

STADT FRIEDRICHSHAFEN Sitzungsvorlage Drucksache-Nr. 2013 / V 00133	Ausfertigungen: Stadtbauamt, BSU,DEZ4,OB,PL,SBV,SPK
Dienststelle: Stadtbauamt Aktenzeichen: SBA-Rö-fr	28.05.2013, Unterschrift:
Mitzeichnung (Datum, Kurzzeichen): <input checked="" type="checkbox"/> BM Krezer _____ <input checked="" type="checkbox"/> EBM Dr. Köhler _____ <input type="checkbox"/> BM Hauswald _____ <input checked="" type="checkbox"/> Oberbürgermeister _____	

Betreff: Radverkehrskonzept Friedrichshafen 2013 Anlage: Kurzfassung des Berichts, Bericht VIA als Download-Link				
Medien: Bitte ankreuzen. Alles, was präsentiert werden soll, muss mindestens 1 Arbeitstag vor den jeweiligen Sitzungen der Geschäftsstelle des Gemeinderates zugeleitet werden, damit die Präsentation gewährleistet werden kann.				
<input checked="" type="checkbox"/> MS Office 2003 Dateien (inkl. ppt, .mpp)	<input type="checkbox"/> .pdf-, htm-Dateien	<input type="checkbox"/> DVD	<input type="checkbox"/> Video (VHS)	<input type="checkbox"/> Folien (ungeeignet)

Referent und Zeitdauer: Herr P. Gwiasda, Ing.-Büro VIA, Köln / 1 Stunde

Gremium:	Datum:	Zuständigkeit:	Öffentlichkeitsstatus:
Technischer Ausschuss/Betriebsausschuss SE	09.07.2013	Vorberatung	öffentlich
Gemeinderat	22.07.2013	Entscheidung	öffentlich

Ggf. Hinweis auf frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, Drucksache-Nr.):

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN ja nein**Kosten:** Gesamtkosten

Betrag: ca. 9,0 Mio EUR

 jährliche Folgekosten: Sachkosten

Betrag: EUR

MITTELBEREITSTELLUNG IM HAUSHALT: Städt. Haushalt VWH VMH

Fipo:

2.6300.9502.000-0106
und weitere Einzelpositionen

Zur Verfügung stehende Mittel

2013 bis 2015

jährlich 200.000 EUR

Noch bereitzustellen:

HH 2014 ff

ca. 8,4 Mio EUR

Deckungsvorschlag:

EUR

Beschlussantrag:

1. Das neue Radverkehrskonzept wird im Grundsatz verabschiedet.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Konzept enthaltenen Maßnahmen (möglichst) entsprechend der Prioritätenliste abzarbeiten, wobei die Realisierung der einzelnen Maßnahmen jeweils noch einzeln zu prüfen ist (technisch, verkehrsrechtlich, Finanzierung, etc.). Für bislang noch unterschiedlich bewertete Maßnahmen sollen entsprechende Lösungsansätze unter Einbindung des Arbeitskreises Radverkehr erarbeitet werden.
3. Für die Umsetzung des Konzeptes werden ab 2014 die erforderlichen Haushaltsmittel sukzessive in dem Rahmen zur Verfügung gestellt, wie die städtische Finanzsituation dies zulässt. Die gemeinderätlichen Gremien werden die Finanzierungsmittel im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen festlegen.

Begründung:

Im Jahr 2012 wurde das Ingenieurbüro VIA aus Köln mit der Erarbeitung des neuen Radverkehrskonzeptes beauftragt. Dabei sollte neben der Neuerarbeitung auch auf die verbliebenen und noch nicht umgesetzten Maßnahmen des früheren Metron-Radverkehrskonzeptes eingegangen werden, inwieweit diese weiterzuverfolgen oder aber auch entbehrlich sind. Die Neubearbeitung des Konzeptes beinhaltet neben den Infrastrukturmaßnahmen (was bisher jeweils der einzige Ansatz war) auch Aussagen und Vorschläge zum Service und Handling des Radverkehrs (wie z. B. Winterdienst und Reinigung sowie Baustellenmanagement, aber auch Internetauftritt und Schulwegsicherheit).

Begleitend wurde ein erweiterter Arbeitskreis Radverkehr eingerichtet, der zu sechs Sitzungen zusammengetroffen ist, dabei zweimal in Gesamtheit und je zweimal schwerpunktmäßig zu den Themenbereichen Infrastruktur bzw. Service und Handling. Im

erweiterten Arbeitskreis Radverkehr trafen sich Vertreter der Fraktionen, Vertreter von Behörden und Institutionen, Vertreter der Stadtverwaltung sowie die ständigen Mitglieder des städtischen Arbeitskreises Radverkehr.

Als Ergebnis kann heute das neue Radverkehrskonzept samt zugehörigem Maßnahmenkataster vorgelegt werden.

Das Konzept berücksichtigt die zunehmende Bedeutung des Radverkehr in unserer Stadt, sowohl was die beruflich / geschäftlich bedingten Wege als auch die Nutzung des Fahrrads in der Freizeit anbetrifft. Friedrichshafen macht damit weitere Fortschritte als fahrradfreundliche Kommune.

Inhalt des Konzeptes:

Im Bericht werden die einzelnen Themenschwerpunkte inhaltlich und beispielhaft beschrieben, so dass sich künftige Handlungsweisen daran orientieren können. Zwar gibt es nicht für alles gleiche Patentlösungen, doch können grobe Strukturen und Ausführungs- sowie Vorgehensweisen abgeleitet werden.

Anhand verschiedener Übersichtspläne sind Istzustand, Unfälle, Mängel und Maßnahmenvorschläge (auf Strecken und an Knoten) abzulesen.

Die Maßnahmenlisten beinhalten Maßnahmen an Strecken und Knoten und sind strukturiert nach Ortsteilen, so dass zusammenhängende Maßnahmen auch in der Liste beieinander liegen.

Des Weiteren existiert ein Abstellanlagenkataster (eine Übersicht über alle ausgewählten größeren Fahrradabstellanlagen), aus der die jeweiligen Kapazitäten sowie der derzeitige Zustand ablesbar sind.

Die erarbeiteten Vorschläge von Maßnahmen und Vorgehensweisen stellen Vorschläge dar, die aus Sicht des Gutachters erforderliche oder wünschenswerte Verbesserungen für den Radverkehr darstellen und die auch in Abstimmung mit dem begleitenden erweiterten Arbeitskreis Radverkehr zusammengestellt wurden. Dabei musste jedoch nicht immer zwingend Konsens über die Vorschläge bestehen.

Vorgehensweise bei der Umsetzung:

Die weiteren erforderlichen vertieften Prüfungen aller vorgeschlagenen Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Konzeptes. Deshalb soll die Prüfung jeweils aktuell vor dem angestrebten Umsetzungszeitraum erfolgen, d. h. kontinuierlich und schrittweise in den kommenden Jahren.

Die Abarbeitung der Maßnahmen erfolgt anhand der von VIA erstellten Prioritätenliste, die unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit, Netzbedeutung und Erfordernis (nach ERA) zusammengestellt wurde. Dabei kann es aber durchaus vorkommen, dass in Abhängigkeit anderer Planungen bzw. Maßnahmen auch anderer Fachrichtungen eine andere Reihenfolge erforderlich wird.

Neben den baulichen Verbesserungsmaßnahmen sollen auch die vorgeschlagenen und zum Teil schon begonnenen oder laufenden Leitprojekte zum Laufen, zur Umsetzung bzw. Fertigstellung kommen. Hierzu gehört u. a. auch die Erstellung von Radschulwegplänen, die im Rahmen eines Pilotprojektes der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) erarbeitet werden.

Im jeweils erfolgenden Abwägungsprozess sind auch die Erfordernisse aller anderen Verkehrsarten zu berücksichtigen, was insbesondere bei den Großmaßnahmen (Beispiel Friedrichstraße) von größter Wichtigkeit ist.

Umgang mit strittigen Themen und Maßnahmen:

Neben Routine-Maßnahmen (wie z. B. Absenkungen, Markierungen, Querungshilfen, etc.), die größtenteils ohne Probleme umgesetzt werden können, sind im vorliegenden Radverkehrskonzept aber auch Maßnahmen aufgeführt, die einer vertieften Diskussion bedürfen, was noch bei der Abarbeitung in den kommenden Jahren im Arbeitskreis Radverkehr erfolgen muss. Auch sind solche umfassenden Maßnahmen nicht nur vom Grundsatz, sondern auch allein schon wegen der Kosten noch in den Gremien zu behandeln. Hierzu zählen insbesondere die Maßnahmen Friedrichstraße, Radschnellweg, ggf. Tempo 20-Zonen. Das vorliegende Konzept zum Bereich Friedrichstraße mit den dazu gehörenden Maßnahmen und Regelungen soll ausführlich als eines der Szenarien im anstehenden Verkehrsentwicklungsplan (VEP) behandelt und auf Machbarkeit geprüft werden. Erst im Anschluss an diese Prüfung kann dann ggf. der Vorschlag Zustimmung finden und zur Umsetzung gebracht werden (in Teilen oder auch in Schritten).

Bei verschiedenen Vorschlägen ist ein Abwägungsprozess erforderlich, der unterschiedliche Interessen berücksichtigt. So kann beispielsweise manchmal bei der Forderung nach Schutzstreifen der dortige Parkdruck durch Anwohner oder Geschäfte die Umsetzung des Vorschlages verhindern. Auch die detaillierte Auseinandersetzung mit verkehrsrechtlichen Vorgaben kann evtl. bei vertiefter Behandlung zu einer Veränderung oder gar Ablehnung von Maßnahmen führen. Des Weiteren könnte aber beispielsweise auch eine Maßnahme wegen nicht zustande kommenden Grunderwerbs scheitern.

Kosten / Haushalt / Finanzierung / Förderung / Ressourcen:

Die Gesamtkosten aller dargestellten Maßnahmen liegen nach einer groben Kostenschätzung bei rd. 9,0 Mio. EUR.

Bislang sind für allgemeine Verbesserungsmaßnahme zur Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in der städt. Finanzplanung bis 2015 auf Finanzposition 2.6300.9502.000-0106 jährliche Haushaltsmittel in Höhe von 200.000 EUR eingestellt.

Zur Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen in einem überschaubaren Zeitrahmen von z.B. 10 Jahren müssten daher die jährlichen Finanzierungsmittel in den kommenden Jahren erheblich aufgestockt werden. So errechnet sich aus Gesamtkosten von 9 Mio. EUR und einer Umsetzungsspanne von 10 Jahren ein durchschnittlicher jährlicher Finanzierungsbetrag von 900.000 EUR. Die Umsetzung einzelner Großmaßnahmen wie z.B. dem Radschnellweg sollte dabei ggf. als Einzelmaßnahme abgewickelt / dargestellt werden. Einzelmaßnahmen in dem Budget der allgemeinen Verbesserungsmaßnahmen über 250.000 EUR werden den gemeinderätlichen Gremien zur Entscheidung vorgelegt.

Welche Finanzierungsmittel in die jeweiligen künftigen Haushalte einfließen können / sollen, sollte im Rahmen der jeweiligen Haushaltsberatungen vom Gemeinderat festgelegt werden.

Bund und Land fördern derzeit teilweise Maßnahmen des Radverkehrs. Es ist vorgesehen, entsprechende Förderanträge zu gegebener Zeit jeweils einzureichen.

Neben den baulichen Maßnahmen sollen aber auch die im Konzept beschriebenen Leitprojekte in Service und Kommunikation zur Umsetzung kommen. Dies erfordert einen hohen Koordinationsaufwand, der nur bei ausreichend Personalressourcen gewährleistet werden kann.

Ziele:

Mit Beschluss des neuen Radverkehrskonzeptes verfolgt die Stadt Friedrichshafen zielgerichtet Verbesserungen für die fahrradfahrenden Bürgerinnen und Bürger wie auch Touristen in unserer Stadt. Durch Vorhandensein eines neuen Konzeptes, durch kontinuierliche Umsetzung weiterer Radverkehrsmaßnahmen und mit Durchführung fahrradspezifischer Aktionen erfüllt man nun weitestgehend die Anforderungen zum Erwerb des Prädikates „Fahrradfreundliche Kommune“. Daher soll noch in 2013 beim Land der Antrag auf Auszeichnung eingereicht werden. Die Erlangung eines Titels ist jedoch nicht vorrangiges Ziel der vorliegenden Planung – vielmehr soll mit der Umsetzung die Attraktivität des Radverkehrs weiter gesteigert und damit dessen Akzeptanz gefördert werden. Mehr Radverkehr heißt auch besseres Klima, gesündere Einwohner und damit eine attraktivere Stadt.

Anlagen:

Anlage 1:

Zusammenfassung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Friedrichshafen, Planungsbüro VIA eG, 07. Mai 2013

Der Sitzungsvorlage ist die Zusammenfassung des Radverkehrskonzeptes als Anlage beigefügt. Weil das neue Radverkehrskonzept sehr umfangreich ist, steht der komplette Bericht samt Anlagen als download-Variante unter den folgenden Links zum Ingenieurbüro VIA zur Verfügung:

www.viakoeln.de/download/FN_RAD_Bericht_130507.pdf

www.viakoeln.de/download/FN_RAD_Massnahmenkataster_Gesamt.pdf

www.viakoeln.de/download/FNRAD_Anhang_Karten.pdf

www.viakoeln.de/download/FN_RAD_Bericht_Abstellanlagen.pdf

Im Vorfeld wurde das komplette Radverkehrskonzept den Mitgliedern des Erweiterten Arbeitskreises Radverkehr zugeleitet und ebenfalls den Ortsverwaltungen mit der Bitte um Stellungnahme und Ergänzung zugestellt. Mit den Ortsvorstehern wurde abgestimmt, dass eine Behandlung in den Ortschaftsratssitzungen nicht stattfindet, sondern dass einzelne Vertreter des Ortschaftsrates zum Technischen Ausschuss hinzugeladen werden