

Fachbereich 4 - Bauen und Stadtentwicklung - Mobilitätsbeauftragter
 Sachbearbeiter(in): Bisinger, Horst
 03.03.2022

Beratungsfolge

Sitzungstermin

Gemeinderat (öffentlich)

27.04.2022

Klimamobil - Abschlussbericht

Beschlussvorschlag:

Der Abschlussbericht wird zur Kenntnis genommen.

Die Maßnahme zur Attraktivierung der Radinfrastruktur wird in das Radwegekonzept der Stadt Rottweil aufgenommen und gemäß der noch durch den Gemeinderat vorzunehmenden Priorisierung umgesetzt.

Vorgang:

- 11.03.2020 UBV: Vorberatung über den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen „Bewerbung der Stadt Rottweil als Modellkommune des Kompetenznetzes KlimaMobil“ (Vorlage Nr. 042/2020)
- 24.06.2020 Gemeinderat:
Beschluss zum Fraktionsantrag: Die Stadt Rottweil wird Mitglied im Kompetenznetz KlimaMobil
- 26.06.2020 Bewerbung zu Teilnahme als Modellkommune mit einem Letter of Intent und Vorhabensskizze
- 25.11.2020 Auftaktgespräch, Sondierung und Zielsetzung
- 21.04.2021 Kooperationsvereinbarung der Stadt Rottweil und der NVBW sowie Bridging IT als Konsortialführer
Über die Zusammenarbeit im Rahmen des Kompetenznetzes KlimaMobil
- 17.11.2021 UBV: Vorlage 187/2021 KlimaMobil Sachstand- Teilbereiche aus dem Radwegekonzept
- 9./23.2.2022 UBV/GR Radwegekonzept mit Vorschlag KlimaMobil – Sachstand mit Kenntnisnahme.

Begründung:

Das Kompetenznetz KLIMA Mobil berät, unterstützt und vernetzt Kommunen in Baden-Württemberg, die hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr umsetzen wollen. Federführend ist die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW), die vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt wird. Eine zusätzliche Förderung erfolgt vom

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI).

Rottweil hat sich am 26.6.2020 als Modellkommune mit einer Absichtserklärung und einer Vorhabensskizze beworben und ist mit 14 anderen Städten und Gemeinden aus 41 Bewerbern ausgewählt worden.

Es soll eine stadtverträgliche Mobilität entwickelt und gefördert werden, die einen wesentlichen Beitrag zur Emissionsminderung leistet. Dabei sollen Aufenthalts- und Lebensqualität ebenso wie die Verkehrssicherheit gesteigert werden.

Verbunden ist dies mit einer neuen Verteilung des öffentlichen Raumes, um mehr Platz für Rad- und Fußgängerverkehr zurück zu gewinnen und den ÖPNV zu stärken. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss sich dabei in das Gesamtkonzept einreihen. Die damit verbundene Mobilitätswende ist ein wesentlicher Baustein im Rahmenplan der Landesgartenschau 2028

Für die Maßnahmen in Rottweil hat KlimaMobil eine Arbeitsgemeinschaft von drei Büros beauftragt (BridgingIT GmbH, INOVAPLAN GmbH, DER PUNKT GmbH), die zusammen mit der Stadtverwaltung verschiedene Maßnahmen vertieft betrachtet hat. Die Honorierung der Arbeitsgemeinschaft erfolgt durch KlimaMobil.

Es wurden folgende Aufgabenstellungen an die drei Büros weitergegeben:

1. **Attraktivierung der Radinfrastruktur** durch eine Variantenbetrachtung der Straßenraumumgestaltung im Bereich Marx- und Königstraße mit Aufzeigen der Anbindung der Fahrradstraße Körnerstraße an die historische Innenstadt.
2. **Analyse und Kategorisierung von Quellen und Zielen im Radverkehr** innerhalb des Stadtgebiets Rottweil. Ergebnisse dienen als Datengrundlage für strategische Empfehlungen zur Weiterentwicklung der (E-)Fahrradinfrastruktur sowie als Basis für weitere Planungen und Detaillierungen seitens der Stadt Rottweil.
3. **Imagekampagne zum Thema Fahrradnutzung** im Alltagsverkehr und den Umgestaltungsmaßnahmen Marx- und Königstraße als hochwirksame Maßnahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Zu 1 | Attraktivierung Radinfrastruktur

Aus der Arbeitsgemeinschaft wurde diese Aufgabenstellung von dem Büro INOVAPLAN GmbH aus Karlsruhe, zusammen mit der Stadtverwaltung und dem Büro IGV, Stuttgart bearbeitet. IGV gewährleistet den Kontext und die Einbindung einzelner Bausteine in das gesamtstädtische Verkehrs- und Mobilitätskonzept.

Vor Vertiefung der Planungsschritte fand am 15.04.2021 eine gemeinsame Arbeitsrunde mit AK Radkultur und Radbeauftragtem statt. Von Seiten AK Radkultur, Lokale Agenda, wurde eine ausführliche Präsentation zu Problemstellen und zu Lösungsmöglichkeiten vorgestellt. Die Punkte wurden hinsichtlich Abhängigkeiten und Machbarkeit diskutiert. Die Vertreterin von KlimaMobil stellte die Ziele und Chancen dieser Kooperation für Rottweil vor.

Der ehrenamtliche Radbeauftragte begleitet seit 1.10.2021, zusammen mit dem städtischen Mobilitätsbeauftragten, die Aufgabenstellungen und Zwischenschritte von KlimaMobil.

In der Präsentation der AK Radkultur war u.a. die Anbindung der Innenstadt von Süden ein Schwerpunkt. Genau diese Aufgabenstellung hatte die Stadt bereits im Vorfeld an KlimaMobil weitergegeben.

➤ **Anbindung Fahrradstraße Körnerstraße:**

Für die bereits vom Gemeinderat beschlossene Fahrradstraße in der Körnerstraße (Umsetzung 2022/23) war bisher die Anbindung an die Innenstadt noch nicht planerisch ausgearbeitet. Hierzu mussten begleitend Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Freiburg (Straßenbaulastträger) erfolgen, ob und welche Umbauten im Bereich der Landesstraße 423 (Marxstraße, Hochbrücke, Hochbrücktorstraße) genehmigt werden können. Es erfolgte ein iterativer Prozess, der durch die Faktoren Landesgartenschau und

Modellkommune begünstigt neue Möglichkeiten aufzeigte, die vor Jahren noch nicht denkbar waren.

Aus den verschiedenen Überlegungen und Varianten hat sich in Abstimmung mit dem RP folgende Vorzugsvariante entwickelt:

- a. Favorisiert wird der Beibehalt der Einbahnstraßenregelung in der Marxstraße mit Reduzieren auf eine Fahrbahn für den MIV und das Einrichten von zwei Radfahrstreifen. Gleichzeitig kann die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Hochbrücke erfolgen.
- b. Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) ermöglichen den Radfahrern, sich auf der Fahrbahn vor den Autos anzuordnen.
- c. Wichtige Rahmenbedingungen (Vorgabe RP Freiburg) sind:
 - Nachweis einer entsprechenden Signalsteuerung
 - Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit

Ergebnis: Beide Nachweise können unter der Voraussetzung erbracht werden, sofern eine einseitige Sperrung für den MIV vom Kriegsdamm zum Friedrichsplatzes erfolgt. Zuletzt in der Einwohnerversammlung im Oktober wurde der Mehrwert einer einseitigen Sperrung für den MIV, für die Verlagerung des ZUP und für die Neugestaltung des Friedrichsplatzes erläutert. Mit den vorgenannten Maßnahmen ist eine radfreundliche Anbindung der Fahrradstraße Körnerstraße zum Stadtgraben und Hochbrücke möglich. Die Stärkung der Fahrradstraße und die Reduzierung des MIV sind ebenfalls von Vorteil für die fußläufige Anbindung Parkhaus Zentrum.

➤ **Königstraße / Radverkehr**

Aus der Bürgerschaft wird immer wieder der Wunsch geäußert, den Radverkehr in der Königsstraße zu stärken. In der Kooperation mit KlimaMobil wurde die Chance genutzt, hierzu eine Machbarkeitsstudie zu erstellen. Es wurden dabei die Möglichkeiten von eigenständigen Radwegführungen, von fahrbahngleichen Radfahrstreifen (darf vom MIV nicht genutzt werden) oder von einfachen fahrbahngleichen Schutzstreifen untersucht. Der Planungsspielraum lag dabei in der Entfernung der Linksabbiegespuren, dem Entfernen von Längsparkierungen und der Reduktion von Grünflächen:

- a. Ein Entfernen aller Linksabbiegespuren ist verkehrstechnisch nicht darstellbar, bzw. nicht sinnvoll, wenn gleichzeitig mit der Maßnahme der ÖPNV gestärkt werden soll.
- b. Mit dem Parkhaus Zentrum besteht die Möglichkeit, attraktive, alternative Parkierungsmöglichkeiten für eine entfallene Längsparkierung anzubieten.
- c. Eine Reduzierung der Grünflächen wurde nicht weiterverfolgt. Einige wenige Parkplätze könnten in der Grünfläche als Parktasche neu integriert werden.
- d. Perspektivisch könnte die Fußgängerunterquerung rückgebaut werden und durch barrierefreie Fußgängerüberwege ersetzt werden.

Ergebnis: Die von INOVAPLAN entwickelten Querschnitte wurden zur Überprüfung bezüglich Leistungsfähigkeit an das Büro IGV, Stuttgart gegeben, um anhand des Lageplanes die Machbarkeit zu prüfen. Die Auswirkungen hinsichtlich ÖPNV wurden von der Nahverkehrsberatung Südwest geprüft und positiv bewertet.

Als bestmögliche Variante zeichnet sich die Einrichtung von beidseitigen Radfahrstreifen (fahrbahngleich, nicht überfahrbar) mit weitgehendem Verzicht auf die Längsparkierung ab.

Zu 2 | Analyse und Kategorisierung von Quellen und Zielen im Radverkehr:

Auch für diesen Schritt der Arbeitsgemeinschaft wurden die Arbeiten von dem Büro INOVAPLAN GmbH aus Karlsruhe ausgeführt.

Zur Förderung und Ausbau des Radverkehrs in der Stadt Rottweil bedarf es gerade in der Kommunikation guter Argumente und einheitlicher Ziele für die Entwicklung des Radverkehrs. Zur Sammlung und Strukturierung dieser, hat die Arbeitsgemeinschaft gemeinsam mit Akteuren der Stadt im Juni 2021 einen Workshop durchgeführt. Als wichtigstes Ziel für die Radverkehrsentwicklung in Rottweil wurde dabei die Durchgängigkeit der Radinfrastruktur

(Anbindung der bedeutendsten Quellen und Ziele sowie der Ortschaften der Stadt Rottweil) identifiziert. Auch der Ausbau der Radabstellanlagen und die Verbesserung der Akzeptanz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden werden insgesamt als primäre Ziele angesehen. Als Basis für das zukünftige einheitliche und durchgängige Netz wurden die Quellen und Ziele im Radverkehr identifiziert, kategorisiert und in Steckbriefen aufbereitet. Hierbei zeigten sich insgesamt elf Schwerpunkte innerhalb des Kernstadtbereichs sowie die in das Netz zu integrierenden sieben Ortschaften. Bei der Analyse wurde deutlich, dass der Großteil der Quellen und Ziele im Bestand bisher nicht über eine qualifizierte Radinfrastruktur miteinander verbunden ist. Die Identifizierung der Quellen und Ziele kann dabei als eine wichtige Grundlage für alle weiteren Entwicklung des Radnetzes in der Stadt Rottweil innerhalb des gesamtstädtische Mobilitätskonzepts genutzt werden.

Zu 3 | Imagekampagne zum Thema Fahrradnutzung:

Diese Aufgabe übernahm das Büro DER PUNKT aus Karlsruhe.

Es wurden verschiedenen Druckvorlagen zum Radverkehr erarbeitet, die wahlweise für Plakate, Schilder, Geschenke (Goodies/Giveaways) und für Social Media Auftritte verwendet werden können.

Da im Zusammenhang mit der Landesgartenschau noch weitere Symbole und Motive für die kommenden Projekte erarbeitet werden, war die Projektgruppe hinsichtlich einer Überfrachtung mit dieser Ausdrucksweise sehr zurückhaltend.

Trotzdem wurden zusammen mit der Abteilung Wirtschaftsförderung drei Vorlagen für Schilder und Plakate und eine Vorlage für Social Media Auftritte ausgewählt.

Geplant ist, bei jeder umgesetzten Maßnahme zum Ausbau der Radinfrastruktur mit Hilfe dieser Medien darauf aufmerksam zu machen und durch die gleichartige Symbolik einen Wiedererkennungswert zu schaffen.

Fazit:

Die Lösung für eine attraktive Anbindung der Fahrradstraße Körnerstraße in die Innenstadt im Bereich Marxstraße und Hochbrücke wird auch von Seiten des Straßenbaulastträgers unterstützt.

Die Herstellung von Radfahrstreifen in der Königsstraße ist verkehrstechnisch nachweisbar.

Das Zusammenführen mit den anderen Bausteinen ergibt ein gesamtstädtisches Mobilitätskonzept, das als Prozess verstanden wird und laufend nachjustiert werden kann. Das Gesamtkonzept lebt von einem stetigen, schrittweisen Umsetzen und einer Änderung im Mobilitätsverhalten, das gleichzeitig durch neue Angebote und Stärken des ÖPNV und weiteren alternativen Mobilitätsformen unterstützt werden muss.

Zuständigkeit:

Die Zuständigkeit des Gemeinderates ergibt sich aus § 2 Ziffer 3.1 der Hauptsatzung.

Anlagen:

Anlage 1 Überleitung Fahrradverkehr in die Königstraße

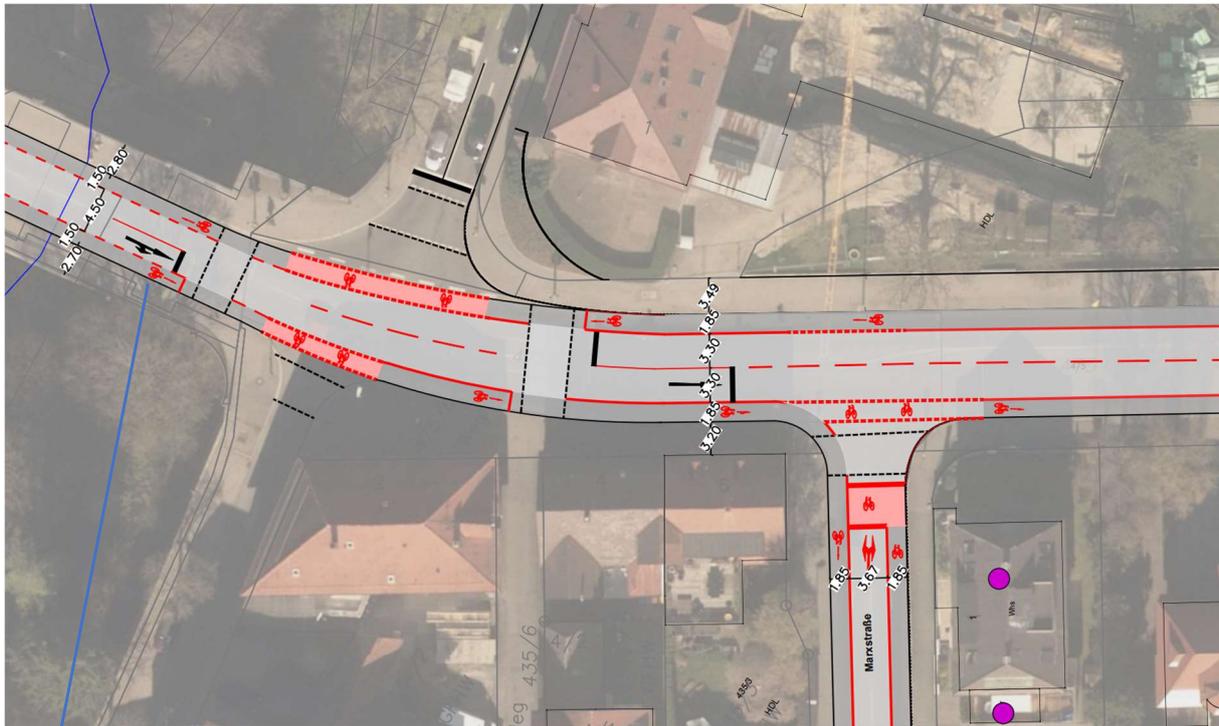
Anlage 2 Übersichtsplan Königstraße

Anlage 3 Beispiel Steckbrief

Anlage 4 Fördermöglichkeiten

KLIMA MOBIL – Baustein Verbesserung der Radinfrastruktur

Überleitung Fahrradverkehr von der Körnerstraße via Marxstraße in die Königstraße



L1 Schutzstreifen beidseitig (mit

Westseite

Ostseite

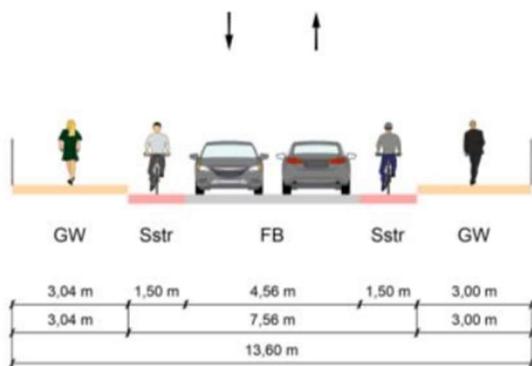


Abb 1: Hochbrücke: Fahrradspur als Schutzstreifen

L1 Radweg/Radfahrstreifen

Nordseite

Südseite

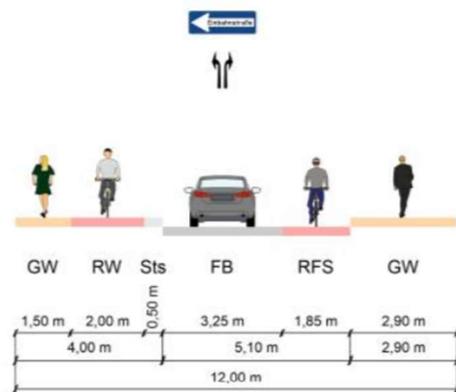
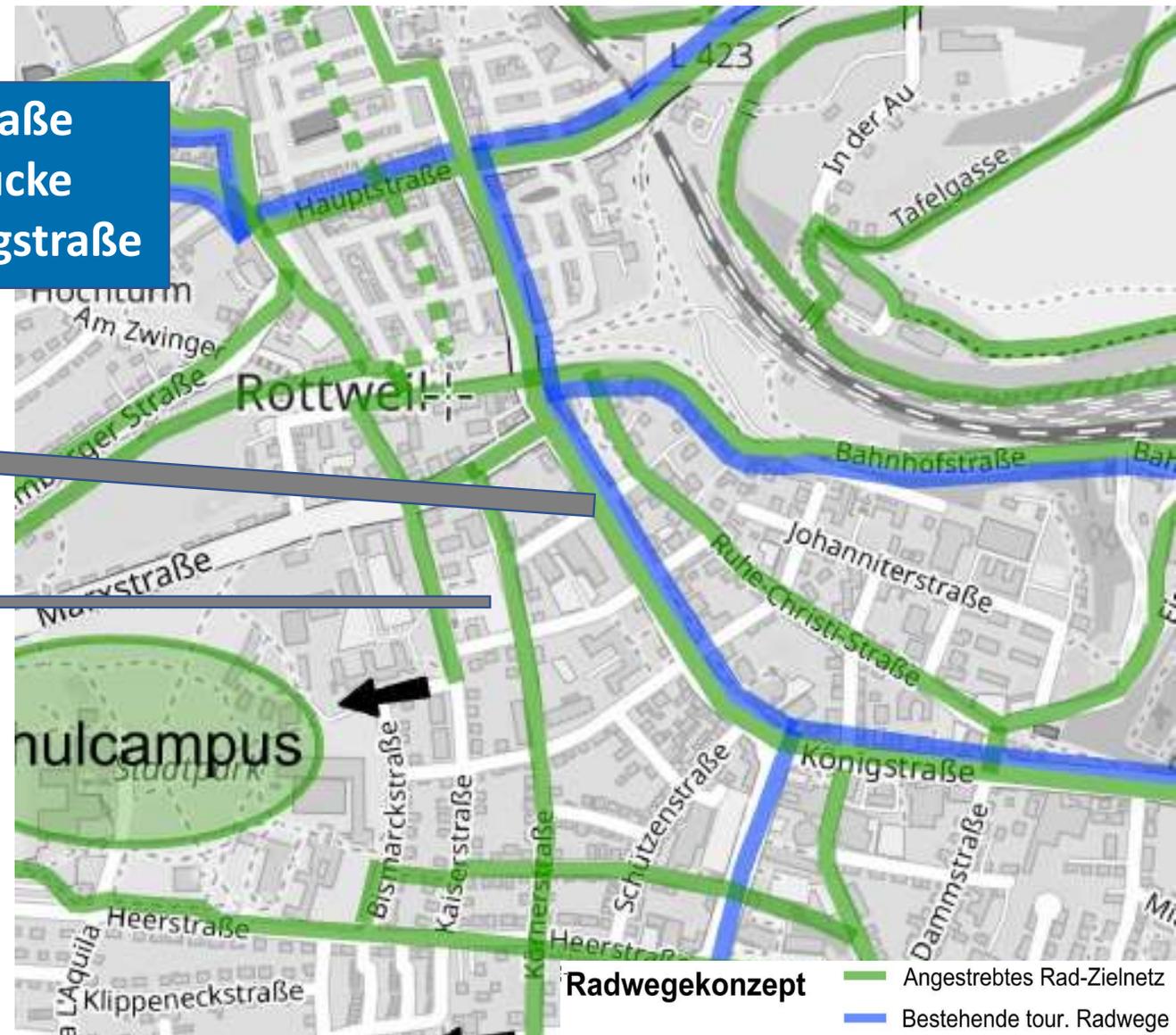


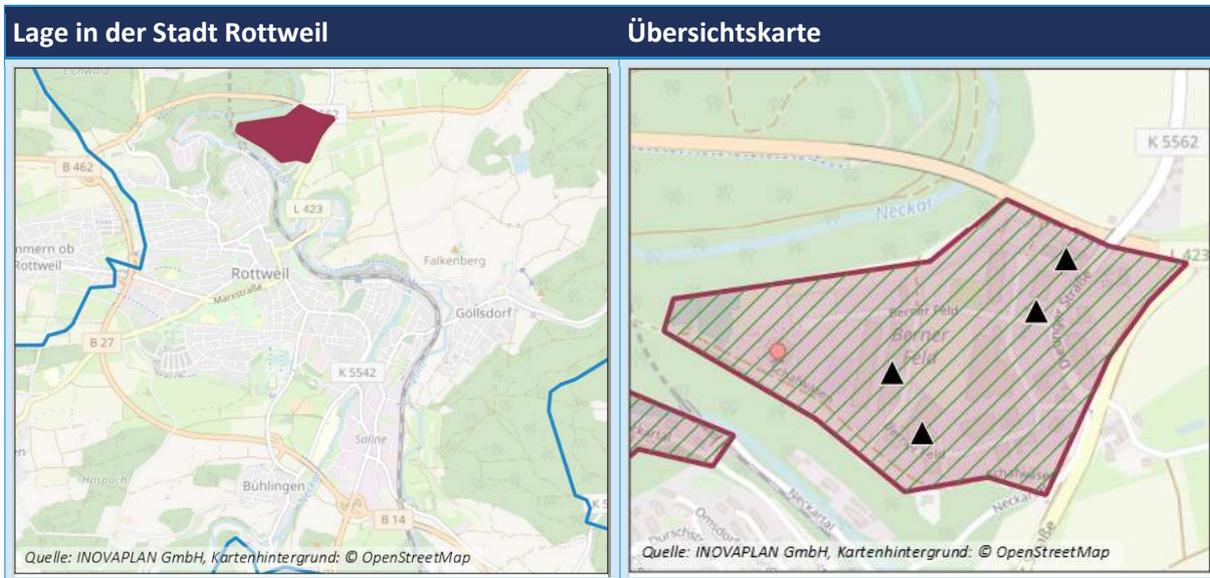
Abb 2: Marxstraße: beidseitige Fahrradspuren
MIV verringert auf 1 Fahrstreifen

Die Lösung Hochbrücke in Verbindung mit der Ausleitung aus der Marxstraße wurde mit dem Baulastträger der L L423, Regierungspräsidentium Freiburg besprochen. Auf Grund der Bedeutung für die Attraktivierung des Radverkehrs im Rahmen der Kooperation mit KlimaMobil stimmt das RP unter folgenden Voraussetzungen zu:

- a. Nachweis einer entsprechenden Signalsteuerung
- b. Nachweis der verkehrlichen Leistungsfähigkeit



Steckbrief 1: Schwerpunkt „Industriegebiet Berner Feld“			
Lage und Fläche		Entfernung Luftlinie zu...	
Lage:	Nördliche Kernstadt	Hist. Innenstadt:	1,3 km
Fläche:	Ca. 32 ha	Bahnhof:	1,7 km



Bestandssituation	
Kategorisierung der Quellen und Ziele im Schwerpunkt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Industriegebiet mit großen Arbeitgebern ▪ Touristisches Ziel: TK Elevator Testturm
Bedeutung Quelle/Ziel	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Viele Pendler ▪ Große touristische Bedeutung
Erreichbarkeit per Rad (Quelle: Bestandskarte Rad-konzept 2019 von IGV)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Straßenbeleitender Radweg Balinger Straße südlich in Richtung Historischer Innenstadt zwischen Berner Feld und Neckar, letzter Abschnitt zur Anbindung des Berner Feldes fehlt jedoch ▪ Keine Anbindung aus anderen Bereichen der Kernstadt
Radabstellanlagen (Quelle: Stadt Rottweil)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Unzureichende Abstellanlagen am Testturm

Zukünftige Entwicklungsperspektiven	
Argumente zur Förderung der Erreichbarkeit per Rad	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgängigkeit Radinfrastruktur ▪ Attraktive Radinfrastruktur für das tägliche Pendeln zur Arbeit ▪ Erreichbarkeit touristischer Ziele per Rad
Zukünftig geplante Erreichbarkeit per Rad (Quelle: Rad-konzept 2019 von IGV)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lückenschluss in Richtung Historische Innenstadt ▪ Lückenschluss zum Radweg im Neckartal nach Gölldorf
Zusätzlicher Bedarf an Radabstellanlagen (Quelle: Stadt Rottweil)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mindestens je 10 Stellplätze direkt am Testturm und am neuen Parkplatz ▪ Ladeinfrastruktur zusammen mit der für PKW am Parkplatz herstellen



Infrastruktur für den Radverkehr

Förderung für Ihre Kommune

Bis zu
90 %
Förderung



Stand: Juli 2021



Mobilität und Lebensqualität.
Für Stadt und Land.



Mit der Förderung durch das Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) unterstützt das Land Baden-Württemberg seine Landkreise, Städte und Gemeinden sowie Verkehrsunternehmen beim Bauen, Aus- und Umbauen ihrer Verkehrsinfrastruktur. Im Mittelpunkt stehen dabei Maßnahmen, die die Verkehrswende hin zu einer klima-, menschen- und umweltfreundlichen Mobilität vorantreiben.

Dieser Flyer gehört zu einer Serie aus mehreren Flyern, die erklären, wofür und wie die Förderung in Anspruch genommen werden kann.

Kontakt bei Fragen

Regierungspräsidium Stuttgart

E-Mail: abteilung4@rps.bwl.de
Telefon: 0711/904-1 40 01

Regierungspräsidium Karlsruhe

E-Mail: abteilung4@rpk.bwl.de
Telefon: 0721/926-33 52

Regierungspräsidium Freiburg

E-Mail: abteilung4@rpf.bwl.de
Telefon: 0761/208-44 60

Regierungspräsidium Tübingen

E-Mail: abteilung4@rpt.bwl.de
Telefon: 07071/757-34 02

Herausgeber:

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Dorotheenstraße 8 · 70173 Stuttgart
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Realisation und Gestaltung:

Fairkehr Agentur & Verlag, www.fairkehr.de

Titelfoto: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Valentin Marquardt,
Fotos: Marcus Gloger/AGFK-BW; Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg/Valentin Marquardt; ADFC Schleswig-Holstein/qimby.net

Was wird gefördert?

Laut Umfragen möchten über 80 Prozent der Menschen in Baden-Württemberg aus Klimaschutzgründen mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen. Dafür ist ein flächendeckendes Radnetz eine wichtige Voraussetzung. Daher fördert das Land über das Landesgemeindevverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG) Maßnahmen zur Führung des Radverkehrs, die qualitätsvollen Standards für Sicherheit und Komfort entsprechen: Schutz- und Radfahrstreifen, baulich getrennte Radwege, Fahrradstraßen, Radschnellwege, Querungen, Fahrradampeln, Wegweiser und Zählstellen sowie Fahrradabstellanlagen. Beispiele:



Alltagstaugliche Qualitätsradwege: Sanierung und Bau von Radwegen, die z. B. durch ihre Führungsform, Breite und Oberflächenbeschaffenheit attraktiv und sicher für Radfahrende sind



Radschnellwege: Das sind breite, direkte und möglichst kreuzungsfreie Wege, auf denen Radfahrerinnen und Radfahrer jeden Alters im eigenen Tempo direkt und sicher zum Ziel kommen



Querungshilfen: Ampeln, Verkehrsinseln, Brücken oder Unterführungen halten den Radverkehr im Fluss und verringern Zeitverluste

Wer kann Fördermittel erhalten?

- › Gemeinden und Landkreise
- › Kommunale Zusammenschlüsse, insbesondere Zweckverbände und bevollmächtigte kommunale Baulastträger

Angaben zur Höhe der Förderung

- › Das Land fördert bis zu 50 Prozent der zuwendungsfähigen Bau- und Grunderwerbskosten und gewährt eine Planungskostenpauschale von 10 Prozent dieser Investitionen (aufgrund der Pandemie vorübergehend auf 15 Prozent erhöht).
- › Besonders klimafreundliche Maßnahmen wie den Umbau von Fahrspuren und Parkplätzen des Kfz-Verkehrs zu Radverkehrsanlagen, Querungshilfen oder Fahrradabstellanlagen fördert das Land mit bis zu 75 Prozent.
- › Bis zu 90 Prozent Förderung können Sie durch eine Kombination der LGVFG-Mittel mit diversen Förderungen des Bundes erreichen:
 - Sonderprogramm Stadt und Land
 - Kommunalrichtlinie inkl. B+R-Offensive
 - Förderprogramm Radnetz Deutschland
 - Verwaltungsvereinbarung Radschnellwege 2017–2030

Infos und Antragsunterlagen

vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/foerderprogramme/lgvfg

aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/uebersicht-foerderprogramme-land

rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foederungen/seiten/rad-und-fussverkehr

Antrag stellen und loslegen

1. Melden Sie Ihre Maßnahmen zur Aufnahme in das Förderprogramm an.
2. Stellen Sie nach erfolgreicher Aufnahme in das Programm innerhalb eines Jahres einen Förderantrag.
3. Nach der Bewilligung des Antrags kann die Realisierung Ihres Vorhabens beginnen.

Die Anmeldung und den Förderantrag richten Sie bitte an das zuständige Regierungspräsidium, das Sie gerne beratend unterstützt.

Wenn Ihr Einzelvorhaben unterhalb der Bagatellgrenze liegt, können Sie mehrere kleine Vorhaben bündeln.

Programmanmeldung

Vorhaben im Bereich Rad- und Fußverkehr können in der Regel bis zum 30. September für das Folgejahr angemeldet werden. Jederzeit können Sie Vorhaben bis maximal 100.000 Euro, Vorhaben des RadNETZ BW, Radwege im Zuge von Bundes- und Landesstraßen in kommunaler Baulast, Radschnellwege sowie Fahrradabstellanlagen und begründete Einzelfälle anmelden.

**Vorhaben
bis 30.09.
einreichen!**