

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: 61-9-Ha		<b>15/062/03</b>		01.10.2015
<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Behandlungszweck/-art</b>		<b>Ergebnis</b>
BVUA	15.10.2015	Vorberatung	nichtöffentlich	
GR	29.10.2015	Entscheidung	öffentlich	
<b>Beschlussvorlage</b> Verkehrsentwicklungsplan, Klimaschutzkonzept, Luftreinhaltung - 'Masterplan Radverkehr'				
<b>Bezugsdrucksache</b> 07/005/05.1; 08/005/32.1; 09/005/28.1; 12/005/26.1; 12/005/104; 15/005/09; 15/005/13.1				

### Beschlussvorschlag

1. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit einem Fachbüro ein Radverkehrskonzept „Masterplan Radverkehr“ zu erarbeiten und eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.
2. Die Stadtverwaltung setzt sich zum Ziel, den Radverkehrsanteil im Modal-Split in den nächsten 15 Jahren von derzeit 15% auf 25% des Binnenverkehrsaufkommens zu steigern.
3. Der zu erarbeitende Masterplan Radverkehr ist Grundlage für die weiteren Entscheidungen des Gemeinderates hinsichtlich der zu bereitstellenden Haushalts- und Personalmittel für die nächsten Jahre.
4. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, in Zusammenhang mit dem Masterplan Radverkehr, den Antrag für die Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) zum nächstmöglichen Zeitpunkt zu stellen.

### Finanzielle Auswirkungen

HHJ	HHST	Betrag in €	über-/ außerplanm.	Auswirkung	Erläuterung
lfd. ab 2016	1.6100.6610.000	4.000,00	Außerpl.		Mitgliedsbeitrag AGFK
2016	1.6100.6330.000	bis zu 80.000			

### Deckungsvorschlag

HHJ	HHST	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung
lfd. ab 2016	1.6100.6610.000	4.000,00		Aus Budget Amt 61
2016	1.6100.6330.000	bis zu 80.000		Anteiliger Planansatz

Die Förderung des Radverkehrs dient dem strategischen Klimaschutzziel (Handlungsfeld Mobilität – Klimaschutzkonzept Reutlingen) zur Reduzierung der städtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie der Erhöhung der Umwelt- und Stadtverträglichkeit des Verkehrs (Leitbild der nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung).

## 1. Sachverhalt

Eine hohe Lebensqualität stellt einen entscheidenden Standortvorteil für Städte dar und ist ein wichtiger Faktor, um Bewohner, Fachkräfte und Unternehmen zu gewinnen. Fahrradfreundliche Städte gelten hierbei, wie Städterankings regelmäßig aufzeigen, als besonders attraktiv und lebenswert. Wohingegen autozentrierte Städte zunehmend als negativ empfunden werden.

Vor dem Hintergrund der steigenden Schadstoff- und Lärmbelastung in den Städten und der Herausforderung den Verkehr umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten, ist die Förderung des Radverkehrs in Kombination mit dem Umweltverbund (Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Verkehr), ein sehr geeigneter Ansatz, um die gewünschten verkehrs- und klimapolitischen Ziele zu erreichen.

Heute sind die Hälfte aller täglich zurückgelegten Pkw-Fahrten innerorts kürzer als fünf Kilometer, ein Viertel aller täglichen Pkw-Fahrten sogar kürzer als drei Kilometer. Insbesondere in Städten ist das Fahrrad in diesem Entfernungsbereich die schnellere Alternative gegenüber dem Pkw. Ein grundsätzliches Potenzial zur Verlagerung des Kurzstreckenverkehrs auf das Fahrrad ist daher vorhanden.

Jeder deutsche Haushalt verfügt im Durchschnitt über 1,4 Autos – aber über 2,4 Fahrräder. Das Pedelec beschleunigt diese Entwicklung, sein Absatz hat sich in Deutschland von 150.000 Stück im Jahr 2009 auf 480.000 im Jahr 2014 mehr als verdreifacht.

Neue Studien zeigen, dass der PKW-Besitz in Deutschland bei den 18- bis 25-Jährigen rückgängig ist. Das „Auto“ als Statussymbol verliert an Stellenwert. Darauf deutet auch die Bewegung „Nutzen statt besitzen“ hin, die die Carsharingnutzung weiter anwachsen lässt.

Unsere Alltagsmobilität ist in einem Wandel begriffen und eine Veränderung im Mobilitätsverhalten der Menschen zeichnet sich zunehmend ab. Radfahren liegt bei weiten Kreisen der Bevölkerung voll im Trend und hat in den letzten Jahren in vielen deutschen Städten und Gemeinden sichtbar an Bedeutung gewonnen.

Immer mehr Menschen nutzen das Fahrrad und vermehrt auch das Pedelec auf ihren alltäglichen Wegen, als Verkehrsmittel zur Arbeit und Ausbildung, als Lieferfahrzeug im Beruf, als Familienfahrzeug für Besorgungen und nach wie vor zur Freizeitgestaltung.

Hieraus erwächst zugleich die Herausforderung, die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur den steigenden Nutzungszahlen und wachsenden Bedürfnissen anzupassen. Dies ist heute vielerorts (noch) nicht der Fall.

Wo es jedoch gelingt, gute infrastrukturelle Bedingungen für das Radfahren zu schaffen, profitiert hiervon auch der öffentliche Raum insgesamt. Auf den Straßen gibt es weniger Staus, somit auch weniger Lärm und Emissionen und sie sind weniger zugeparkt. Radfahren zeichnet sich insgesamt als eine besonders stadtverträgliche und zudem kostengünstige Form der Mobilität aus.

Im Jahr 2002 wurde von der Bundesregierung der Nationale Radverkehrsplan 2012 (NRVP) ins Leben gerufen. Dieser wurde in Abstimmung mit Ländern, Kommunen und Verbänden erarbeitet und liegt heute in der aktuellsten Ausführung als „NRVP 2020“ vor. Darin sind Leitlinien der Radverkehrsförderung definiert, die zur Stärkung des Radverkehrs als Gesamtsystem beitragen sollen und zum Ziel haben, ein fahrradfreundliches Klima in Deutschland zu schaffen.

Die Förderung des Fahrrads und dabei die Einbettung der Radverkehrsmobilität in eine Gesamtstrategie der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung sind für eine attraktive und lebenswerte Stadt von entscheidender Bedeutung – so kann eine „Stadt der kurzen Wege“ entstehen.

## 2. Begründung

Eine angebotsgerechte Radinfrastruktur trägt unter anderem für eine Veränderung im Mobilitätsverhalten und damit auch für eine mögliche Verlagerung des Kfz-Verkehrs zugunsten des Radverkehrs. Durch das Pedelec werden zusätzliche Verlagerungspotenziale erschlossen, da größere Wegelängen und hügelige Topographien mühelos bewältigt werden können.

Der Radverkehr in Reutlingen hat heute – abhängig von der topographischen Lage der Stadtteile und Stadtbezirke – einen unterschiedlichen Stellenwert. Dies spiegelt sich in den differenzierten Radverkehrsanteilen wider. So liegt zum Beispiel der Anteil in Rommelsbach bei 7%, in der Oststadt bei 22%.

Die Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2007 ermittelte für die Stadt Reutlingen einen durchschnittlichen Anteil des Radverkehrs im Modal Split von 15% des Binnenverkehrs (und 11% des Gesamtverkehrs). Reutlingen bewegt sich damit im Mittelfeld vergleichbarer Städte.

Zugleich zeigt sich, dass ein wesentlich höherer Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen möglich ist. In „Vorrädler“ Städten wie beispielsweise Freiburg oder Heidelberg liegt der Radverkehrsanteil bereits heute bei etwa 30%. In Karlsruhe konnte in den Jahren 2002 bis 2012 eine Steigerung von 16% auf 25% erreicht werden.

Im Jahr 1993 hat die Stadt Reutlingen ein Radwegenetzkonzept beschlossen. Viele der seinerzeit konzipierten Maßnahmen wurden umgesetzt und bilden die Grundlage des heutigen Bestandsnetzes. Dieses umfasst derzeit rund 184 Kilometer. Ein Großteil davon besteht aus gemeinsamen Geh- und Radwegen, Wirtschaftswegen und verkehrsberuhigten Straßenzügen. Eine gezielte Fortführung des Radwegenetzkonzeptes gab es aufgrund der begrenzten finanziellen und personellen Ressourcen nicht.

Dennoch konnten zahlreiche Verbesserungen im Radverkehr in Form von Angebotsstreifen und Radfahrstreifen, insbesondere auch im Zuge von Straßen- und Kanalbaumaßnahmen realisiert werden.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erfolgte im Jahr 2007 eine Bewertung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur. Das Ergebnis zeigt im Kern, dass im Radverkehrsnetz an vielerlei Stellen im Stadtgebiet Sicherheits- und Komfortmängel bestehen. Ebenfalls wurden Defizite in der Rad-Wegweisung sowie beim Thema Fahrradabstellanlagen festgestellt.

Im Jahr 2013 fand, aufbauend auf den Analyseergebnissen des Verkehrsentwicklungsplans, eine Gemeinderatsklausur zum Thema Radverkehr statt, in der erste strategische Maßnahmen und Ziele zur Förderung des Radverkehrs formuliert wurden.

Auf den oben genannten Grundlagen sind in den vergangenen Jahren verschiedene Netzergänzungen und Lückenschlüsse erfolgreich umgesetzt und Schwachstellen beseitigt worden (siehe GR-Drs. 12/005/26.1).

Im Jahr 2014 konnten darüber hinaus folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Öffnung von drei Einbahnstraßen (Aulberstraße, Schulstraße und Planie) in der Oststadt für den gegenläufigen Radverkehr.
- Erweiterung der Anzahl an Fahrradabstellboxen am Hauptbahnhof Reutlingen.
- Halteringe für Radfahrer an Ampelanlagen entlang von Radhaupttrouten.
- Verbesserung der Radwegeführung am Knoten B+W-Straße/Unter den Linden.

- Rotmarkierung von Radfurten im Stadtgebiet entlang von Radrouten.
- Verbesserung der Radwegführung in der Alteburgstraße (Umsetzung im Jahr 2015).
- Laufende Radwegeunterhaltung (Beseitigung von Unebenheiten, fehlende Bordsteinabsenkungen, etc.).

Neben den genannten Maßnahmen, die mit den Haushaltsmitteln „Radwegeverbesserungen“ erstellt wurden, wurde als eigenes Projekt mit Landesfördermitteln eine Fahrradabstellanlage am Tübinger Tor errichtet. Darüber hinaus wurden im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, wie z.B. der Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Sondelfingen, Verbesserungen für den Radverkehr durchgeführt.

Im Vergleich zu den Vorjahren können im Jahr 2015 im Rahmen der Haushaltstelle "Radwegeverbesserungen", nach derzeitigem Planungsstand mehr Projekte realisiert werden (siehe Anlage 1).

### 3. Masterplan Radverkehr

Der Radverkehr wird ohne Zweifel eine zunehmend gewichtige Rolle, auch mit Blick auf den demographischen Wandel, im alltäglichen Verkehrsgeschehen spielen.

Die Stadtverwaltung will mit einem Radverkehrskonzept die Grundlage dafür schaffen, dass Radfahren in Reutlingen attraktiver, sicherer und beliebter wird.

Bisher waren die radverkehrsbezogenen Maßnahmen meist in diversen Einzelplanungen und -konzepten aus anderen Themenbereichen wiederzufinden.

Vorhandene Potenziale, zum Beispiel mit Blick auf die Fa. Bosch, deren eBike-Systeme in Reutlingen entwickelt werden, sollen stärker genutzt werden. Die Kontakte mit der Fa. Bosch werden weiter ausgebaut.

Ein strategisches Gesamtkonzept zur Radverkehrsförderung ist ein zentraler Baustein, um eine wahrnehmbare Steigerung des Radverkehrsanteils und damit auch verbundene Lärm- und Klimaschutzziele zu erreichen.

Darum soll ein umfassendes Radverkehrskonzept entstehen, welches ein Radverkehrsnetz entwickelt, welches den vielfältigen Anforderungen gerecht wird. Vor allem die Führung des Radverkehrs auf sicheren und komfortablen Radverkehrsanlagen sowie eine bessere Verknüpfung der Stadtteile und Stadtbezirke, soll im Vordergrund der Planung stehen. Aber auch weitere Handlungsfelder des Radverkehrs, wie zum Beispiel Öffentlichkeitsarbeit, Service- und Dienstleistungen und das Thema Wegweisung sollen integriert angegangen werden.

In der Stadt Reutlingen soll das Radverkehrskonzept den Namen „Masterplan Radverkehr 2025“ tragen.

Folgende Aufgabenstellungen soll der Masterplan Radverkehr im Wesentlichen enthalten:

- 1.) **Grundlagenermittlung** (auf Basis des VEP)
- 2.) **Netzplanung** (Netzanforderung, -kategorisierung und -konzeption)
- 3.) **Handlungs- und Maßnahmenkonzept** (u.a. Wegweisung, Fahrradparken, Serviceangebote, Öffentlichkeitsarbeit, Marketing und Kommunikation)
- 4.) **Prioritätensetzung, Realisierungshorizonte und Kostenschätzung**
- 5.) **Maßnahmenplan** (mit Wirkungskontrolle)

Der Masterplan Radverkehr soll eine Handlungsstrategie von mindestens fünf bis maximal zehn Jahren festlegen. So können aufeinander abgestimmte Maßnahmen über einen längeren Zeitraum kontinuierlich erarbeitet und umgesetzt werden und ein dauerhaftes Fundament für eine gesamtheitliche Förderung des Radverkehrs in Reutlingen kann entstehen.

Der Masterplan Radverkehr soll als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen. Er soll Grundlage für die Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Personal- und Haushaltsmitteln sein.

Auch wenn es ein ambitioniertes Ziel darstellt, wird angestrebt, den Anteil des Radverkehrs in den nächsten 15 Jahren um 10 % - Punkte zu steigern. Das heißt den Radverkehrsanteil von derzeit 15 % auf 25 % zu erhöhen.

Die Ausrichtung des Masterplans Radverkehr soll sich möglichst durch messbare Größen quantifizieren lassen. Dies erlaubt eine Kontrolle der Zielerreichung.

Die Erarbeitung des Masterplans Radverkehr soll in Zusammenarbeit mit einem Fachbüro erfolgen. Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, dass hierfür ein Zeitraum von circa einem Jahr anzunehmen ist.

Anschließend wird dem Gemeinderat der Masterplan Radverkehr im Entwurf zur Beratung vorgelegt werden. Über wichtige Meilensteine wird der Gemeinderat in Kenntnis gesetzt.

Im Doppelhaushalt 2015/ 2016 sind für die Erarbeitung des Masterplan Radverkehr im Verwaltungshaushalt UA 6100 bereits Haushaltsmittel in Höhe von 80.000 € enthalten. Mit der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes eröffnen sich zudem neue Möglichkeiten, den Radverkehr in Reutlingen finanziell fördern zu lassen. Das gilt sowohl für den Bau neuer Radwege als auch für die sogenannten „weichen“ Fördermaßnahmen, wie z. B. Marketing, Öffentlichkeitsarbeit u. ä.

Die vorgeschlagene Strategie zur Förderung des Radverkehrs bildet die Grundlage dafür, das Fahrrad und das Pedelec langfristig als vollwertiges Verkehrsmittel für die innerstädtischen Wege in Reutlingen zu etablieren und Pkw-Fahrten damit zu ersetzen.

Dies kann jedoch nur dann erfolgreich gelingen, wenn alle umweltfreundlichen Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr) gleichermaßen gestärkt und gebündelt werden. Eine wesentliche Grundlage bildet hierfür das Umsetzungskonzept Stadtbus und die Regional-Stadtbahn Neckar-Alb.

Aufgrund des intensiven Bürgerbeteiligungsprozesses zum Thema Verkehrsberuhigung in der Oststadt und der Umsetzungskonzeption Stadtbus 2015 ist es der Stadtverwaltung, aus personellen Gründen, erst jetzt möglich die Konzeption für eine Radverkehrsförderung anzugehen.

#### **4. Beteiligung der Öffentlichkeit**

Eine Beteiligungsmöglichkeit für die Bevölkerung ist für die Qualität, Transparenz und Akzeptanz des Prozesses förderlich und sinnvoll. Zugleich ist es ein wichtiger Baustein der Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der Radverkehrsförderung.

In der Bevölkerung gibt es einen umfangreichen Wissensschatz, beispielsweise zu den täglich genutzten Wegeverbindungen oder unsicheren Stellen im Stadtgebiet. Diesen gilt es, für die Erarbeitung des Masterplan Radverkehr nutzbar zu machen.

Für den Masterplan Radverkehr ist eine Mischung aus einer klassischen und digitalen Bürgerbeteiligung angedacht, die einen aktiven Dialog ermöglichen soll.

Klassisch sollen die Bürger, die Bezirksgemeinden, Bürgervereine und Verbände, aber auch der Einzelhandel, aufgefordert werden, Ideen und Anregungen zur Verbesserung des Radverkehrs an die Stadtverwaltung zu melden.

Für internetaffine Bürger soll zudem die Möglichkeit geschaffen werden, sich online an der Erstellung des Masterplans Radverkehr einzubringen. Es soll ein Angebot geben, Vorschläge direkt in einen digitalen Stadtplan einarbeiten zu können.

Um die Bevölkerung kontinuierlich und umfassend in den Entstehungsprozess einzubinden, sollen zentrale und dezentrale Informationsstände eingerichtet werden. An diesen Standorten soll es ebenfalls die Möglichkeit geben Vorschläge einzubringen.

Alle Vorschläge und Ideen werden gesammelt, geprüft und gemeinsam mit dem Fachbüro bewertet. Anschließend fließen die Anregungen in den Entwurf des Masterplan Radverkehr ein.

Der Arbeitskreis Radverkehr, in dem Vertreter der Stadtverwaltung, der Polizei sowie des ADFC, VCD und BUND vertreten sind, soll als wichtige Kommunikationsplattform dienen und den Prozess fachlich unterstützen.

Als erfolgreiches Beispiel in der Anwendung dieser Methode kann die Stadt Offenburg genannt werden.

## **5. Mitgliedschaft in der AGFK-BW**

Derzeit sind insgesamt 51 Kommunen in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) vertreten.

Die AGFK-BW unterstützt ihre Mitglieder bei der Radverkehrsförderung. Sie bietet Hilfestellung bei der Öffentlichkeitsarbeit und bei der Umsetzung von konkreten Projekten.

Das Netzwerk der AGFK-BW macht die Erfahrungen Städte und Kommunen im Bereich der Radverkehrsförderung für alle Mitglieder nutzbar und berücksichtigt deren unterschiedliche Ansprüche.

Darüber hinaus vertritt die AGFK-BW die Interessen der Kommunen in Sachen Radverkehr gegenüber Dritten – zum Beispiel wenn der Bund Gesetze und die EU Verordnungen erarbeitet oder das Land Fördermöglichkeiten anbietet.

Mit Blick auf den Masterplan Radverkehr wird eine Mitgliedschaft, als letzte Großstadt in Baden-Württemberg, in der AGFK-BW angestrebt. Das Know-How des Netzwerkes kann dadurch abgerufen werden und gewinnbringend in den Masterplan Radverkehr einfließen.

Voraussetzung ist, dass ein Beschluss des Gemeinderats vorliegt, der AGFK beitreten zu wollen. Und aktiv darauf hinzuwirken, dass eine Radverkehrsförderung betrieben wird, die die Auszeichnung des Landes als „Fahrradfreundliche Kommune“ zum Ziel hat (siehe Anlage 2). Mit der Erarbeitung des Masterplans Radverkehr würde hierfür der Grundstein gelegt.

Der Mitgliedsbeitrag für Reutlingen, als Kommune mit über 100.000 Einwohner, beträgt jährlich 4.000 €.

Den Anträgen der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 06.12.2012 (GR-Drs 12/005/104) und vom 27.02.2015 (GR-Drs. 15/005/13.1) sowie der SPD-Fraktion vom 24.02.2015 (GR-Drs. 15/005/09) wird damit Rechnung getragen.

gez.

Stefan Dvorak

Anlage

Anlage 1 - Maßnahmen und Ausgaben im Radverkehr

Anlage 2 - Antrag zur Aufnahme in den Verein AGFK-BW e.V.