



## Presseinformation

zur 6. Sitzung des Umwelt- und Verkehrsausschusses  
am 27.09.2021

### TOP 5

## Radverkehrskonzept Landkreis Fürth - Schlussbericht

### 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 setzt 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. Auch im Hinblick auf die Rezertifizierung zum fahrradfreundlichen Landkreis im Jahr 2023 ist das Radverkehrskonzept ein wichtiger Schritt.

Als Fortschreibung des vorigen 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 2019 beauftragt, das Radverkehrskonzept für den Landkreis Fürth zu erstellen.

#### 2. Methodik:

Im Radverkehrskonzept enthalten sind Maßnahmen und Empfehlungen zur Verbesserung des Radverkehrs, vor allem der Infrastruktur, zur Wegweisung sowie zu multimodalen Verknüpfungspunkten.

Dafür wurde zuerst ein Netzplan entwickelt, der in Form einer Bedarfsplanung geeignete Wege für Alltagsradler enthält. Der Netzplan beruht auf einer Analyse der Quell- und Zielpunkte von Radelnden sowie Hindernissen für den Radverkehr (Flüsse, größere und verkehrsreiche Straßen, Schienen) im Landkreis. Beruhend auf dieser Analyse wurde ein idealtypisches Netz erstellt, welches dann auf die tatsächlichen Wegeverbindungen im Landkreis umgelegt wurde. Der Netzplan wurde mit den Kommunen und anderen Akteuren (Staatliches Bauamt, Polizei, Verkehrsbehörde) abgestimmt und im Umwelt- und Verkehrsausschuss am 22.09.2020 (Vorlage 120/2020) beschlossen.

Im nächsten Schritt wurden Qualitätsstandards für Haupt- und Nebenrouten mit dem SVK und den Kommunen abgestimmt. Die Qualitätsstandards beruhen auf den gesetzlichen Vorgaben und technischen Regelwerken, weisen aber häufig hohe Standards auf, die darüber hinaus gehen. Da die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, techn. Regelwerk (ERA) im nächsten Jahr aktualisiert veröffentlicht werden sollen, wurden beispielsweise die Breiten nicht aus der derzeitigen ERA (Stand 2010) übernommen, sondern aus verschiedenen Begegnungsfällen ermittelt: Auf den Nebenrouten sollen zwei Radelnde ohne Behinderung nebeneinander fahren

oder überholen (gleiche Fahrtrichtung) können, vorbeifahren können, auf den Hauptrouten soll ein Lastenrad ohne Behinderung an einem Radelnden vorbeifahren können. Dafür wurde der Landkreis unterteilt in stadtnahe und ländliche Gebiete, wobei stadtnahe Gebiete (Stadt Zirndorf, Stadt Oberasbach und Stadt Stein sowie auf eigenen Wunsch der Markt Cadolzburg) höhere Standards im Hinblick auf die Breiten der Radverkehrsanlagen erhalten.

Im Sommer 2020 sind Mitarbeiter des SVK alle Strecken aus dem beschlossenen Netzplan abgefahren und haben verschiedene Parameter der Strecken aufgenommen. Hier war von besonderem Interesse, an welchen Orten bereits Radverkehrsanlagen vorhanden sind und ob diese den zuvor abgestimmten Standards entsprechen.

Auf 47 % der Strecken im Netzplan bestehen noch ungesicherte Abschnitte. Ungesicherte Abschnitte sind laut Definition des Planungsbüros Abschnitte ohne Radverkehrsinfrastruktur mit einer erlaubten Geschwindigkeit von über 40 km/h für den Kfz-Verkehr oder für Radverkehr nur freigegebene Wege (z. B. Fußweg - Radfahrer frei). Letzteres ist deshalb nicht sinnvoll, da hier der Radverkehr untergeordnet ist und laut Straßenverkehrsordnung (StVO) Schrittgeschwindigkeit fahren muss.

Aus der Differenz zwischen den Qualitätsstandards und den Ergebnissen aus der Befahrung wurden dann die Maßnahmen entwickelt. Dabei wurden punktuellen Maßnahmen, die bspw. Querungshilfen, Konfliktstellen oder Markierungen beinhalten, und linearen Maßnahmen, die Maßnahmen für Strecken z. B. Neubau, Ausbau, Markierung von Radfahrstreifen oder die Oberfläche von Wegen betreffen, festgelegt. Die erarbeiteten Maßnahmen wurden im Rahmen einer digitalen Präsentation Vertretern der Kommunen vorgestellt. Diese hatten danach die Möglichkeit Anmerkungen und Änderungswünsche an das SG 15 zurückzumelden. **Insgesamt werden 258 punktuellen und 637 linearen Maßnahmen vorgeschlagen (Landkreis: 136 linearen Maßnahmen; 33 punktuellen Maßnahmen).**

Wichtig war es, die Kommunen in den Prozess miteinzubeziehen, da es sich bei dem Konzept um ein baulastträgerunabhängiges Konzept handelt. Das bedeutet, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht nur in der Baulast des Landkreises liegen, sondern auch in der Baulast der Kommunen, des Freistaates und des Bundes.

Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei den Maßnahmen um Vorschläge des Stadt- und Verkehrsplanungsbüros handelt. Es bestehen keine rechtlichen Verpflichtungen aus dem Konzept. Allerdings wäre es für die Radverkehrsförderung wichtig, das Konzept, soweit möglich, zu berücksichtigen. Vor einem Neubau oder Veränderungen der bestehenden Radinfrastruktur sollte so geplant werden, dass die Vorgaben aus dem Konzept eingehalten werden. Können diese Qualitätsstandards aufgrund von Förderrichtlinien, Kostengründen oder der verkehrlichen Situation nicht eingehalten werden, kann auch davon abgewichen werden. Die Vorschriften aus der StVO und den technischen Regelwerken sind immer einzuhalten.

Die Maßnahmen im Konzept wurden durch das Büro priorisiert und dazu in Sofortmaßnahmen, kurz-, mittel- und langfristige Planungsprioritäten eingeteilt. Dies erstreckt sich auf einen Zeitraum von Sofortmaßnahmen, die direkt und schnell umgesetzt werden können und sollen, bis hin zu Maßnahmen, die innerhalb von 10 Jahren geplant und umgesetzt werden sollen. Der empfohlene Umsetzungszeitraum beträgt insgesamt 10 Jahre.

Zusätzlich ist in der Maßnahmentabelle eine Grobkostenschätzung enthalten. Alle Maßnahmen zusammengenommen haben ein Volumen von **99.008.482 €**. Diese Summe setzt sich aus Maßnahmenempfehlungen für alle Baulastträger zusammen. Kosten für die Maßnahmen in der Baulast des Landkreises betragen ca. **28.209.444 €**.

Zudem wurde das SVK mit der Prüfung der Maßnahmen (für alle Baulastträger) aus dem Radverkehrskonzept beauftragt, welche für das Förderprogramm Stadt und Land, geeignet sind. Bundesweit stehen hier 1,46 Mrd. € für den Radverkehr bei attraktiven Förderquoten zur Verfügung.

Zum Radverkehrskonzept gehören weiterhin ein Konzept zur Multimodalität sowie die Wegweisung. Die Nutzung bzw. Kombination verschiedener Verkehrsmittel im Verlauf eines Weges wird als Multimodalität verstanden. In der heutigen Gesellschaft spielt diese Verknüpfung eine zunehmend wichtigere Rolle. Die Erarbeitung der multimodalen Verknüpfungspunkte war ähnlich der der Infrastrukturmaßnahmen: nach Rücksprache mit den Kommunen, wo Verknüpfungspunkte angebracht wären, wurden Standards erstellt. Dabei ergab sich eine hierarchische Gliederung von Mitfahrerparkplätzen (Ebene S1), an welchen Auto- und Radverkehr verknüpft werden, bis hin zu Mobilstationen (Ebene L) an Bahnhöfen, die Bahn, Bus, Rad, Kfz und Leihfahrzeuge sowie je nach Ort Anrufsammeltaxi (AST) und Taxen miteinander verknüpfen. Hier gibt es 4 Abstufungen:

- Ebene S1 Mitfahrerparkplätze
- Ebene S2 ÖV-Verknüpfung
- Ebene M Sharingstationen
- Ebene L Mobilstationen

Die Haltepunkte, die zuvor ausgewählt wurden, wurden von Mitarbeitern des SVK besucht und der derzeitige Bestand aufgenommen. Zu jeder Station wurden dann Maßnahmenblätter entwickelt. Diese sollen den Kommunen übergeben werden.

Für die Wegweisung haben Mitarbeiter des SVK den derzeitigen Bestand an Radwegweisern aufgenommen, da der Bestand keiner Stelle im Landkreis bekannt ist. Der Bestand soll in ein Geoinformationssystem (GIS) eingepflegt und dort aktuell gehalten werden. Zudem erhält der Landkreis Empfehlungen zur Beschilderung in Form von sogenannten Zielspinnen, die mit der Straßenmeisterei besprochen werden.

**Die Evaluation der Umsetzung erfolgt durch die Radbeauftragte in enger Zusammenarbeit mit den Baulastträgern.**

### **3. Zielsetzung**

Mit dem Radverkehrskonzept wird das Ziel verfolgt, den Radverkehr im Landkreis zu fördern, sodass noch mehr Menschen im Landkreis auf das Rad als Verkehrsmittel umsteigen. Die Förderung des Radverkehrs besteht nicht nur aus der Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen und Radwegen, sondern auch aus guten Radverkehrsanlagen (inkl. Beschilderung) und gutem Service sowie Informationen, um das Radeln 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 Straßen 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: Sie zeigt, dass Radfahrer bestimmte Wege nutzen – die Wegweisung macht die Radfahrer damit für Verkehrsteilnehmer „sichtbar“.

Das langfristige Ziel besteht darin, dass man im Landkreis alle 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).

Wenn das Radverkehrskonzept in der dargestellten Form, insbesondere unter Berücksichtigung des vorgeschlagenen Zeitplans umgesetzt werden soll, ist dies nicht mit den vorhandenen Personalkapazitäten im Bereich des Grunderwerbs möglich, hierfür müsste eine Vollzeitstelle, EG 9a, zumindest befristet auf 5 Jahre im Stellenplan 2022 vorgesehen werden.

**Beschlussvorschlag:**

Der Umwelt- und Verkehrsausschuss empfiehlt dem Kreistag folgende Beschlussfassung:

1. Der Kreistag stimmt dem Radverkehrskonzept zu und beauftragt die Verwaltung die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen in der Baulast des Landkreises zu prüfen, mit weiteren Baulastträgern abzustimmen und die Umsetzung aller Maßnahmen des Konzeptes zu evaluieren.
2. Im Stellenplan 2022 ist eine Vollzeitstelle, EG 9a für den Bereich Grunderwerb, Straßenbauangelegenheiten, befristet auf fünf Jahre einzustellen.