Stadt Rottweil **Vorlage Nr. 027/2022**

Fachbereich 4 - Bauen und Stadtenwicklung - Mobilitätsbeauftragter
Sachbearbeiter(in): Bisinger, Horst
27.01.2022

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Umwelt-, Bau- und Verkehrsausschuss (öffentlich)	09.02.2022
Gemeinderat (öffentlich)	16.02.2022

Radwegekonzept Sachstandsbericht

Beschlussvorschlag:
Vom Sachstandsbericht wird Kenntnis genommen.
In der weiteren Planungsphase werden die daraus folgenden Einzelmaßnahmen priorisiert und dem Gremium zur Entscheidung vorgelegt.

Vorgang:

13.07.2018 Vorlage Nr. 116/2018
Gemeinderat (Klausur): Mobilitätskonzept für die Stadt Rottweil
Beschluss: ..e*s soll ein durchgehendes und flächendeckendes Radwegenetz für Alltag und Freizeit entwickelt werden*…

25.07.2018 Vorlage Nr. 123/2018
Gemeinderat: Bestätigung der Beschlüsse aus der GR-Klausur vom 13. und 14. 2018 Beschluss: s.o.

20.11.2019 Vorlage Nr. 182/2019
Gemeinderat: Mobilitätskonzept Rottweil; u.a. Radverkehrskonzept
Beschluss: Kenntnisnahme.

18.11.2020 Vorlage Nr. 199/2020 Kenntnisnahme Radwegekonzept, Teilabschnitt Körnerstr.

17.11.2021, KlimaMobil, Vorlage 187/2021 Teilbereiche aus dem Radwegekonzept

Begründung:
Die Stadt Rottweil hat es sich zur Aufgabe gemacht, ein gesamtstädtischen Entwicklungskonzept (GEK) aufzustellen, in das alle Aufgaben aus der Stadtentwicklung einfließen sollen. Dabei bildet die Mobilität ein zunehmend wichtiges Handlungsfeld. Dies wurde auch im Rahmen der Bewerbung zur Landesgartenschau 2028 sehr deutlich gemacht.
Die Ziele des Mobilitätskonzeptes sind neben der Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen, die gerechtere Verteilung des Verkehrsraumes. Konkret für die Kernstadt bedeutet dies, eine deutliche Reduzierung des Motorisierten Individualverkehres (MIV) mit gleichzeitiger Stärkung des Busverkehrs und vor allem des Fuß- und Radverkehrs.

Zur Stärkung des Radverkehrs wurde 2019 eine erste Studie für ein Radwegekonzept vorgestellt. Wesentliche Erkenntnisse aus der Studie waren, dass notwendige Verbindungen aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastungen unattraktiv sind und verschiedenen Lückenschlüsse komplette Neuplanungen erfordern.
Parallel zur Untersuchung der Verkehrsbelastung in der Innenstadt wurden auch die Verkehrsarten (Quell-, Ziel-, Binnenverkehr) untersucht und benannt. Durch Reduktion des MIV und durch Verlagerungen des MIV können neue Verkehrsführungen für den Radverkehr entwickelt werden. Planungsaufgabe ist es, Verknüpfungen des städtischen Radwegenetzes an das überörtliche Netz (z.B. RadNetz BW) und Verbindungen zu den Stadteilen zu entwickeln.
Sowohl der ehrenamtliche Radbeauftragte Herr Geißler als auch der AK Radkultur sind in die Planung eingebunden, um u.a. auch wichtige lokale Sachkenntnis einzubringen.
Dieses Radwegekonzept ist ein Baustein im gesamtstädtischen Mobilitätskonzept, das auch durch den aktuell sehr intensiven Bürgerdialog einen dynamischen Planungsprozess darstellt.

Nachfolgend sind die Planungsphasen aufgeführt und die Arbeitsschritte erläutert.

1. **Bestandsaufnahme und Bestandsplan**

   Das in der Anlage 01 dargestellte Bestandsnetz stellt sich innerstädtisch als sehr lückig dar. Sowohl von der AK Radkultur als auch vom Radbeauftragten kamen wertvolle Hinweise, die mit in das Bestandsnetz aufgenommen wurden. Auch sonstige Rückmeldungen aus der Bürgerschaft und aus den Stadtteilen werden integriert und bei der Zielnetzplanung berücksichtigt.
   Die überörtlichen Radwege, wie auch die meisten Radverbindungen zu den Stadtteilen, sind durch die Einrichtung des RadNetzes Baden-Württemberg relativ gut beschildert. Das RadNetz BW befindet sich noch in der sogenannten Startnetzphase. Hier sind durch Lückenschlüsse, Beschilderungsänderungen und Belagsverbesserungen weitere positive Änderungen möglich. Die Kommunen sind aufgerufen, sich aktiv zu beteiligen und erhalten dafür attraktive Zuschüsse.

2. **Konfliktdarstellung und Analyse**
   Nach Auswertung des Bestandsnetzes wurden neben den aufzubauenden durchgehenden Radwegeverbindungen an mehreren Stellen verschiedene Konfliktbereiche herausgearbeitet.
   Viele befinden sich an Knotenpunkten oder Engstellen. Diese Bereiche sind im Konfliktplan (Anlage 02) dargestellt. Die dazugehörige Liste wird in der Präsentation zur Gremiumssitzung erläutert. Einige Konfliktpunkte lassen sich durch Markierung und Beschilderung relativ schnell lösen.
   Neben den oben beschriebenen Handlungsschwerpunkten wurde festgestellt, dass ein besonderer Fokus auf die „Schulradwege“ gelegt werden muss. In der Präsentation der Zielplanung wird deshalb exemplarisch auf die aus Osten kommende Verbindung zum Schulcampus eingegangen.

3. **Planung und Zielkonzeption**
   - Durch die geplanten deutlichen Reduzierungen der Verkehrsmengen auf der Achse Hochbrücktorstraße-Friedrichsplatz-Kriegsdamm, sowie Richtung Untere Hauptstraße sind auf der Rottweiler Hauptmagistrale der Königstraße qualifizierte Radverbindungen möglich. Zusammen mit der bereits beschlossenen Fahrradstraße Körnerstraße und den im Zuge der LGS geplanten Radwegen im Bereich Bahnhof und Göllsdorf, wären damit die Weichen gestellt, um die südliche und südöstliche Anbindung an die Kernstadt zu gewährleisten.
   - Die Zufahrtsmöglichkeiten aus Norden sind geprägt von der schwierigen Kreuzungssituation am Knoten Oberndorfer Str./Nägelesgrabenstr./Kampitschstr. Da hier ohne Grunderwerb keine befriedigende Lösung möglich ist, wurde aus

Norden kommend eine Ausweichvariante durch das Wohngebiet Hinterprediger aufgenommen. Ein Verbesserungsvorschlag hierzu kam aus der AK Radkultur.

- Die Radwege nach Westen in Richtung Hausen und Zimmern sind stadtauswärts als sehr gut zu bezeichnen; die innerstädtischen Verbindungen dorthin, müssen sowohl was Beschilderung als auch Markierung angeht, verbessert werden.
- Die Vorgaben zu den Radwegeverbindungen zum und durch das zukünftige Landesgartenschaugelände im Neckartal werden im aktuell laufenden LGS-Wettbewerb, ebenso wie die nördlichen und nordöstlichen Anknüpfungspunkte, berücksichtigt.
- Wichtig sind auch die kreisübergreifenden Anbindungen, die z.B. in Neufra gut ausgebaut und beschildert, im Bereich Zepfenhan von der Jungbrunnenstrecke kommend, nur sehr rudimentär vorhanden sind. Hier gilt es in enger Abstimmung mit den Planungen des Landes und des Kreises sinnvolle Verbindungen herzustellen. Dasselbe gilt für den vom Landkreis priorisierten Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen. Die Verbindung von Neukirch zur Siedlung Vaihinger Hof stellt eine solche Verbindung dar.
  Auf Nachfrage bei der Straßenbauverwaltung der Landkreises kann hier aus Kapazitätsgründen momentan noch nicht geplant werden. Wir werden hier weiterhin das Gespräch suchen.
- Weitere Planungsmöglichkeiten sind im Zielplan (Anlage 03) dargestellt und werden in der Sitzungspräsentation näher erläutert.

4. **Nächste Schritte**
   Priorisierung von Einzelmaßnahmen aus der Konzeption mit Blick auf den Zeitrahmen bis 2028;
   weitere Planungsvertiefungen im Gesamtkonzept;
   Einarbeitung der LGS Wettbewerbsergebnisse;

Finanzierung:
Kosten:

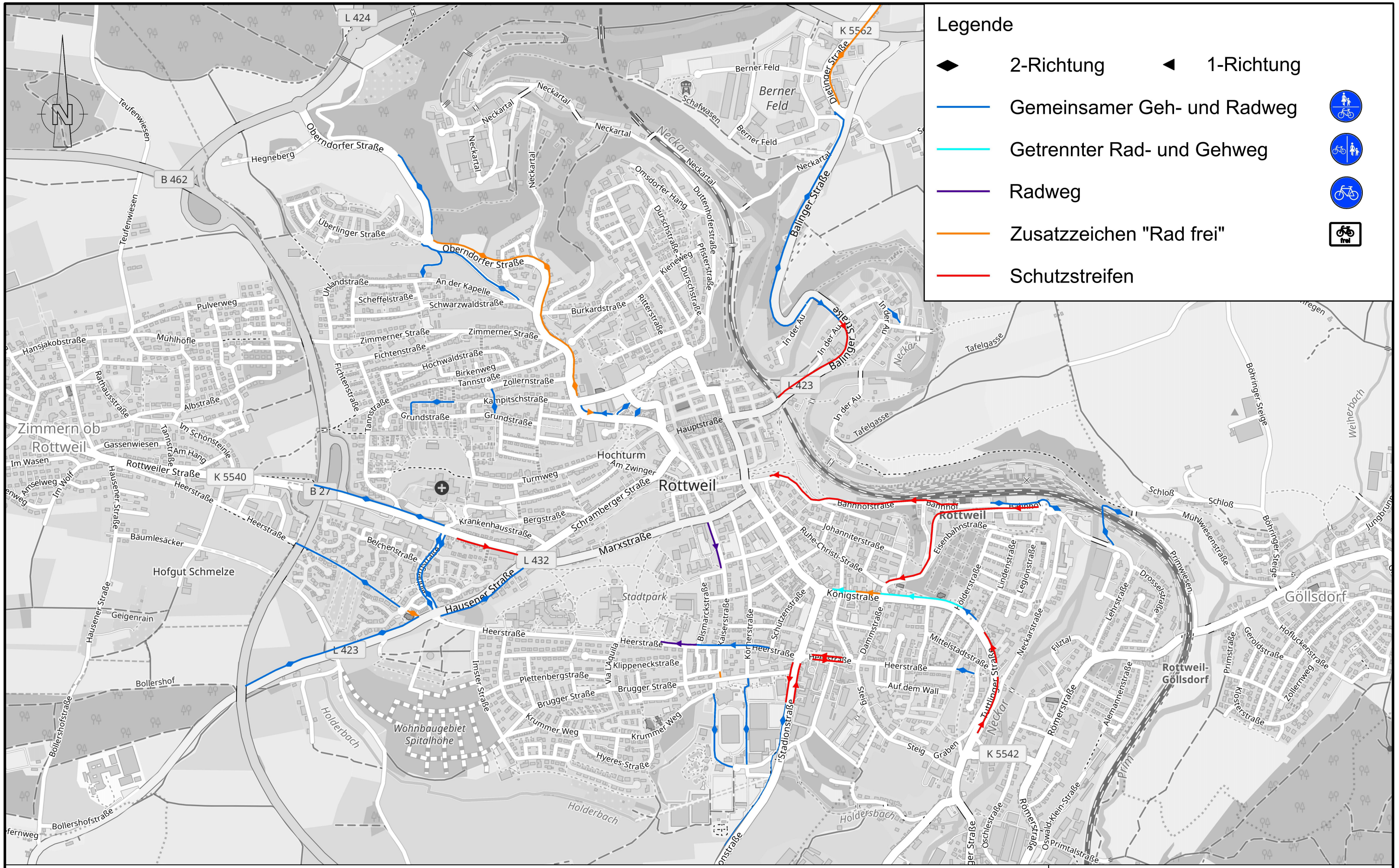
Im Haushalt veranschlagt:	☒	Ja ,	HH-Entwurf 2022, Seite 369, Kosten 690 TZ, Zuschuss 520 T
Folgekosten:	☐		

.

Zuständigkeit:
Gemäß § 2 Ziffer 3.1 Hauptsatzung ist der Gemeinderat für die Beschlussfassung zuständig.
Die Vorberatung erfolgt gem. § 7 Ziffer 1.1 der Hauptsatzung im UBV.

Anlagen:
1. Bestandsplan
2. Konfliktplan
3. Zielplanung

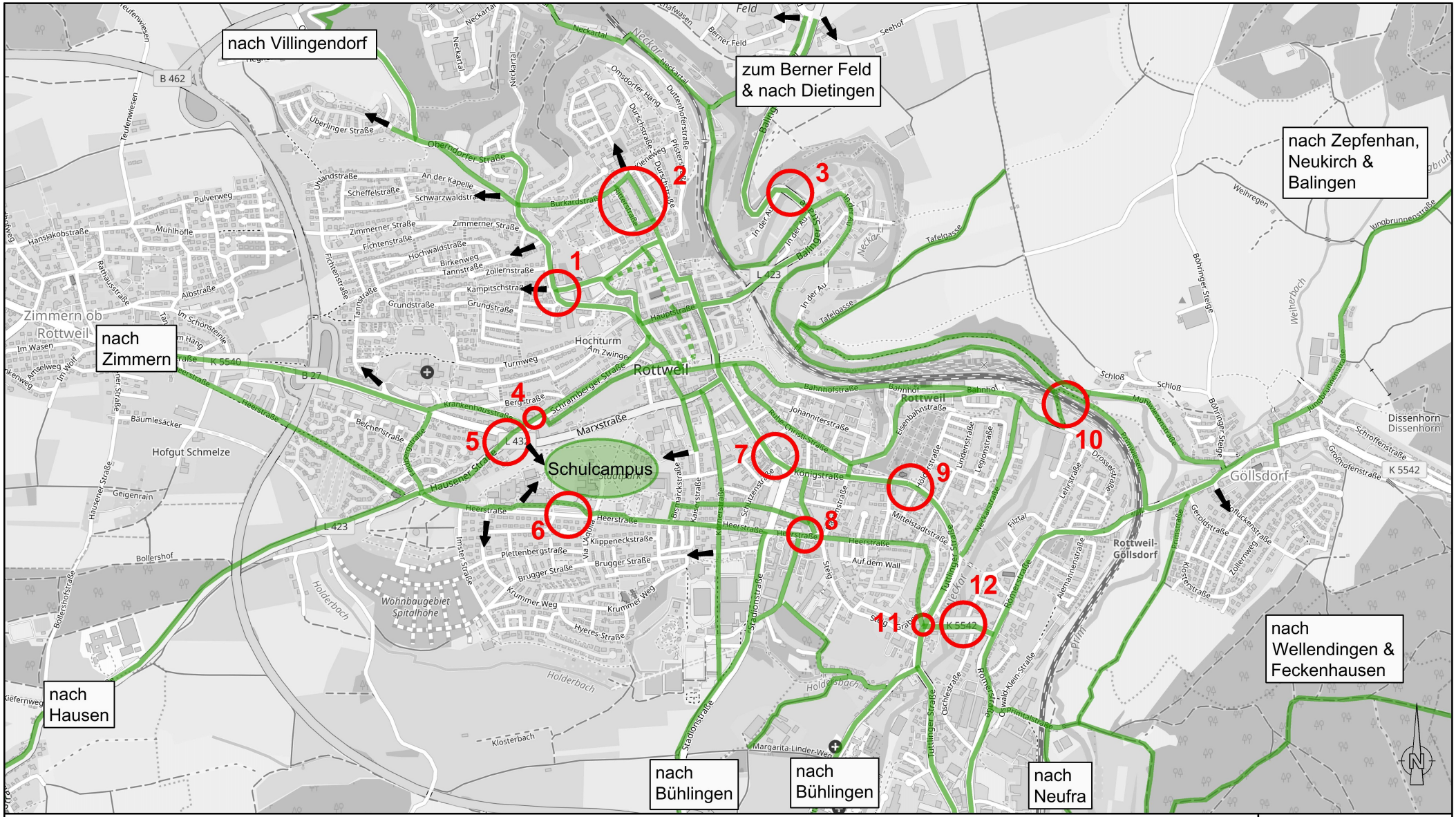
Ingenieur Gesellschaft Verkehr



Stadt Rottweil - Qualifiziertes Radwegekonzept
Vorhandene relevante Radinfrastruktur in Rottweil

Stand: 10.11.21
unmaßstäblich

Anlage 01



Stadt Rottweil - Qualifiziertes Radwegekonzept

Übersicht der Konfliktpunkte im Radnetz

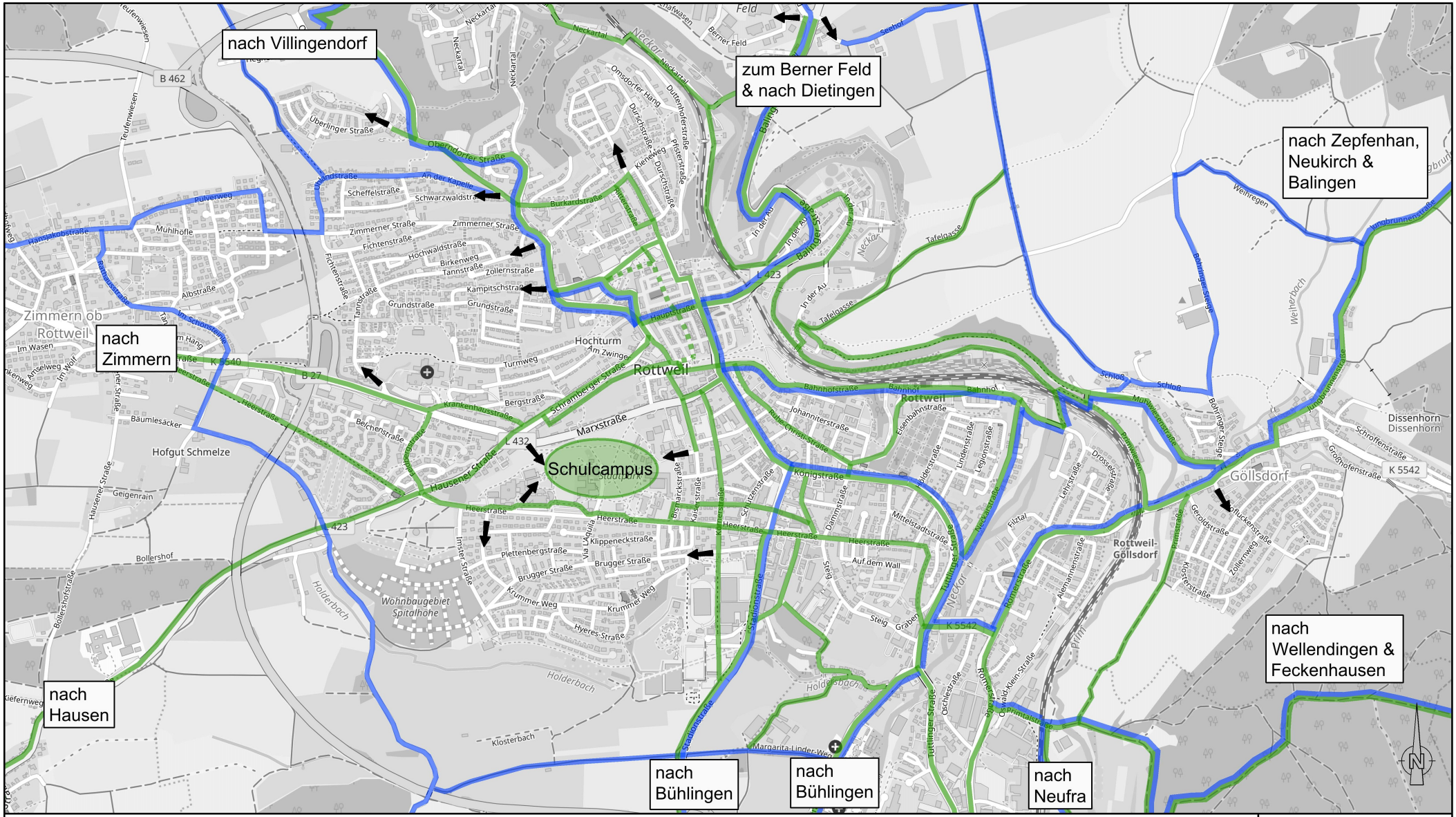
Angestrebtes Rad-Zielnetz

Konfliktpunkte

Stand 26.01.2022

unmaßstäblich

Anlage 03



Stadt Rottweil - Qualifiziertes Radwegekonzept

Zielnetz Radverkehr

Angestrebtes Rad-Zielnetz

Bestehende tour. Radwege

Erschließung (Wohn-)Gebiete

Stand 26.01.2022

unmaßstäblich

Anlage 02