



Presseinformation

zur 14. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 21.11.2017

TOP 2.2

Radschnellwege in der Metropolregion Nürnberg

Sachverhalt:

Sachstand:

Die Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach, Fürth und Schwabach und die Landkreise Fürth, Nürnberger Land, Roth und Erlangen-Höchstadt haben mit Unterstützung des bayerischen Innenministeriums eine Machbarkeitsstudie zu einem Radschnellverbindungsnetz in Auftrag gegeben.

Radschnellverbindungen stellen ein Infrastrukturelement dar, das den Radverkehr auch für längere Distanzen attraktiv macht und folgende Zielsetzungen verfolgt:

- Für Berufspendler soll das Radfahren, insbesondere durch hohe Reisegeschwindigkeiten, attraktiver werden.
- Durch die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Radverkehr sollen Staus vermindert werden.
- Durch längere Reiseweiten im Radverkehr soll auch ein größerer Beitrag zur CO₂-Minderung erreicht werden.

Ziel der Machbarkeitsstudie war es, im Raum um Nürnberg, Fürth, Erlangen und Schwabach Trassen zu definieren und auf ihre Machbarkeit für Radschnellverbindungen zu untersuchen. Mit dem „Bayerischen Weg“ werden erste als differenzierte Qualitätsstandards für Radschnellwege innerhalb einer Region implementiert.

| außerorts | innerorts |
|---|---|
| Qualitätsstandards für Radschnellwege | |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III Nutzung: ≥ 2.000 Radfahrer am Tag Grundlage: Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen | Verbindungskategorie (RIN): IR II Nutzung: ≥ 2.000 Radfahrer am Tag Grundlage: Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen |
| Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen | |
| Verbindungskategorie (RIN): AR II-III Nutzung: < 2.000 Radfahrer pro Tag wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler) Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung | Verbindungskategorie (RIN): IR II-III Nutzung: < 2.000 Radfahrer pro Tag wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler) Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung |
| Qualitätsstandards für Radverbindungen | |
| Verbindungskategorie (RIN): AR III-IV Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen | Verbindungskategorie (RIN): IR III-V Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen |

Für die Beurteilung der jeweiligen Strecken wurde in der Studie ein Potenzialraster erstellt. Berücksichtigt wurden u.a. die Kriterien:

- Netzbedeutung
- Räumliche Verkehrsbeziehungen (ab 3 km Länge)
- Wohnbevölkerung
- Arbeitsplätze
- Regional bedeutsame Freizeiteinrichtungen
- Reisezeitdifferenz gegenüber dem Kfz-Verkehr und dem ÖV
- Grobabschätzung Verlagerungspotenzial

Unter Berücksichtigung aller Bewertungskriterien wurden vier Strecken mit einem hohem Umsetzungspotenzial herausgefiltert. Die Strecke Oberasbach – Stein – Nürnberg gehört zu diesen Strecken.

Finanzierung und Umsetzung:

Radschnellwege verbinden weit auseinanderliegende Quell- und Zielpunkte und erstrecken sich auf die Gebiete vieler Kommunen. Durch die daraus bedingten wechselnden Führungsformen und Ortslagen sind im Zuge einer Verbindung jedoch verschiedene Baulastträger zuständig. Insgesamt kommt Radschnellwegen jedoch eine den Staatsstraßen vergleichbare überörtliche Verkehrsbedeutung zu. Um bei Radschnellwegen durchgehend attraktive Verbindungen zu schaffen und eine rasche Realisierung zu gewährleisten, müssen Umsetzung, Erhaltung und Unterhalt allerdings in einer Hand liegen.

Bzgl. der Umsetzung wurde sowohl von den beteiligten Kommunen und Landkreisen, als auch mehrfach von der AGFK gefordert, dass es für eine zügige Umsetzung wichtig ist, die Fragen der

Baulast und des planungsrechtlichen Verfahrens zu klären. Mit dem Planfeststellungsverfahren wäre bei der Realisierung von Radschnellwegen ein streckenbezogenes und bündelndes Instrument verfügbar, das Rechtssicherheit für den notwendigen Grunderwerb schafft und das gesamte Verfahren für den Bau selbstständiger Rad(schnell)wege schafft.

Die Einrichtung eines - oder mehrerer Radschnellwege – ist verkehrspolitisch ein wichtiges Zeichen. Den Kommunen sollte daher bei der Baulast unter die Arme gegriffen werden. Durch eine Änderung des Straßen- und Wegegesetzes und die Gleichstellung von Radschnellwegen mit Staatsstraßen kann bei Radschnellverbindungen eine durchgängige und einheitliche Qualität geschaffen werden.

Die AGFK Bayern, Landrat Dießl in seiner Funktion als Vorsitzender der AGFK und als politischer Vertreter des Landkreises Fürth forderten und fordern, dass die Baulastträgerschaft für Radschnellwege auf den Freistaat Bayern übertragen wird. Dies wurde bereits bei verschiedenen öffentlichen Terminen kommuniziert.

Weiteres Vorgehen:

Am 13. September wurde die Machbarkeitsstudie durch Staatsminister Herrmann vorgestellt. Aktuell wird ein gemeinsames Abstimmungsgespräch der am Radweg liegenden Beteiligten vorbereitet. Dies sind die Stadt Nürnberg, der Landkreis Fürth, die jeweiligen Kommunen, das staatliche Bauamt und evtl. weitere Akteure. Hierbei soll die konkrete Realisierung besprochen werden. Durch den Staatsminister wurde deutlich gemacht, dass er eine Realisierung des Netzes für wichtig hält.

Landrat Matthias Dießl fordert in diesem Zusammenhang für den Landkreis sowie in seiner Eigenschaft als AGFK Bayern Vorsitzender die Übernahme der Baulast für Radschnellwege durch den Freistaat Bayern. Gemeinsam mit den beteiligten Kommunen soll das Modellprojekt „Radschnellwege“ in der Metropolregion und im Landkreis Fürth umgesetzt werden.

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss nimmt Kenntnis.