



Presseinformation

zur 1. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses
am 22.09.2020

TOP 3

Radverkehrskonzept Landkreis Fürth; Vorstellung Kreisradnetzkonzeption

Sachverhalt:

1. Ausgangssituation

Bereits 2009 wurde im Landkreis Fürth ein Radwegekonzept entwickelt, welches ein lückenloses Radwegenetz als Ziel hatte.

Mit dem Beitritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V.“ (AGFK) im Jahr 2012 setzte sich der Landkreis Fürth das Ziel den Radverkehrsanteil deutlich zu steigern. Im Jahr 2016 erhielt der Landkreis Fürth durch die AGFK die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis und bestätigte damit ein fortwährendes Engagement bei der Förderung von Radverkehr.

Zur Fortschreibung des Radwegekonzepts und aufgrund der in den letzten Jahren stark gewachsenen Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsträger hat das staatliche Bauamt Nürnberg 2018 im Auftrag des Landkreises Fürth die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes ausgeschrieben. Das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen (SVK) wurde beauftragt, das Radverkehrskonzept für den Landkreis Fürth zu erstellen.

2. Zielsetzung

Mit dem Radverkehrskonzept wird das Ziel verfolgt, die Förderung des Radverkehrs im Landkreis konsequent und intensiv weiter zu verfolgen, sodass noch mehr Menschen im Landkreis auf das Rad als Verkehrsmittel umsteigen. Die systematische Förderung des Radverkehrs besteht nicht nur aus der Bereitstellung von hochwertigen Radverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen, sondern ebenfalls aus den Säulen Information wie z.B. die Wegweisung, Service und Kommunikation, um das Radeln in allen Facetten attraktiv zu machen. So können die Bürgerinnen und Bürger überzeugt werden, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel im Alltag praktisch und schnell ist.

Mittelfristig soll der sogenannte Modal Split, also der Anteil an Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, gesteigert werden. Ein höherer Anteil an Radfahrern im Gesamtverkehr entlastet sowohl die Städte und Gemeinden von den Belastungen des Kfz-Verkehrs als auch die Umwelt. Dafür muss auch die Sicherheit der Radfahrenden gewährleistet sein. Dies bedeutet, dass Straßen und Kreuzungen fahrradfreundlich gestaltet werden müssen, sodass es wenig Gefahrenpunkte gibt.

Ein sicheres und lückenloses Radwegenetz und die Verbindung der Gemeinden ist sehr wichtig. Dazu gehört auch die Wegweisung, die neben den Richtungs- und Entfernungsangaben für die Radfahrer auch eine Funktion als Hinweis für andere Verkehrsteilnehmer hat, dass Radfahrer

bestimmte Wege nutzen – die Wegweisung macht die Radfahrer für Verkehrsteilnehmer „sichtbar“. Weiterhin wirkt diese für die Fahrradnutzung.

Das langfristige Ziel besteht darin, dass man im Landkreis die alltäglichen Wege sicher und schnell mit dem Rad bestreiten kann. Dies umschließt eine (sehr) gute Radinfrastruktur, Service (z. B. Radmitnahme im ÖPNV, Reparatur), Information (z. B. Wegweisung, Karten) und Kommunikation (z. B. Marketing, Radaktionen). Voraussichtlich wird als Fortsetzung das neue Radverkehrskonzept Anfang des Jahres 2021 fertiggestellt und dem Landkreis übergeben.

3. Methodik:

Erste Projektphase:

Im ersten Schritt wurde für das Radverkehrskonzept eine **Bestandsanalyse** angefertigt. Diese bestand aus einer Bedarfsermittlung in den Kommunen, einer Analyse der Einzelkomponenten und einer SWOT-Analyse (bei einer SWOT-Analyse werden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken aufgelistet):

Als Stärken wurden aufgeführt, dass im Landkreis Fürth personelle Ressourcen gestellt werden. Dies geschieht zum einen in den kreisangehörigen Kommunen, durch den weitgehenden Einsatz von Radverkehrsbeauftragten. Zum anderen ist seit Juni 2020 für den Radverkehr im Landkreis die Radbeauftragte im SG15 „ÖPNV und Radverkehr“ zuständig. Bisher war der Aufgabenbereich beim Regionalmanagement des Landkreises angesiedelt. Weitere Stärken des Landkreises sind die Datengrundlagen und der Rückhalt aus der Politik (Grundsatzbeschluss vom 10.10.2011). Außerdem die Zertifizierung als fahrradfreundlicher Landkreis durch die AGFK, die Förderung des Radtourismus sowie Information und Kommunikation, z. B. die Teilnahme an der Aktion Stadtradeln, Radaktionen und Kartenmaterial.

Schwächen fand das SVK in den Themenbereichen Radinfrastruktur, es gibt Netzlücken und wenige Radabstellanlagen, sowie physische (natürliche) Barrieren für Radfahrende und die Topographie. Im Rahmen der Studie Mobilität in Deutschland (MID) fand zwischen Mai 2016 und September 2017 eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten statt. Aus dieser Studie geht hervor, dass zu diesem Zeitpunkt der Anteil an Radfahrenden bei etwa 6% lag. Da keine aktuellere Erhebung vorliegt ist unklar, ob das selbstgesteckte Ziel bis zum Jahr 2020 einen Anteil von 10 % zu erreichen, erfüllt wird.

Die Chancen, die sich daraus ergeben, sieht das SVK darin, dass Investitionen zur Radverkehrsförderung gegenüber Investitionen in den Kfz-Verkehr deutlich geringer sind (etwa ein Zehntel des Aufwandes je PKW-km). Des Weiteren liegen Chancen in der Nähe zu Nürnberg und Fürth, hier gibt es Potential für die Arbeitswege, dem Boom im Radtourismus als auch in der Steigerung der Elektromobilität (immer mehr Menschen nutzen Pedelecs und E-Bikes, was den Aktionsradius erweitert). Hinzu kommen die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur in den Kommunen (eigene Radverkehrskonzepte), die 2017 angefertigte Machbarkeitsstudie von Radschnellwegen im Großraum Nürnberg, die StVO-Novelle vom April 2020, welche die Radfahrer stärkt, sowie das Flurbereinigungsgesetz. Der Radschnellweg Zirndorf – Oberasbach – Nürnberg wurde zwischenzeitlich in das Programm „Bau von Radwegen an Staatsstraßen 2020-2024 des Freistaates Bayern aufgenommen.

Die Risiken bestehen in der Haushaltslage, dem demographischen Wandel, möglicher Abwanderung und der wirtschaftlichen Entwicklung des Standortes.

Weiterhin hat das SVK eine Unfallanalyse durchgeführt: Dabei wurde festgestellt, dass die Mehrheit der Unfälle im Landkreis „typische“ Radverkehrsunfälle sind, also Abbiege-Unfälle und Unfälle durch Einbiegen oder Kreuzen. Als Unfallschwerpunkte können die Rothenburger Straße in Oberasbach und die Hauptstraße in Stein genannt werden.

In Folge dessen wurde die **Zielnetzplanung bzw. die Radnetzkonzeption** durchgeführt. Vorrangiges Ziel ist es, ein „alltagstaugliches Wegeangebot zu schaffen“ sowie eine

„durchgehend flächendeckende Sicherung“. Im Zielnetzplan soll die potenzielle Nachfrage abgebildet werden, welche Radfahrer am besten nutzen könnten, wenn die Sicherheit gewährleistet wäre. Vor diesem Hintergrund wird eine Angebotsplanung angefertigt. **Dies bedeutet, dass nicht die bestehenden Strukturen abgebildet werden, sondern die (potentiell) besten Verbindungen zur Förderung des Radverkehrs.**

Dafür wurden Quell- und Zielpunkte im Landkreis identifiziert. Diese wurden dann idealtypisch miteinander verbunden (Luftlinie). Auch Hindernisse für Radfahrer (Flüsse, Schienen, Bundesstraßen) wurden ermittelt und in die Planung miteinbezogen. Anschließend wird daraus das Radnetz abgeleitet, indem die idealtypischen Verbindungen auf das vorhandene Wegenetz umgelegt werden. Dabei waren die primären Ziele, Quell- und Zielpunkte möglichst direkt zu verbinden, die Berücksichtigung von kommunalen Radverkehrsnetzen und die Nutzung bereits vorhandene Strukturen. Sekundäre Ziele sind die gemeinsame Führung mit dem Freizeitnetz. Untergeordnete Ziele sind die Nutzung von Radverkehrsanlagen sowie die Straßenbaulast.

Am 17.07.2020 fand ein Abstimmungstreffen mit dem SVK, Vertretern der Kommunen, dem ADFC und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg mit dem Ziel statt, das durch das Planungsbüro vorgeschlagene Netz endgültig abzustimmen. Alle Vorschläge die bei der Sitzung besprochen wurden, sind durch das SVK im Rahmen der Netzplanung berücksichtigt.

Die beiliegende Endversion der Zielnetzplanung wurde mit der Verwaltung, den Städten und Gemeinden des Landkreises sowie dem Staatlichen Bauamt Nürnberg abgestimmt.

Nach dem Beschluss des Zielnetzes erfolgt die **Analyse der Radverkehrsinfrastruktur vor Ort**. Anfang August fing das SVK mit der Bereisung des Landkreises an, die Grundlage für die Analyse der Radverkehrsinfrastruktur ist. Dabei soll das bestehende Verkehrsnetz bewertet werden.

Aus diesen Ergebnissen wird im Nachgang ein **Maßnahmenkonzept zur Infrastruktur**, inklusive einer Prioritätenliste erstellt. Dies ist der Abschluss der ersten Projektphase.

Zweite Projektphase:

Die zweite Projektphase besteht aus der **Erstellung eines Handlungskonzeptes zur multimodalen Verknüpfung**. Ziel der multimodalen Verknüpfung ist, dass verschiedene Verkehrsmittel miteinander verbunden werden, sodass Bürgerinnen und Bürger auf einem Weg zum Beispiel zwischen Rad, Zug und Bus wechseln können.

Den Abschluss bildet ein **Wegweisungskonzept**. Im Rahmen der Befahrung nimmt das SVK bei der Bereisung des Landkreises bereits Attribute zu den abgefahrenen Radwegen sowie der Beschilderung auf. Da im Landkreis Fürth noch kein einheitliches Programm zur Erfassung der Radwegbeschilderung besteht, wurde im Jahr 2020 ein Geoinformationssystem (Datenbankbasiertes Onlinetool) angeschafft. Dadurch können die Radwege und deren Beschilderungen in dem Programm RIWA GIS angelegt werden. Durch die Radbeauftragte Frau Buness werden die Daten eingepflegt und ständig aktualisiert.

Im Radverkehrskonzept werden auch Qualitätskriterien entwickelt und beschlossen., Die Verwaltung berichtet nach der Beschlussfassung im Rahmen des Controllings über die Umsetzung und Einhaltung. So ist gewährleistet, dass die Erreichung der Ziele sowie die Einhaltung der festgelegten Qualitätsstandards überprüft wird.

Beschlussvorschlag:

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss stimmt der abgestimmten Zielnetzplanung als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes für den Landkreis Fürth zu.