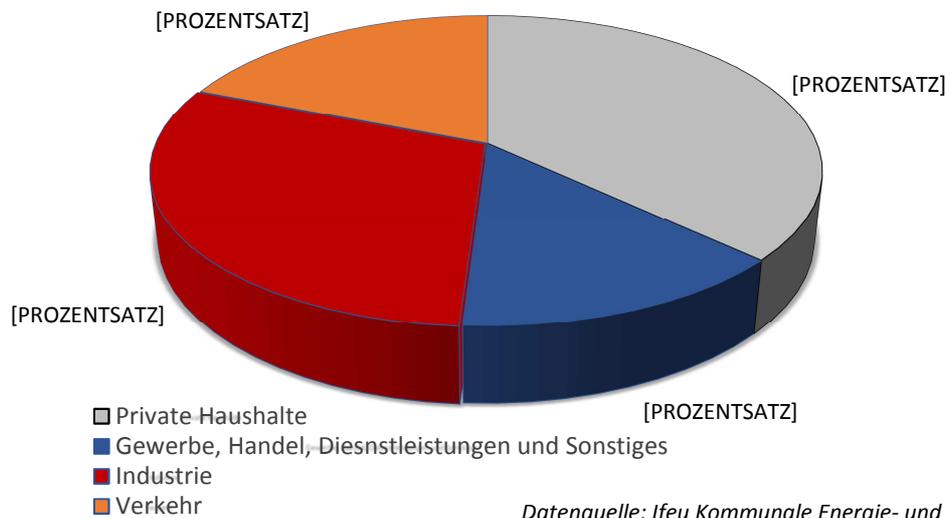


Abbildung 2: Endenergieverbrauch nach Verbrauchssektoren in Musterstadt 2010

Dass insbesondere im Verkehrssektor ein Umdenken dringend erforderlich ist, zeigt die Entwicklung der CO₂-Emissionen im Vergleich zu den anderen Verursachersektoren. Zieht man als Bezugsjahr das Jahr 1990 heran, ist die Verringerung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor im Vergleich zu den weiteren Sektoren mit gut fünf Prozent äußerst gering. Positiv herauszuheben sind die Anstrengungen im Bereich Gewerbe, Handel, Dienstleistungen, die die sektorbezogenen CO₂-Emissionen nahezu halbieren konnten.

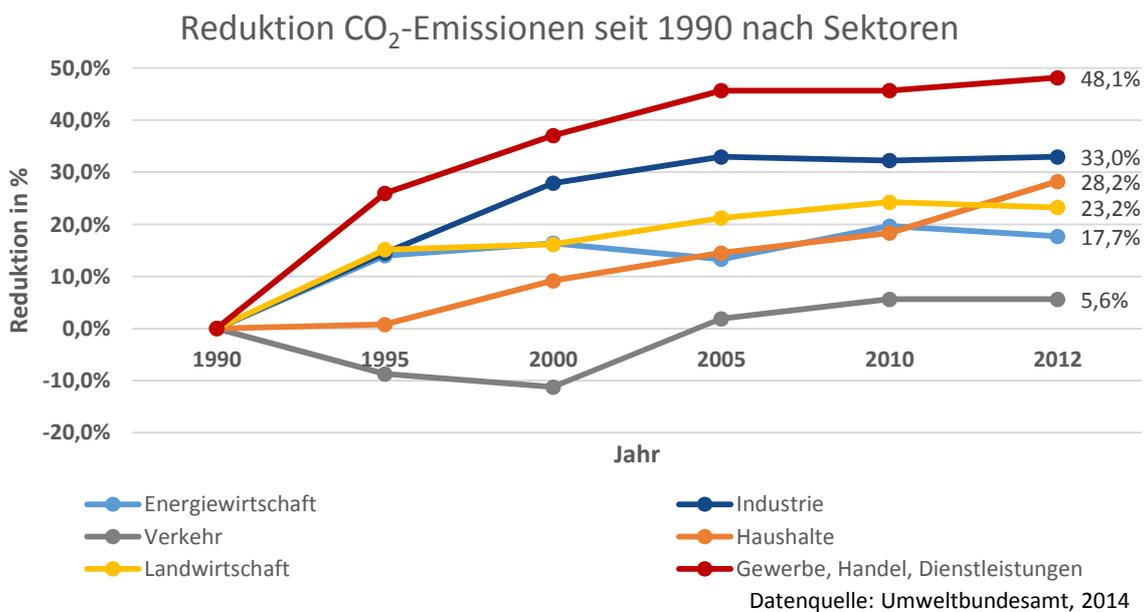


Abbildung 3: Reduktion CO₂-Emissionen seit 1990 nach Sektoren

Damit der Verkehr auf lange Sicht zur CO₂-Minderung und zum Klimaschutz beiträgt, ist eine drastische Senkung verkehrsbedingter CO₂-Emissionen zu erreichen. Das Umweltbundesamt

schlägt u.a. vor, Maßnahmen im Bereich Radverkehr zu ergreifen, damit die Klimaschutzziele der Bundesregierung erreicht werden können.

Bei der Zielvereinbarung spielen Europa und Deutschland hierbei eine Vorreiterrolle. Im Sinne des Umweltschutzes, aber auch zur Verhinderung oder Verminderung von potentiellen Schäden an der Wirtschaft und der Lebensqualität, soll bis zum Jahr 2020 der CO₂-Ausstoß in der EU um 20 bis 30%, verglichen mit dem Ausstoß im Jahr 1990, reduziert werden.

Die Bundesregierung gibt für Deutschland sogar 40% bis 2020 und 80 bis 95% bis 2050 als Ziel an. Das Land Baden-Württemberg orientiert sich in dem 2013 verabschiedeten Klimaschutzgesetz an den Zielen der Bundesregierung und will ebenfalls bezogen auf das Jahr 1990 bis zum Jahr 2020 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 90 Prozent der CO₂-Emissionen einsparen.

Um diese Ziele erreichen zu können, soll der Radverkehrsanteil im Landkreis Heilbronn gesteigert werden.

Eine aktuelle CO₂-Bilanz soll für den Verkehrssektor im Landkreis Heilbronn auf Basis der zur Verfügung stehenden Daten (bspw. MiD 2002, 2008, 2016 / Jahresleistung Kfz-Verkehr des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg) erstellt werden.

2. Potenzialanalyse

Abhängig vom finanziellen und personellen Mitteleinsatz werden für die drei Szenarien „ambitionierte Steigerung der Radverkehrsförderungen“, „gemäßigte Steigerung der Radverkehrsförderungen“ und „gleichbleibende Radverkehrsförderungen“ Potenzialanalysen durchgeführt. Ergebnisse der Potenzialanalysen sind konkrete Prognosen, wieviel CO₂-Emissionen in Tonnen in den jeweiligen Szenarien eingespart werden können.

Diese Prognosen werden in einem dem Radverkehrskonzept angehängten Bericht grafisch aufbereitet dargelegt.

Grundlage der Prognose ist die berechnete Verkehrsleistung der einzelnen Verkehrsträger zu Fuß, Fahrrad, MIV, MIV Mitfahrer und ÖV in der Ist-Situation sowie deren Entwicklung in den drei Szenarien. Die Datengrundlage bildet dabei die vom Statistischen Landesamt Baden-Württemberg herausgegebene Jahresfahrleistung im Straßenverkehr. Gemeinsam mit den Daten der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ ergeben diese Daten eine gute Bestandsbestimmung. Einheitliche Ergebnisse der Studie liegen aktuell für die Jahre 2002 und 2008 vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Ergebnisse der aktuellen Umfrage 2016 zum Zeitpunkt der Bearbeitung vorliegen. Es sind folglich auch Aussagen zur Entwicklung möglich.

3. Akteursbeteiligung

Das Radverkehrskonzept soll von Beginn an auf eine möglichst breite Basis gestellt werden. Richtungsgebend ist dabei die noch zu gründende Projektgruppe Radverkehr, die im Landratsamt angesiedelt wird und aus Vertretern des Amtes Bauen, Umwelt und

Nahverkehr, des Amtes für Straßen und Verkehr, des Naturschutzes, der Nahverkehrsgesellschaft HNV und des Tourismus bestehen soll. Der Klimaschutzmanager des Landkreises wird ebenfalls Mitglied der Projektgruppe sein. Darüber hinaus werden themenbezogen weitere Vertreter von Verbänden, Ämtern oder sonstigen Institutionen für einzelne Sitzungen eingeladen.

Die Projektgruppe soll durch das zu beauftragende Fachbüro und das Amt Bauen, Umwelt und Nahverkehr betreut werden.

Wesentliche weitere Akteure sind die Kommunen, die großen Arbeitgeber sowie die Bürger. Alle Kommunen werden im Rahmen von Ortsterminen in die Erarbeitung des Konzeptes eingebunden und können dabei Maßnahmenvorschläge einbringen oder auf bestehende Mängel und Schwachstellen hinweisen.

Weiterhin ist ein interner Verwaltungsworkshop vorgesehen, an dem neben den Kommunen unter anderem auch Vertreter des Regierungspräsidiums, des ADFC, des Kreisbauernverbands, der IHK, der Schulen und der großen Arbeitgeber teilnehmen können. Im Rahmen des Workshops sollen sich insbesondere die Vertreter der Kommunen auch untereinander auf eine Dringlichkeit der einzelnen Maßnahmen einigen.

Bürger und Arbeitnehmer sollen über eine Online-Beteiligung eingebunden werden. Dort können fehlende und mangelhafte Radverkehrsverbindungen sowie Gefahrenstellen auf einer Karte eingezeichnet und kommentiert werden. Alle Meldungen werden durch das zu beauftragende Planungsbüro während der Befahrung geprüft und in der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt. Mehrfach genannte Meldungen beeinflussen die Priorität der entsprechenden Maßnahmen.

4. Maßnahmenkatalog

Ziel des Radverkehrskonzeptes sind standardisierte und übersichtliche Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur. Voraussetzung dafür ist eine umfangreiche Bestandserfassung durch das beauftragte Fachbüro. Auf Basis der Bestandserfassung, der Abstimmungstermine mit den Kommunen sowie der Bürgerbeteiligung werden Netzlücken ermittelt und entsprechende Maßnahmenvorschläge zur Behebung erarbeitet. Alle Maßnahmenvorschläge sollen umfangreich abgestimmt werden.

Erste Maßnahmenvorschläge wurden im Rahmen einer Abfrage vom Landratsamt schon eingeholt. Darüber hinaus fließen auch die über den Stadtradeln-Radar eingegangenen Meldungen in die Maßnahmenvorschläge ein.

Alle Maßnahmenvorschläge werden priorisiert und mit einer überschlägigen Kostenberechnung versehen werden. Darüber hinaus werden für die einzelnen Maßnahmen in Frage kommende Fördermöglichkeiten genannt.

Neben dem so erarbeiteten Maßnahmenkatalog ist die priorisierte Maßnahmenliste wesentlicher Bestandteil des Radverkehrskonzeptes.

Das Bestandsnetz sowie die geplanten Maßnahmen ergeben als weiteres wesentliches Projektergebnis das Zielnetz Radverkehr 2030.

Neben den baulichen Maßnahmen soll das zu beauftragende Fachbüro auch Vorschläge für eine sinnvolle Öffentlichkeitsarbeit machen. Dazu gehören auch Ideen und Konzepte zum Bereich schulische Radverkehrsförderung und Mobilitätserziehung.

5. Verstetigungsstrategie

Das Radverkehrskonzept enthält einen Maßnahmenkatalog der bis zum Jahr 2030 abgearbeitet werden soll. Durch die umfangreiche Beteiligung der Kommunen, von Verbänden und der Bürger sowie die Veröffentlichung aller Ergebnisse erzeugt die Verwaltung selbst einen gewissen Handlungsdruck.

Weiter wird das Fachbüro beauftragt im Rahmen des Radverkehrskonzeptes Empfehlungen zu treffen, wie eine Umsetzung des Maßnahmenkatalogs erreicht werden kann.

Bereits jetzt ist die Fortführung der Sitzungen der Projektgruppe auch nach Abschluss der Arbeiten an dem Radverkehrskonzept angedacht. Die Projektgruppe Radverkehr soll in regelmäßig stattfindenden Terminen die richtungweisenden Entscheidungen pro Radverkehr vorbereiten. Die Betreuung durch ein Fachbüro ist dabei vorstellbar.

Vorstellbar ist ebenfalls die Ernennung eines hauptamtlichen Radverkehrsbeauftragten.

6. Controlling-Konzept

An verschiedenen Stellen im Landkreis sollen während der Bearbeitungsphase Radverkehrserhebungen durchgeführt werden. Durch eine regelmäßige Wiederholung der Zählungen kann die Auswirkung einer verbesserten Radverkehrsplanung insgesamt bestimmt werden.

Ein Abgleich mit der Potenzialanalyse zur CO₂-Reduktion zeigt den tatsächlich erreichten Erfolg mit Blick auf den Klimaschutz auf. Die Zwischenergebnisse zeigen, ob die Anstrengungen zur Radverkehrsförderung ausreichen oder verstärkt werden müssen.

Ziel ist es weiterhin vor und nach der Umsetzung von Maßnahmen Radverkehrserhebungen durchzuführen. Dadurch kann die unmittelbare lokale Auswirkung einzelner Maßnahmen bewertet werden und in zukünftige Planungen einfließen.

Das zu beauftragende Fachbüro soll ein entsprechendes Controlling-Konzept im Rahmen des Radverkehrskonzeptes erarbeiten. Hierbei soll auch der Einsatz von automatischen Fahrradzahlstellen geprüft werden.

7. Kommunikationsstrategie

Das Radverkehrskonzept soll möglichst breit abgestimmt werden. Dazu gehört eine umfassende Kommunikationsstrategie, die auch die Bürgerbeteiligung am Erarbeitungsprozess steigern soll.

Wesentliches Kriterium bei der Vergabe des Radverkehrskonzeptes an ein Fachbüro sind daher hinlängliche Erfahrungen im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit.

Bereits etablierte Veranstaltung wie etwa der Radsonntag, sollen in die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehrskonzept eingebunden werden. Bei dem in der Regel im Juni stattfindenden Radsonntag wird die Bundesstraße 27 zwischen Mosbach und Heilbronn auf rund 34 Kilometern für den Kfz-Verkehr gesperrt. Der Radsonntag wird von diversen Aktionen rund um das Thema Fahrrad begleitet.

Auch die bereits dieses Jahr erfolgreich durchgeführte Teilnahme des Landkreises am Projekt Stadtradeln soll im Rahmen des Radverkehrskonzeptes fortgesetzt werden. Dabei sollen die sehr guten Ergebnisse des vergangenen Jahres noch übertroffen und weitere Kommunen für eine Teilnahme gewonnen werden.

Weiterhin sollen im Projektverlauf Pressemitteilungen über den aktuellen Projektstand, insbesondere mit Blick auf die Onlinebeteiligung veröffentlicht werden. Diese Informationen sollen auch über die Gemeindeblätter verbreitet werden.

Abschließend soll eine Ergebnisbroschüre zum Radverkehrskonzept erstellt und verteilt werden.

Arbeitsplanung:

Alle relevanten Ziele des Plangebietes werden ermittelt und in einer Quell-/ Zielkarte aggregiert dargestellt. Vorhandene Planungen, Fahrradkarten sowie Onlinekartenwerke sollen auf Aktualität sowie Verwendbarkeit für die Neuplanung geprüft werden. Anschließend soll ein Bestandsnetz sowie ein Zielnetz Radverkehr 2030 entwickelt werden, die die ermittelten Ziele optimal verbinden.

Das bestehende Radverkehrsnetz und das Zielnetz sollen per Fahrrad befahren und untersucht werden. Hierbei wird die direkte Führung (Umwegigkeit), die Verkehrssicherheit sowie der Fahrkomfort bewertet und Mängel und Lücken dokumentiert. Weitere relevante Infrastruktur wie Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen sowie E-Bike-Stationen werden ebenfalls erfasst. Bei der Befahrung werden besonders die Unfalldaten und die über die Online-Beteiligung eingegangenen Meldungen berücksichtigt.

Parallel zu der Befahrung sollen die Abstimmungsgespräche mit den Kommunen stattfinden. Dadurch können Anregungen bei der Befahrung berücksichtigt werden.

Anschließend werden die Maßnahmen erarbeitet sowie möglichst breit abgestimmt und bewertet. Eine überschlägige Kostenberechnung soll durch das Fachbüro durchgeführt werden.

Als Ergebnis soll ein Bestandsnetz sowie ein Zielnetz Radverkehr 2030 vorliegen. Um das Zielnetz zügig, sicher und komfortabel befahren zu können, müssen die entwickelten Maßnahmen umgesetzt werden. Alle Maßnahmen werden standardisiert im Maßnahmenkatalog dargestellt und mittels einer Maßnahmenliste priorisiert.

Der Landkreis Heilbronn möchte mit dem geplanten Konzept den Radfahreranteil steigern und somit den Kfz- Individualverkehr entlasten. Die CO₂-, Stickstoff- und Feinstaubbelastung

sollen reduziert und somit ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Die Verbesserung der Radfahrersicherheit und der Radfahrattraktivität ist ein weiteres wichtiges Anliegen des Landkreises.

Zeitplan

Das Projekt soll möglichst zeitnah begonnen werden. Abhängig vom Ausgang des Förderantrags wird zum jetzigen Zeitpunkt mit einem Projektstart im Juli 2017 gerechnet. Die weiteren Schritte sind dem folgenden Projektphasenplan zu entnehmen.

Kosten

Nach Rücksprache mit zwei Planungsbüros sowie einem Landkreis, der kürzlich ein Radverkehrskonzept erarbeiten lassen hat, werden folgende Kostenannahmen getroffen:

Arbeitspaket	Zeitbedarf	Honorar
1 Energie- und CO ₂ -Bilanz	8 Tage	4.000,00 €
2 Potenzialanalyse	12 Tage	6.000,00 €
3 Akteursbeteiligung	60 Tage	30.000,00 €
4 Maßnahmenkatalog	120 Tage	60.000,00 €
5 Verstetigungsstrategie	8 Tage	4.000,00 €
6 Controllingkonzept	8 Tage	4.000,00 €
7 Konzept für Öffentlichkeitsarbeit	8 Tage	4.000,00 €
Summe	224 Tage	112.000,00 €

Projektphasenplan Radverkehrskonzept Landkreis Heilbronn

