Vorlage Nr. 2022/205/1 TIEFBAUAMT

Balingen, 03.11.2022

Vorlage zur Behandlung in folgenden Gremien:

Ortschaftsrat Endingen	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Engstlatt	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Erzingen	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Frommern	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Heselwangen	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Ostdorf	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Streichen	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Weilstetten	**öffentlich**	am	Anhörung
Ortschaftsrat Zillhausen	**öffentlich**	am	Anhörung
Radwegekommission	**öffentlich**	am	Vorberatung
Technischer Ausschuss	**öffentlich**	am	Vorberatung
Gemeinderat	**öffentlich**	am 22.11.2022	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Radverkehrskonzept der Stadt Balingen
Beschluss des Zielnetzes für das Radverkehrsnetz

Anlagen

Anmerkungen OR Radverkehr
Ortsplan 1 (Frommern, Dürrwangen, Stockenhausen)
Ortsplan 2 (Roßwangen, Weilstetten)
Ortsplan 3 (Endingen)
Ortsplan 4 (Erzingen)
Ortsplan 5 (Ostdorf)
Ortsplan 6 (Kernstadt Heselwangen)
Ortsplan 7 (Engstlatt)
Ortsplan 8 (Zillhausen)
Ortsplan 9 (Streichen)

Beschlussantrag:

Änderungen gegenüber Vorlage 2022/205 der Vorberatung sind kursiv mit Randstich dargestellt.

1. Dem Entwurf des Zielnetzes für das Radwegenetz der Stadt Balingen wird zugestimmt. ~~Gegebenenfalls gemachte Änderungsvorschläge sollen durch die Verwaltung geprüft und bis zur Beratung und Beschlussfassung im Gemeinderat eingearbeitet werden.~~

2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf dieser Basis das Radverkehrskonzept fortzuführen.

Sachverhalt:

1. Vorberatung

Die Vorlage wurde als Vorlage 2022/205 in allen Ortschaftsräten, dem Technischen Ausschuss sowie der Radwegekommission vorberaten. Die Ergebnisse dieser Vorberatungen sind in die vorliegenden Pläne zur Beschlussfassung eingeflossen. Die Anmerkungen aus den Ortschaftsräten sind in der Anlage mit Erläuterung der Verwaltung dargestellt.

2. Ausgangssituation

Aufgrund der Empfehlung der Radwegekommission wurde im Juni 2021 das Planungsbüro VAR+ aus Darmstadt mit der Erstellung eines Radverkehrskonzepts für die Gesamtstadt Balingen mit einem Auftragsvolumen von rund 52.000,00 € beauftragt. Das Planungsbüro weist umfangreiche Referenzen aus diesem Bereich auf.

Folgende Arbeitspakete (AP) wurden dabei beauftragt:

AP 1 Bestandserfassung

- Ansprechpartnerliste und Zeitplan
- Geoinformationssystem
- Karte „Quellen und Ziele“
- Karte „Wunschlinien“
- Karte „Analysenetz“

AP 2 Bestandsanalyse

- Dokumentation „Analysenetz“
- Dokumentation „Fahrradabstellanlagen“
- Karte „Ist-Zustand“
- Karte „Erfordernisse“

AP 3 Öffentlichkeits- und Bürgerbeteiligung

- Online-Plattform
- Bürgerbeteiligung
- Dokumentation „Meinungsbild“

AP 4 Erarbeitung Zielnetz

- Dokumentation „Qualitätsstandards“
- Karte „Klassifiziertes Radwegenetz“
- Karte „Stellplatzbedarf“

AP 5 Maßnahmenentwicklung

- Maßnahmendatenblätter
- Kostenschätzung
- Katasterdatenbank
- Maßnahmenkarten
- Umsetzungsplan

AP 6 Dokumentation und Information

- Zwischenbericht
- Abschlussbericht
- Präsentation
- Abstimmung

AP 7 Optionale Programme

- Modal-Split der Stadt Balingen
- Radwegweisung
- Unfallauswertung

In **Arbeitspaket 1** wurde auf Basis von Angaben der Verwaltung und öffentlich verfügbaren Informationen Zielen und Quellen definiert. Diese Ziele und Quellen wurden wiederum mit einem Wunschliniennetz verbunden, welches Beispielsweise wie folgt aussah:

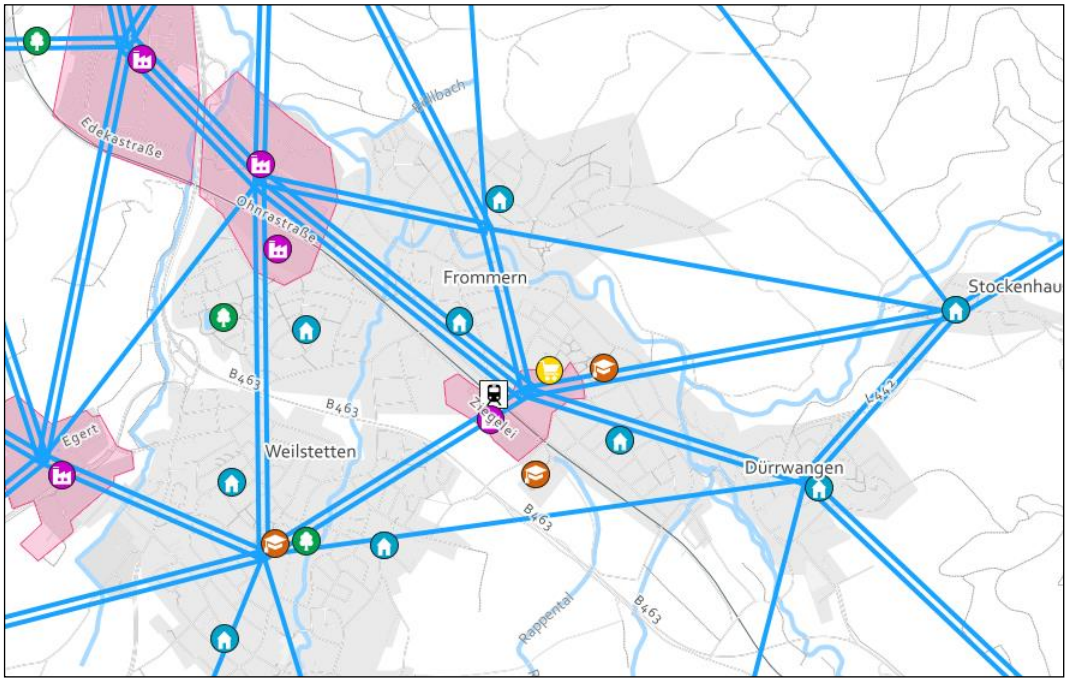
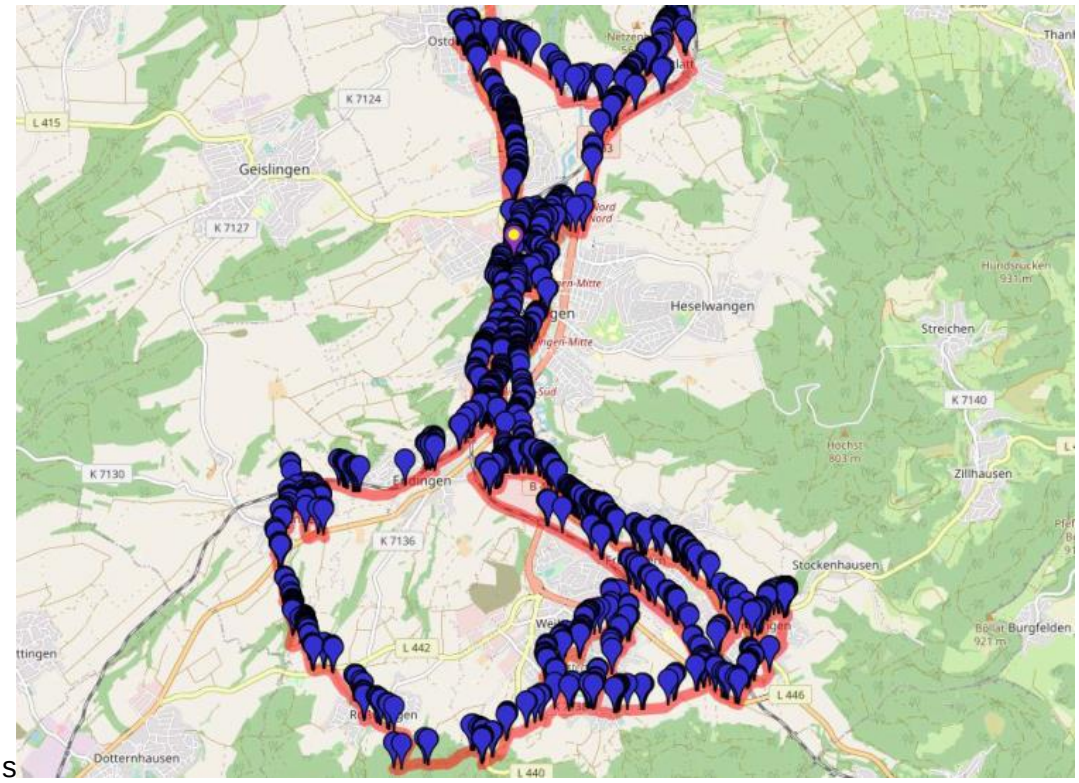


Abbildung 1: Beispiel Wunschliniennetz

In **Arbeitspaket 2** wurde daraufhin die vorhandenen Wege in der Gesamtstadt analysiert und der Zustand dokumentiert. Diese Dokumentation stellt den Ausgangspunkt für die in Arbeitspaket 5 folgende Maßnahmenentwicklung dar.



S

Abbildung 2: Beispiel Befahrungsdokumentation mit Bildern

In **Arbeitspaket 3** wurde eine umfangreiche Bürgerbeteiligung über ein extra dafür eingerichtetes Online-Portal durchgeführt. Dabei bestand nach öffentlichem Aufruf für alle Bürger die Möglichkeit, anhand einer Karte Vorschläge zum Radwegenetz zu unterbreiten. Diese sollen im Weiteren vor allem in der Maßnahmenplanung berücksichtigt werden. In der Dokumentation wird dargestellt, wie mit den einzelnen Anmerkungen umgegangen werden soll. Darüber hinaus wurden zur Ermittlung des Modal-Split, also der durchschnittlichen Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel, 4.000 Einwohnerinnen und Einwohner Balingens direkt angeschrieben und zu ihrem Verkehrsverhalten befragt. Die wesentlichen hierzu Ergebnisse sind unter Nr. 4 beschrieben.

Zwischenzeitlich liegen die Ergebnisse des Arbeitspaketes 4 zum klassifizierten Radwegenetz vor, die im Weiteren diskutiert werden sollen.

3. Grundlagen

Als Herz des Radverkehrskonzeptes Konzeptes dient das „klassifizierte Radwegenetz“, welches die Hauptrouten für den Radverkehr festlegt. 80 Prozent der Bevölkerung sollte innerhalb von 200 Metern eine solche Route erreichen können. Auf Basis dieses Netzes werden im nächsten Schritt, der Maßnahmenplanung, spezifische Projekte vorgeschlagen, um die Situation für Radfahrende zu verbessern (Neubau Wege, Markierung Schutzstreifen, Fahrradstraßen, usw.). Die typische Vorgehensweise sieht dabei vor, analog zum Straßennetz Radrouten unterschiedlicher Qualitäten auszuweisen und diese Routen dann entsprechend den Ansprüchen der Nutzer auszubauen, nämlich Pendlerrouten, Basisrouten oder Verdichtungsnetz. Diese bilden eine Hierarchie ähnlich von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Höhere Kategorien bilden zentralere Elemente des Netzes, auf ihnen soll eine möglichst hohe Wegequalität erreicht werden, um hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu ermöglichen. Routen niedrigeren Ranges dienen auch als Zubringer für höherrangige Routen.

Dabei werden folgende unterschiedliche Typen differenziert:

Pendlerrouten

Pendlerrouten bilden die höchste Kategorie. Sie bilden die zentralen Elemente des Netzes und verbinden die Innenstadt Balingens mit allen Stadtteilen und Nachbarstädten. Die Routen verlaufen möglichst direkt. Die Wege sollen breit genug sein, um Überholvorgänge zwischen Radfahrenden zu ermöglichen. An Knotenpunkten sollen sie, wenn möglich, bevorrechtigt werden. An Hauptstraßen und Außerorts sollen soweit möglich gesonderte Radwege genutzt bzw. angeboten werden. Wo dies aufgrund der Örtlichkeit nicht möglich ist, sind auf diesen Straßen Angebote zur Sicherung des Radverkehrs (Radschutzstreifen, Radfahrstreifen) vorzusehen. Auf Nebenstraßen können bevorrechtigte Fahrradstraßen eingesetzt werden. Es wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde angestrebt. Diese Routen sind in den Plänen rot dargestellt.

Basisrouten

Basisrouten dienen der Verbindung der Ortsteile untereinander. Auf Basisrouten wird innerörtlich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde angestrebt, so verlaufen diese Routen oftmals auf Nebenstraßen mit Rechts-vor-links-Regelung. Im Vergleich zu Pendlerrouten, welche durch ihre direkte Führung gezwungenermaßen entlang der Hauptverkehrsstraßen verlaufen, liegen Basisrouten innerorts oftmals innerhalb von Tempo-30-Zonen. Sie bilden damit häufig ruhige Alternativverbindungen, welche für Nutzergruppen, wie etwa Schüler/-innen, attraktiver sein können. Diese Routen sind in den Plänen blau dargestellt.

Verdichtungsnetz

Routen des Verdichtungsnetzes dienen dazu, Wohngebiete zu erschließen, einzelne Anlagen anzubinden oder weisen auf weitere, für eine zügige Fahrt jedoch weitgehend unwichtige, Verbindungen hin. In der Regel sind die Routen des Verdichtungsnetzes nicht ausgeschildert. Sie dienen der Verwaltung lediglich als Hinweis, wo gegebenenfalls Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und Sicherheit für den Radverkehr durchgeführt werden sollen und müssen. Diese Routen sind in den Plänen grün dargestellt.

Wunschverbindungen /-korridore

Neben konkreten Routenvorschlägen wurden in den Plänen auch Wunschverbindungen dargestellt. Die Verwaltung und das beauftragte Büro sehen in diesen Bereichen ein hohes Potential für die Verbesserung des Radwegenetzes. Aktuell sind für diese Verbindungen keine mittelfristigen Lösungen absehbar, weshalb diese gepunktet in der jeweiligen Farbe unabhängig vom tatsächlichen Wegenetz dargestellt wurden.

4. Ausgewählte Punkte des geplanten Radwegenetzes

Route P1 Östlicher und Westlicher Ring in der Kernstadt Balingen

In der Balinger Kernstadt wird der Radverkehr nach heutigem Stand entlang der Eyach geführt. Zudem führt die Wegweisung den Radverkehr auch über die Friedrichsstraße und den dortigen Marktplatz. Beide Führungen entsprechen nicht dem Standard und den Anforderungen an eine Pendlerroute, welche auf eine schnelle, direkte und möglichst konfliktarme Zielführung angewiesen sind. Die Radwege entlang der Eyach haben insbesondere nach Abschluss der Gartenschau einen sehr hohen Ausbaustandard und werden auch zukünftig als wichtige Radwegeverbindungen in Balingen, insbesondere für den touristischen Radverkehr dienen. Für Pendlerrouten mit einer angestrebten durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von über 25 km/h, sind diese Wege aufgrund der Vielzahl an Verknüpfungen nicht geeignet. Die Wege entlang der Eyach sollen als Basisrouten ausgewiesen werden. Der Östliche Ring mit Wilhelm-Kraut-Straße/ Eckenfelderstraße/ Charlottenstraße/ Hirschbergstraße und Paulinenstraße sowie der

Westliche Ring mit Badstraße und Wilhelmstraße sollen so für den Radverkehr ertüchtigt werden, dass diese für den Rad-Pendlerverkehr geeignet sind.

Route P2 entlang K 7125 zwischen Engstlatt und Steinhofen

Ein wichtiger Lückenschluss im Radverkehrsnetz der Stadt Balingen stellt der Lückenschluss in Richtung Bisingen / Steinhofen dar. Die heutige Radwegführung ist sehr umwegig und zudem topographisch sehr anspruchsvoll, weshalb sie nicht den Anforderungen an eine moderne Pendlerroute entspricht. Der Landkreis hat bereits die Planungen zu dieser Radwegeverbindung aufgenommen.

Route P3 entlang K 7126 zwischen Heselwangen und Balingen

Die Radwegeverbindung von Heselwangen in Richtung der nördlichen Kernstadt / B27 / Bisingen / Hechingen führt schon heute entlang der Kreisstraße K 7126. Diese ist für diese Verkehrsart jedoch nicht ausgebaut. Auch der Landkreis als Straßenbaulastträger sieht hier die Notwendigkeit, den Radweg auszubauen. Im Radverkehrskonzept der Stadt Balingen soll dies als Basisroute ausgewiesen werden. Die vielfach gewünschte Route entlang des Reichenbachs soll im weiteren parallel geprüft werden. Diese entspricht aufgrund ihrer abseitigen Lage sowie der umwegigen Wegeführung nicht den Anforderungen an eine Basis- oder gar eine Pendlerroute.

Route P6 entlang B 27 (neu) und Landesstraße L 442 in Richtung Dotternhausen

Im Bundesverkehrswegeplan ist seit langem der Neubau der B 27 zwischen Balingen und Dotternhausen und weiter bis Schömberg vorgesehen. Hier wird langfristig eine sehr gute Möglichkeit gesehen, eine neue Radwegeverbindung einzurichten, weshalb die mögliche Linienführung in der Planung dargestellt ist. Dies soll so auch in möglichen Planungen zur B 27 eingebracht werden. Mittelfristig wird in jedem Fall der Bedarf einer Radwegeverbindung entlang der L 442 zwischen Weilstetten / Roßwangen und Dotternhausen gesehen. Die heutige Radwegeverbindung abseits der Straße, auf geschotterten Wegen durch den Wald, entspricht nicht dem Bedarf; ein Ausbau auf dieser Strecke ist aufgrund eigentumsrechtlicher Einschränkungen derzeit nicht möglich und auch nicht absehbar. Auf Basis der Festlegung des Zielnetzes, soll mit dem Land als Straßenbaulastträger über diese neue Verbindung verhandelt werden.

Wunschkorridor Balingen – Owingen

Zwischen Balingen und insbesondere Ostdorf besteht derzeit keine geeignete Radwegeführung in Richtung Norden mit Fernziel Haigerloch. Die Landesstraße L 365 zwischen Ostdorf und der B 463/ Kühler Grund stellt aufgrund ihrer Straßenführung, der Topographie und dem Zustand der Straße keine geeignete Radwegeverbindung dar. Auch im Rahmen einer angedachten Sanierung ist nicht damit zu rechnen, dass sich an den Rahmenbedingungen wie dem grundsätzlichen Ausbaustandard und der Topographie wesentliche Veränderungen ergeben werden. Derzeit ausgewiesene Verbindung von der Kernstadt Balingen in Richtung Norden führt über Engstlatt und das Gewerbegebiet Grund über die dortige Gemeindeverbindungsstraße. Auch diese ist nach heutigem Standard aufgrund der Topographie, des Ausbaustandards, ihres Zustandes verbunden mit dem hohen Verkehrsaufkommen nur bedingt als Radverkehrsroute geeignet. Daher besteht der Bedarf hier eine geeignete Routenführung zu finden, die sich bisher nicht zwingend aufdrängt.

5. Ergebnisse der Umfrage zum Mobilitätsverhalten

Die Umfrage zum Mobilitätsverhalten wurde im Zeitraum 01.10.2021 bis zum 24.10.2021 durchgeführt. Daher sind bei den Ergebnissen stets die coronadbedingten Anpassungen des Mobilitätsverhaltens zu beachten. Jedoch ist davon auszugehen, dass beim Radverkehr keine maßgeblichen Beeinträchtigungen, sondern vielmehr eine vermehrte Nutzung des Rades während der coronabedingten Einschränkungen zu erkennen war und ist.

Per Zufallsstichprobe wurden aus dem Melderegister der Stadt Balingen 4.000 Bürgerinnen und Bürger ausgewählt und mit einem persönlichen Anschreiben zur Teilnahme an dieser Umfrage gebeten. Es wurden 1.149 Fragebögen online ausgefüllt und konnten ausgewertet werden, was seitens des Dienstleisters als sehr positiv angesehen wurde.

Zu den Grundvoraussetzungen eines funktionierenden Radverkehrs gehört der grundlegende Besitz eines Rades. Rund 68% der befragten bejahten dies bei der Frage nach einem verkehrstauglichen Fahrrad, rund 30% besitzen ein E-Bike oder Pedelec. Darüber hinaus wurde abgefragt, in welcher Entfernung der befragte seiner Arbeit / Ausbildung nachgeht. Im Allgemeinen geht man davon aus, dass Strecken bis 15 km geeignet sind, täglich mit dem Rad bewältigt zu werden. Rund 60 % der Befragten gaben an, innerhalb dieser Entfernung vom Wohnort zu arbeiten bzw. einer Ausbildung nachzugehen. Jedoch geben nur 36 % der Befragten an, dass ihr Arbeitsplatz/Ausbildungsstelle sehr gut oder gut mit dem Fahrrad zu erreichen ist und nur rund 15 % der Befragten geben an, mindestens einmal die Woche das Fahrrad zu nutzen. Davon nur 5 % fast täglich. Korrelierend dazu wird die Situation für Radfahrende als Verkehrsteilnehmer mit einer durchschnittlichen Schulnote von 3,5 bewertet.

Als Fazit wurde aus den gemachten Angaben der sogenannte Modal Split ermittelt, welcher in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger oder Verkehrsmittel bezeichnet. Demnach werden in Balingen rund 11 % aller Fahrten mit dem Fahrrad/E-Bike/Pedelec durchgeführt. Dies entspricht dem landesweiten Durchschnitt für diese Vergleichsuntersuchung mit rund 10 %. Maßgebliches Verkehrsmittel in Balingen ist mit 56 % der PKW (BW: 44 %). Jedoch zeigt sich bei der Umfrage auch, dass es einen Wandel hin alternativen Verkehrsmitteln gibt. 34 % der befragten geben an, dass für sie das Fahrrad/E-Bike/Pedelec als Alternative für Pkw mit konventionellem Antrieb am ehesten in Frage kommen.

Die Analyse zeigt, dass das Mobilitätsverhalten in Balingen zwar dem landesweiten Durchschnitt entspricht, die Nutzenden die Situation in Balingen derzeit durchschnittlich als befriedigend / ausreichend bezeichnen. Es zeigt sich dadurch, dass zwar viele Fahrten für den täglichen Weg mit dem Fahrrad geeignet wären, jedoch nur ein geringer Anteil diese Fahrten auch tatsächlich mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Maßgeblich wird dieses Verhalten natürlich vom Angebot an Radverkehrsinfrastruktur aber auch von einer Vielzahl an äußeren Einflussfaktoren (u.A. Energiekosten, Arbeitsmarkt) beeinflusst. So zeigt sich, dass viele befragte einer Anschaffung eines E-Bikes/Pedelecs positiv gegenüberstehen.

Diese Daten sollen zukünftig beispielsweise bei Genehmigungsanträgen oder Förderanträgen als begründende Unterlage herangezogen werden.

6. Weitere Vorgehensweise

Ziel der Anhörungsrunde im Technischen Ausschuss und den Ortschaftsräten soll es sein, Rückmeldung zu vorliegenden Planungen zu erhalten. Vorschläge für Ergänzungen, Änderungen, Fehler, Verbesserungen auf Basis der lokalen Ortskenntnis und örtlichen Gegebenheiten sind ausdrücklich erwünscht und willkommen. Diese *wurden* ~~werden dann~~ geprüft und gegebenenfalls eingearbeitet, andernfalls wird erläutert, weshalb darauf verzichtet wurde bzw. welche andere Lösung bevorzugt wird.

Aufbauend auf den ~~dann~~ geänderten Plänen erfolgt eine Anhörung der Radwegekommission im Oktober bevor das Zielnetz des Radverkehrsnetzes dann im ~~Oktober~~ November im Gemeinderat beschlossen werden soll.

Ausgehend von diesem Zielnetz werden dann durch das Planungsbüro, im Abgleich mit dem vorhandenen Wegenetz und dem erfassten Zustand, notwendige Maßnahmen erarbeitet und im Weiteren vorgestellt. Diese werden dazu dienen, den geplanten Zustand des Zielnetzes im Zeitraum bis voraussichtlich 2035 zu erreichen.

Markus Streich