

## Beschlussvorlage

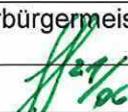
Amt: 61 Stehr	Datum: 12.05.2021	Az.: - 0692/MS	Drucksache Nr.: 110/2021
------------------	-------------------	----------------	--------------------------

Beratungsfolge	Termin	Beratung	Kennung	Abstimmung
Technischer Ausschuss	22.06.2021	vorberatend	öffentlich	
Gemeinderat	28.06.2021	beschließend	öffentlich	

### Beteiligungsvermerke

Amt	Abt. 10/102	Amt 20	Abt. 10/101	Abt. 30/302	Abt. 60/603	Abt. 60/605	IGZ
Mitwirkung	erfolgt						

### Eingangsvermerke

Oberbürgermeister	Erster Bürgermeister	Bürgermeister	Haupt- und Personalamt Abt. 10/101	Kämmerei	Stabsstelle Recht
 Behandlung in der Vorlagenkonferenz am 02.06.2021, Freigabe durch den Oberbürgermeister					

Betreff:

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Lahr

Beschlussvorschlag:

Der Abschlussbericht zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes der Stadt Lahr wird zur Kenntnis genommen. Die Umsetzung erster Maßnahmen erfolgt ab dem Jahr 2022 ff. Die Verwaltung wird Vorschläge in die für Herbst 2021 geplante Vorlage zum Aktions-/Umsetzungsprogramm des Verkehrsentwicklungsplans integrieren.

### Anlage(n):

- Abschlussbericht Fortschreibung Radverkehrskonzept Lahr
- Anhang A: Netzplan
- Anhang B: Qualitätsempfehlungen
- Anhang C: Führungsformen der Radverkehrsanlagen
- Anhang D: Mängelliste
- Anhang E: Mängelplan
- Anhang F: Maßnahmenliste
- Anhang G: Maßnahmenplan
- Anhang H: Planungsgrundlage Fahrradstraße
- Anhang I: Planungsempfehlungen 5 Fahrradstraßen
- Anhang J: Potenziale des Radtourismus

BERATUNGSERGEBNIS		Sitzungstag:		Bearbeitungsvermerk	
<input type="checkbox"/> Einstimmig	<input type="checkbox"/> lt. Beschlussvorschlag	<input type="checkbox"/> abweichender Beschluss (s. Anlage)		Datum	Handzeichen
<input type="checkbox"/> mit Stimmenmehrheit	Ja-Stimmen	Nein-Stimmen	Enthalt.		

Angaben über finanzielle und personelle Auswirkungen

- Die Maßnahme hat keine finanziellen und personellen (i.S.v. Personalmehrbedarf) Auswirkungen
- Die einmaligen (Investitions-)Kosten betragen weniger als 50 T EUR und die dauerhaft entstehenden Folgekosten inklusive der Personalmehrkosten betragen jährlich weniger als 20 T EUR
- Die finanziellen/personellen Auswirkungen können aufgrund ihrer Komplexität nicht sinnvoll in der Tabelle dargestellt werden und sind daher in der Sachdarstellung enthalten oder als Anlage beigefügt

-In diesen Fällen ist die Tabelle nicht auszufüllen-

Finanzielle und personelle Auswirkungen (Prognose)						
<input type="checkbox"/> Investition	Nicht investive <input type="checkbox"/> Maßnahme oder Projekt	2020	2021	2022	2023	2024 ff.
		in EUR				
Investition/ Auszahlung	Aufwand/ Einmalig verminderter Ertrag					
Zuschüsse/Drittmittel (ohne Kredite)	Ertrag / Einmalig ver- minderter Aufwand					
SALDO: Finanzierungs- bedarf: Eigenmittel oder Kredite	SALDO: Überschuss (+) / Fehl- betrag (-)					
<b>Folgekosten p.a. / Aufwendungen und Erträge</b>		<b>Jährlich ab Inbetriebnahme / nach Abschluss der Maßnahme in EUR</b>				
Aufwand (inklusive Personalmehrkosten, s.u.) / Verminderung von Ertrag						
Ertrag / Verminderung von Aufwand						
SALDO: Überschuss (+) / Fehlbetrag (-)						
<b>Personalmehrbedarf (dauerhaft) Stelle / Bezeichnung</b>		<b>Entgeltgruppe/ Be- soldungsgruppe</b>	<b>Arbeitgeberaufwand p.a. (Lohn- und Nebenkosten) in EUR</b>			
1.						
2.						
3.						
<b>SUMME Personalmehrkosten (dauerhaft)</b>						
<b>Ist die Maßnahme im Haushaltsplan berücksichtigt?</b>						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						
<b>Ist die Maßnahme in der mittelfristigen Planung berücksichtigt?</b>						
<input type="checkbox"/> Ja, mit den angegebenen Kosten <input type="checkbox"/> Ja, mit abweichenden Kosten (Erläuterung in der Begründung) <input type="checkbox"/> Nein						

Sachdarstellung:

Die Stadt Lahr engagiert sich seit Jahren in der Förderung des Radverkehrs. So wurde im Jahr 2010 ein Rad- und Fußwegekonzept beauftragt, das als Ziel u.a. die systematische Radverkehrsförderung verfolgte. Dieses Konzept wurde durch das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen erarbeitet und im Jahr 2012 beschlossen. Seitdem werden die darin definierten Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs kontinuierlich umgesetzt wie die folgenden Beispiele verdeutlichen:

<b>Infrastruktur:</b>	Bau und Markierung von Radverkehrsanlagen (mehrere Schutzstreifen, Radaufstellflächen, Abbiegespuren an Knotenpunkten, Radweg Dr. Georg-Schaeffler-Straße)
<b>Service:</b>	Fahrradabstellanlagen am Bahnhof (Boxen und Überdachungen) und in der Innenstadt (Anlehnbügel statt Felgenkiller, Pedelec-Verleihsystem, Schließfächer mit Steckdosen, Radservice-Stationen, Lastenrad-Test-Angebot, Lastenrad-Förderung)
<b>Information:</b>	Erneuerung und Erweiterung der Radwegweisung
<b>Kommunikation:</b>	Öffentlichkeitsformate der AGFK-BW, STADTRADELN

Im November 2014 erfolgte die Aufnahme der Stadt Lahr in die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (**AGFK-BW**). Mit der Aufnahme bekräftigt jede Mitgliedskommune das Ziel, die Landesauszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“, „Fahrradfreundliche Gemeinde“ oder „Fahrradfreundlicher Landkreis“ anzustreben und die dazu erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.

Die Bewerbung der Stadt Lahr um eine Auszeichnung als „**Fahrradfreundliche Stadt**“ erfolgte 2017, blieb aber leider ohne Erfolg. Die Prüfkommision lobte jedoch das Engagement der Stadt Lahr und motivierte sie dazu, den eingeschlagenen Weg im Bereich Radverkehrsförderung fortzusetzen.

Anfang 2019 beauftragte die Stadt Lahr wiederum das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen mit einer **Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes**. Im Vordergrund stand die Fortschreibung des Radverkehrsnetzes mit Netzplanung, Definition von Qualitätskriterien, Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept. Das Instrument der Fahrradstraße wurde dabei vertiefend betrachtet: fünf von der Stadt Lahr benannte Straßen wurden im Hinblick auf eine Eignung als Fahrradstraße geprüft. Darüber hinaus wurden Hinweise und Empfehlungen zum Mobilitätsmanagement, zum Fahrradtourismus und Freizeitradverkehr gegeben sowie ein Controlling-Konzept erarbeitet.

Die **Maßnahmenumsetzung** soll ab dem Jahr 2022 ff. erfolgen, da in diesem Jahr noch einige Radverkehrsprojekte anstehen, bspw. der Neubau der Geh- und Radwegbrücke am Rosenweg, der Radweglückenschluss Dr. Georg-Schaeffler-Straße, die Fortführung der Beleuchtung des Schuttrradwegs ab der Geroldsecker Halle in Reichenbach in Richtung Hexenmatt oder die Installation von 40 zusätzlichen Fahrradboxen am Bahnhof. Die Verwaltung wird Vorschläge zur Maßnahmenumsetzung in die für Herbst 2021 geplante Vorlage zum **Aktions-/Umsetzungsprogramm des Verkehrsentwicklungsplans** integrieren.

## Einordnung in die kommunale und regionale/gemarkungsübergreifende Verkehrsplanung

### Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Im VEP sind folgende vier Handlungsfelder definiert: Nahmobilität, Öffentlicher Personennahverkehr, Kfz-Verkehr und Querschnittsthemen. Diese gliedern sich weiter in insgesamt 29 Maßnahmenfelder/-bündel, die wiederum aus einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen bestehen. Die Radverkehrsförderung ist dem Handlungsfeld Nahmobilität zuzuordnen.

Da die Erstellung des VEP und die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes parallel erfolgten, werden im VEP lediglich Grundprinzipien der Nahmobilitätsförderung dargestellt und in Verbindung mit dem Zielkonzept des VEP gebracht. Einzelmaßnahmen sind der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu entnehmen. Im Umsetzungskonzept wird dem Maßnahmenfeld A1 Grundprinzipien der Nahmobilität die Priorität 1 zugeordnet. Der Gemeinderat hat das Entwicklungsszenario 2 „Mut zur Verkehrswende“ beschlossen mit dem Ziel, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split bis zum Jahr 2030 von 14 % auf 21 % anzuheben.

### Ortenaukreis & Regierungspräsidium Freiburg

Der Ortenaukreis ist Straßenbaulastträger für straßenbegleitende Radwege an Kreisstraßen und koordiniert die Umsetzung des RadNETZ Baden-Württemberg. Das Regierungspräsidium Freiburg ist zuständig für Planung, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen entlang der Bundesstraßen. Die in der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes vorgeschlagenen Maßnahmen, die den Ortenaukreis oder das RP Freiburg betreffen, werden in gemeinsamen Terminen, bspw. im Rahmen von Verkehrsschauen, erläutert und diskutiert.

### Mobilitätsnetzwerk Ortenau

Alle drei Themenschwerpunkte, die vom Mobilitätsnetzwerk bearbeitet werden, haben einen Bezug zum Radverkehr. Beim Themenschwerpunkt 1 sind es die Mobilitätsstationen, an denen u.a. ein Bikesharing-Angebot zur Verfügung gestellt werden soll, beim Themenschwerpunkt 3 ist es die Mobilitätsapp, in die das Bikesharing-Angebot integriert wird. Der Themenschwerpunkt 2 befasst sich mit dem interkommunalen Radwegenetz, insbesondere den Radpendlerachsen. Diese wurden im Rahmen einer Unternehmensbefragung in den zehn Netzwerkkommunen und anhand der Kenntnisse der Netzwerkbeauftragten identifiziert und von dem vom Mobilitätsnetzwerk beauftragten Fachbüro befahren. Darauf aufbauend werden aktuell Maßnahmen zum Ausbau der Infrastruktur erarbeitet. Gleichzeitig wird ein Kooperationsmodell zwischen Unternehmen und Netzwerkkommunen zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements entwickelt.

### startkLahr.mobil

Ziel des Mobilitätskonzeptes „startkLahr.mobil“, das 2020/2021 im Rahmen eines Förderprogramms des Bundes von der IGZ unter wissenschaftlicher Begleitung des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation erstellt wurde, sind der Wissensaufbau hinsichtlich neuer und nachhaltiger Mobilitätsangebote und die Untersuchung der Übertragbarkeit dieser Lösungsansätze auf das Industrie- und Gewerbegebiet startkLahr. Teil des Mobilitätskonzeptes ist die Radverkehrsförderung auf dem Areal u.a. durch eine klimaneutrale Radwegebeleuchtung, Radservice-Stationen, Bikesharing-Stationen sowie unternehmensinterne Maßnahmen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements, bspw. die Einführung des Dienstradleasings oder die Installation von sicheren, wettergeschützten und beleuchteten Fahrradabstellanlagen in Eingangsnähe sowie Ladestationen.

### Regionalverband Südlicher Oberrhein (RVSO)

Der RVSO hat sich dem Thema Radschnellverbindungen angenommen. 2016/2017 wurde eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen in der Region Südlicher Oberrhein erstellt, in der 17 Korridore untersucht wurden. Im Ergebnis wiesen sieben ein ausreichendes Potenzial für die weiterführende Planung auf. Für vier Korridore, darunter der Korridor Offenburg-Friesenheim-Lahr, wurden 2017/2018 Machbarkeitsstudien erstellt mit dem Ergebnis, dass auf allen vier untersuchten Strecken die vom Land vorgegebenen Qualitätsstandards weitgehend umsetzbar sind und die Realisierung auch technisch machbar ist. Die errechneten positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisse belegen, dass die Realisierung auch unter volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll ist. Leider konnte bisher kein kommunalpolitischer Konsens der tangierten Städte und Gemeinden zur Realisierung der Radschnellverbindung Offenburg-Friesenheim-Lahr erzielt werden.

Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Lahr und Emmendingen erstellt. Die Ergebnisse sollen im Dezember 2021 vorgestellt werden.

### Mobilitätspakt

Ziel ist die Aktivierung der ebenenübergreifenden Zusammenarbeit von der Stadt Lahr, den Umlandgemeinden, dem Ortenaukreis, dem Regionalverband Südlicher Oberrhein, dem RP Freiburg, dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg sowie verkehrsintensiven Unternehmen. Das Ergebnis des Mobilitätspakts ist ein abgestimmtes, integratives Konzept für kurz-, mittel- und langfristig notwendige Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätssystems im betrachteten Raum. Dadurch sollen Synergien erzielt und die Zusammenarbeit auch über den Mobilitätspakt hinaus verstetigt werden.

Am 10. März 2021 hat Verkehrsminister Hermann die Einrichtung des Mobilitätspakts Lahr bekanntgegeben und das RP Freiburg mit den Vorbereitungen und der konkreten Umsetzung beauftragt. Der Pakt, der der erste in Südbaden und der erste grenzüberschreitende überhaupt ist, hat eine Laufzeit von fünf Jahren.

Nach der Sommerpause soll das Projekt mit einer Kick-off-Veranstaltung auf den Weg gebracht werden. Anschließend ist die Unterzeichnung einer gemeinsam getragenen Gründungserklärung vorgesehen. Diese stellt die Grundlage für die Zusammenarbeit und das Arbeitsprogramm im Mobilitätspakt dar. Aufgrund der starken Pendlerströme im Raum Lahr sollen in einem ersten Schritt die Belange der Berufstätigen im Fokus stehen. Hier bestehen die Schnittstellen zur Radverkehrsförderung und zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

### Fazit

Die vorangegangene Übersicht zeigt die Vielfalt der Akteure im Bereich der Radverkehrsförderung mit Bezug zur Stadt Lahr. Aufgabe der Stadt ist es, diese im Sinne einer ganzheitlichen Radverkehrsförderung zusammenzubringen und eine Umsetzung von Maßnahmen zu koordinieren.

Tilman Petters

Sabine Fink

### Hinweis:

Die Mitglieder des Gremiums werden gebeten, die Frage der Befangenheit zu den einzelnen Tagesordnungspunkten selbst zu prüfen und dem Vorsitzenden das Ergebnis mitzutellen. Ein befangenes Mitglied hat sich in der öffentlichen Sitzung in den Zuhörerbereich zu begeben und in der nichtöffentlichen Sitzung den Beratungsraum zu verlassen. Einzelheiten sind dem § 18 Abs. 1 – 5 Gemeindeordnung zu entnehmen.