



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 013/13

Sachbearbeitung:

Ressler, Gerhard

Datum:

10.01.2013

Beratungsfolge

Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt

Sitzungsdatum

24.01.2013

Sitzungsart

ÖFFENTLICH

Betreff:

Radwegekonzept 2025

- Vergabebeschluss zur Fortschreibung des Konzeptes

- Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen BW

Bezug SEK:

Masterplan 8: Mobilität, Masterplan 11: Energie

Bezug:

Vorl.Nrn:650/10, 084/11, 531/11, 530/11, 038/11, 118/12

Beschlussvorschlag:

1. Die Fortschreibung des Radwegekonzeptes 2025 wird an die Planungsgemeinschaft Verkehr, PGV-Alrutz, Große Barlinge 72a in 30171 Hannover auf der Basis des Angebots vom 11. Dezember 2012 vergeben (Vergabesumme: 66.000 €). Das Vorhaben wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit 26.343 € bezuschusst.
2. Vertiefende Konzepte und Planungen werden auf der Grundlage zusätzlicher Angebote gesondert unter Beteiligung örtlicher Büros ausgeschrieben und im Rahmen der Verwaltungszuständigkeit einzeln vergeben.
3. Die Stadt Ludwigsburg tritt ab 2013 der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW) mit dem Ziel bei, den Radverkehr in Ludwigsburg nachhaltig zu fördern und darauf hinzuwirken, die für die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Stadt“ erforderlichen Voraussetzungen erfüllen zu wollen.

Diese Ziele werden wie bereits in der Vergangenheit systematisch mit der Verabschiedung und laufenden Umsetzung des Radwegezielnetzes aus dem Jahr 2003, mit der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes, der Einrichtung eines festen jährlichen Haushaltsbudgets für Radverkehrsplanungen und -investitionen sowie Sonderfinanzierungen für größere Baumaßnahmen (z. B. Radstation am Bahnhof) verfolgt. Die Förderung des Radverkehrs ist eines der wichtigen Ziele des beschlossenen Stadtentwicklungskonzeptes und in den Masterplänen Mobilität und Energie als wichtiger Baustein verankert.

Nach außen wurde als fester Ansprechpartner für die fachliche Betreuung des Radverkehrs Herr Ressler benannt. Weitere Ansprechpartner sind Frau Kernstock (Kommunikation, Organisation) und Herr Frühwirth (Ausführung). Die Webseite der Stadt informiert über

laufende Aktivitäten zum Radverkehr und alle Anliegen können auch per Mail zentral über fahrrad@ludwigsburg.de an die Stadt gesendet werden.

Die Bereitschaft zur ideellen und materiellen Mitarbeit in der AGFK-BW ist gegeben:

- Die Ziele des Vereins, den umweltfreundlichen Radverkehr zu fördern werden politisch mit getragen.
- Ein Vertreter der Stadt wird in einer der Arbeitsgruppen des Vereins mitwirken.
- Arbeitstreffen in Ludwigsburg werden organisatorisch unterstützt.

Der Mitgliedsbeitrag der AGFK-BW von jährlich 3.000 € wird von der Stadt entrichtet.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangslage und Bezug zu den Masterplänen

Die Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs gewinnt vor dem Hintergrund der Umweltbelastungen durch den motorisierten Verkehr, verschärfter Grenzwerte und der Notwendigkeit, Lärm- und CO₂-Emissionen zu verringern zunehmend an Bedeutung. Aus diesem Grund ist das Radwegekonzept sowohl in den Masterplänen Mobilität und Energie als auch im Luftreinhalteplan und im vorgesehenen Lärmaktionsplan als wichtiger Baustein verankert. Ein abgestimmtes Radwegekonzept ist zudem wichtige Voraussetzung für eine langfristige Haushaltsplanung und die Gewährung von Fördermitteln für Einzelvorhaben sowie für die imagefördernde Einstufung als fahrradfreundliche Kommune des Landes Baden-Württemberg.

Unter der Voraussetzung einer breiten Beteiligung von Akteuren und einer Bilanzierung der Minderungspotentiale für CO₂ und andere Treibhausgase durch ein aktualisiertes Radwegekonzept wird der Stadt Ludwigsburg aus dem Förderprogramm „Nationale Klimaschutzinitiative“ ein Zuschuss in Höhe von 26.343 € gewährt (vgl. auch Vorlage Nr. 084/11 – Energiekonzept für die Stadt Ludwigsburg vom 17.02.2011). Das Vorhaben muss dazu im Jahr 2013 abgeschlossen sein.

Sinnvoll ist die Neuaufstellung des Radwegekonzeptes aus folgenden Gründen:

- Zahlreiche neue Anregungen aus Themenradtouren sind einzuarbeiten.
- Erledigte Bausteine sind herauszunehmen.
- Geänderte Ansprüche durch neue Richtlinien und Rechtsvorschriften (z. B. neue StVO ab 1.4.2013) erfordern eine Überprüfung des Bestands und aller vorgeschlagenen Maßnahmen.
- Die Erfordernisse von Radschulwegen können umfassend berücksichtigt werden.
- Das bisherige Konzept ist um die noch ausstehende Prioritätensetzung und Kostenschätzung zu ergänzen. Der Wunsch, die Haushaltsplanung für den Radverkehr längerfristig auszurichten, wurde bereits mehrfach seitens der Fraktionen geäußert (z. B. auch im Zusammenhang mit dem Energiekonzept, Antrag 531/11).
- Neuste Erkenntnisse zur Wirksamkeit von Öffentlichkeitsarbeit können berücksichtigt werden. Bisher enthält das Konzept lediglich eine gleichrangige Auflistung von Maßnahmen, die noch nicht auf die Ludwigsburger Situation zugeschnitten sind.

Weitere Details zum Stand des Konzeptes sind dem Protokoll und der Anlage zu TOP 3 der Sitzung des BTU am 08.11.2012 zu entnehmen (insbesondere Präsentation zum Radwegekonzept).

Die Förderung durch den Bund betrifft lediglich das Gesamtkonzept und ist auf 50 % der ursprünglichen Antragssumme begrenzt (2011 war zunächst von 65 % Zuschuss ausgegangen worden). Ausdrücklich nicht bezuschusst werden Vor- und Entwurfsplanungen, soweit sie über Machbarkeitsstudien zur Klärung des Konzeptes hinausgehen. Die Planungskosten investiver Maßnahmen zur Umsetzung des Radwegekonzeptes bis zum Zieljahr 2025 müssen deshalb – wie bisher – von der Stadt getragen werden. Die Gesamtkosten können erst auf der Basis des verabschiedeten Konzeptes mit den beschlossenen Prioritäten für die mittel- bis langfristige

Haushaltsplanung abgeschätzt werden. Weitere Fördermittel durch Land und Bund sind dann für anstehende Einzelmaßnahmen jeweils gesondert zu beantragen.

2. Sachstand

Als wichtiger Baustein der Akteursbeteiligung wurde bereits der Runde Tisch zur Schillerstraße im März 2012 durchgeführt (BS-Ingenieure, Ergebnisse s. Protokoll und Anlagen zur BTU-Sitzung am 29.03.2012, TOP 5).

Schülerinnen und Schüler aller weiterführenden Schulen der Stadt Ludwigsburg werden derzeit online zum Mobilitätsverhalten befragt, um Hemmnisse und Fördermöglichkeiten vor allem für die Fahrradnutzung bewerten zu können (Büro Bueffet GbR, Wuppertal). Ab März wird sich daran die konkrete Erhebung der tatsächlich gewählten Schulwege und der Problemstellen anschließen. Die Erkenntnisse werden die Prioritäten im Maßnahmenkonzept entscheidend mitbestimmen und in einem Radschulwegplan als Teil des Konzeptes münden.

Informationsveranstaltungen zum Radverkehr sind für April bis Mai vorgesehen (Vorträge zu Elektrofahrrädern, Gesundheitsaspekten des Radfahrens sowie den planungs- und verkehrsrechtlichen Anforderungen an die Radwegeplanung einschließlich einer öffentlichen Radtour mit Gutachtern zu zentralen Problempunkten). Hinweise finden sie unter anderem im Programm der Volkshochschule der Stadt Ludwigsburg (Seite 12).

Für diese Arbeitspakete sind Leistungen in Höhe von ca. 12.000 € vorgesehen und zu ca. 50 % bereits erbracht.

3. Ergebnisse der Angebotseinholung und Vergabeempfehlung

Auf der Basis der Projektbeschreibung zum Fördervorhaben aus dem Jahr 2011 wurden von vier Büros Angebote eingeholt:

- BS-Ingenieure, Ludwigsburg,
- Prof. Maurmaier & Partner (MaP-Kornwestheim), Stuttgart-Zuffenhausen,
- Planungsgruppe Kölz, Ludwigsburg,
- Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV-Alrutz), Hannover.

Das Büro MaP verzichtete aus terminlichen Gründen auf die Abgabe eines Angebotes. Die Angebote der übrigen Büros unterschieden sich in Umfang und Preisen bei den einzelnen Positionen, liegen aber insgesamt auf vergleichbarem Niveau. Aufgrund der unterschiedlichen Herangehensweise der Büros an die Aufgabenstellung sind die Gesamtkosten nicht direkt vergleichbar, da ihnen jeweils auch unterschiedliche Teilaspekte und Vertiefungen gegenüberstehen. So zeichnet sich das Angebot der Planungsgruppe Kölz vor allem durch intensive Prozessbegleitung einschließlich Gemeinderats- und Bürgerklausur aus. Das Büro BS-Ingenieure legt demgegenüber bereits einen deutlichen Schwerpunkt auf die umsetzungsnahe Prüfung von Detaillösungen, die in dieser Tiefe nicht gefördert wird, da sie über die Konzeptebene hinausgeht. Sehr umfassend ist das Angebot der Planungsgemeinschaft Verkehr.

Nur die Planungsgruppe Kölz und die Planungsgemeinschaft Verkehr boten die zur Förderung des Vorhabens notwendige Klimabilanzierung kurzfristig mit an.

Für die Fortschreibung des Radwegekonzeptes 2025 wird die Vergabe an die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz empfohlen.

Die zentralen Konzeptbausteine und Kosten sind:

I.	Grundlagen, Indikatoren und Netzbewertung	10.495,80 €
II.	Maßnahmenkonzept einschließlich Konzepte für Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Service	23.490,60 €
III.	Vertiefung von Teilkonzepten	nicht beauftragt
IV.	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Runde Tische, Planungsworkshop (3 x) Radtour, Vortrag StVO)	9.371,25 €
V.	Klimabilanz	10.495,80 €
VI.	Bericht und Präsentation (Leitlinien, Ergebnisbericht, Präsentation)	5.622,75 €
Angebotssumme:		59.476,20 €
+ Unverhergesehenes (ca. 11 %):		6.523,80 €
Vergabesumme		66.000,00 €
Bisherige Vergaben an andere Büros: (Workshop Schillerstraße, Schulradwegerhebung)		ca. 8.100,00 €
Geplante Vergaben Veranstaltungen/Vorträge: (Ohne obige Gutachterkosten für Radtour/Vortrag StVO)		ca. 1.500,00 €
Verfügungssumme Radwegekonzept 2025:		ca. 75.600,00 €

Für die Vergabe des Radwegekonzeptes 2025 an die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz sprechen folgende Gründe:

- Die Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV-Alrutz) bearbeitet – wie die Mitbewerber – alle Aspekte der Verkehrsplanung von der Konzeption über Entwurf und Gestaltung bis hin zur Moderation von Planungsprozessen.
- Darüber hinaus ist PGV-Alrutz bundesweit für seinen langjährigen Arbeitsschwerpunkt im Radverkehr bekannt und hat zahlreiche Forschungsvorhaben zu Fragen der Radverkehrssicherheit, der Radwegeplanung und der Radnutzung und -förderung durchgeführt.
- Das Büro arbeitet maßgeblich an den Planungsrichtlinien für den Radverkehr, den Straßenentwurf und die Berücksichtigung des Radverkehrs an Signalanlagen mit.
- Das Büro hat zahlreiche umfassende kommunale Handlungskonzepte zum Radverkehr erarbeitet, die auch Radtourismus, Fahrradstationen und Wegweisung enthalten.
- Der praktische Erfahrungsstand des Büros stellt sicher, dass auch in schwierigen örtlichen Situationen Lösungen nach dem aktuellsten Richtlinien- und Forschungsstand vorgeschlagen werden. Dabei besitzt das Büro nicht nur Richtlinienkompetenz, sondern kann auch Spielräume bei notwendigen Kompromissen ausloten.
- Das Büro bearbeitet bereits zahlreiche Projekte zum Radverkehr in Baden-Württemberg wie Radverkehrskonzepte, Qualitätsmanagementverfahren, Wirkungskontrollen, Unfallanalysen usw. (Beispiele: Baden-Baden, Karlsruhe, Mannheim, Mosbach, Offenburg Böblingen, Freiburg, Karlsruhe, Singen, Stuttgart, Ostalbkreis). Auf telefonische Rückfragen in Karlsruhe und Stuttgart wurde PGV-Alrutz eindeutig empfohlen.
- Zwar muss sich das Büro mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut machen, der Blick von Außen bietet jedoch die Chance, dass der breite Erfahrungshorizont aus anderen Städten für Ludwigsburg neue Impulse bringen kann.
- Ein herausragendes Merkmal des Büros sind die Erfahrungen mit dem Qualitätsmanagement von Radverkehrsanlagen und der umfassenden Bewertung von Kriterien der Radverkehrsförderung in Kommunen.

Die externen Vergaben von ca. 75.600 € werden durch Eigenleistungen der Stadt (Personal, Veranstaltungsorganisation, Druck von Informationsblättern, Darstellung von Aktivitäten im Internet usw.) ergänzt. Aus Kostengründen wird insbesondere die Unfallanalyse auf der Basis polizeilicher

Daten intern vorgenommen. Eine Überarbeitung des gerade richtliniengerecht erstellten Wegweisungssystems wird nicht für erforderlich gehalten und kann von der Verwaltung bei Änderungen des Radwegekonzeptes angepasst werden. Ebenso wird auf die Prüfung eines Fahrradverleihsystems und auf die exemplarische Untersuchung der Freigabe von Einbahnstraßen verzichtet.

Detaillkonzepte/Einzelplanungen können erst vergeben werden, wenn die Rahmenbedingungen durch das übergeordnete Konzept geklärt sind. Diese nicht förderfähigen Detailplanungen sind jedoch für die zeitnahe Ausarbeitung der Planungsmaßnahmen für das laufende Jahr notwendig. Um hier zu vergleichbaren Angeboten zu kommen werden die örtlichen Vertiefungen aus allen Angeboten herausgenommen und – unabhängig vom Fördervorhaben – gesondert ausgeschrieben, sobald die Aufgabenstellungen aus dem Gesamtkonzept dafür näher abzugrenzen sind. Derzeit stehen vor allem drei Aufgabenschwerpunkte im Vordergrund von Diskussionen:

- Die Verbindung von Innenstadt und Weststadt mit den räumlichen Schwerpunkten Schulcampus und Bildungszentrum West.
- Die Hauptradachse Alleenstraße – Friedrich-Ebert-Straße.
- Die Marbacher Straße (Anbindung Neckarweiningen).

Die Verwaltung empfiehlt, das Radwegekonzept 2025 und Vorplanungen für investive Maßnahmen haushaltstechnisch zu trennen, zumal unterschiedliche Finanzpositionen betroffen sind.

4. Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg (AGFK-BW)

Die Stadtverwaltung empfiehlt die Mitgliedschaft in der AGFK-BW aufgrund der Synergieeffekte des gegenseitigen Informationsaustausches, der fachlichen Unterstützung bei Radverkehrsfragen und der generellen Zielsetzung des Vereins, den Radverkehr zu fördern. Die AGFK-BW hat z. B. eine Reihe von Informationsbroschüren zur Förderung des sicheren Radfahrens herausgebracht, die nicht mehr von jeder Kommune wieder neu entwickelt werden muss. Derzeit läuft eine Untersuchung zum Umgang mit Radverkehr in engen Straßenräumen, deren Erkenntnisse auch für Ludwigsburg von besonderem Interesse sind. Bei einer Mitgliedschaft können Modellprojekte zukünftig auch in Ludwigsburg durchgeführt bzw. gefördert werden.

Nachdem die arbeitsintensive Gründungsphase des Vereins abgeschlossen ist, sind mittlerweile vier Landkreise, 25 Städte und eine Gemeinde Mitglied. Nach Angaben des Vereins ist damit ein Drittel der Bevölkerung im Baden-Württemberg über einen Kreis oder eine Kommune „repräsentiert“. Die Stadt Ludwigsburg hatte bislang die Mitgliedschaft zurückgestellt, da Aufwand, Nutzen und personelle Ansprüche nicht abschätzbar waren.

Die formalen Bedingungen einer Mitgliedschaft sind erfüllbar. Sie sind als Beschlusstext unter 3. zusammengefasst, da dieser Text dem Antrag als Beschluss des zuständigen Gremiums beigelegt werden soll. Der Mitgliedsbeitrag liegt bei 3.000 € jährlich. Die personellen Aufwendungen der Tätigkeit im Verein liegen nach Schätzung (Stadt Esslingen, Stadt Karlsruhe) bei ca. 5 % einer Stelle. Dieser Wert erhöht sich dann, wenn eine Kommune ein Modellvorhaben beantragt, das dann zusätzlich betreut werden muss, aber auch einen zusätzlichen Nutzen bringt.

Finanzierung

FiPos: 1.6100.6191.000 (Verkehrsplanung)

Unterschriften:

Verteiler:

DI, D II, D III, R05, FBe 32, 61, 67