

# BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/114/2016

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

|                             |  |
|-----------------------------|--|
| Sachvortragende/r           | Amt / Geschäftszeichen                                     |
| Stadtbaurat Ricus Kerckhoff | Amt für Stadtplanung und Bauordnung / A41 / Pa / VPI - Rad |

|                                   |
|-----------------------------------|
| Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly |
|-----------------------------------|

## Radschnellwege: Sachstandsbericht zur großräumigen Potential- und Machbarkeitsstudie

Anlagen: Plan potentielle Korridore für Radschnellverbindungen

| Beratungsfolge                | Termin     | Status     | Beschlussart  |
|-------------------------------|------------|------------|---------------|
| Umwelt- und Verkehrsausschuss | 06.04.2016 | öffentlich | Kenntnisnahme |

### Beschlussvorschlag:

Der Sachvortrag dient der Kenntnisnahme.

| Finanzielle Auswirkungen                         | x | Ja  | Nein |
|--|---|---|------|
| Kosten lt. Beschlussvorschlag                    |   | keine   |      |
| Gesamtkosten der Maßnahme<br>davon für die Stadt |   | 176.000 € Planungskosten<br>ca. 6.000 – 9.000 € |      |
| Haushaltsmittel vorhanden                        |   | PSK 541101.5271930                              |      |
| Folgekosten                                      |   | keine   |      |

## I. Zusammenfassung

Derzeit ist eine großräumig angelegte Studie zur Anlage von Radschnellwegen in der Region in Bearbeitung, an der sich auch die Stadt Schwabach beteiligt. Im Sachvortrag wird über den derzeitigen Sachstand berichtet.

## II. Sachvortrag

### 1 Ausgangslage

Radschnellverbindungen stellen ein Infrastrukturelement dar, das den Radverkehr im Alltagsverkehr z.B. für Berufspendler auch für längere Distanzen attraktiv macht. Auf Radschnellverbindungen sollen Fahrgeschwindigkeiten bis zu 30 km/h möglich sein. Zeitverluste durch Anhalten und Warten sollen minimiert werden. Radschnellwege sollen ausreichend breit sein und Nebeneinanderfahren, Überholen und Begegnen ermöglichen. Die Linienführung soll direkt und umwegfrei sein. Steigungen über 6 % sollen nach Möglichkeit vermieden werden.



Mit den Städten Nürnberg, Erlangen, Fürth, Herzogenaurach und den Landkreisen Nürnberger Land, Erlangen-Höchstadt, Fürth und Roth beteiligt sich die Stadt Schwabach an einer Machbarkeits- und Potentialstudie für Radschnellwege in der Region. Die Studie wird vom Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr als Pilotprojekt gefördert. Das Gutachten wurde an die Bietergemeinschaft Planersocietät (Dortmund), DTP (Essen) und VIA (Köln) vergeben. Ausschreibung, Vergabe und Projektkoordination hat die Stadt Nürnberg übernommen. Vertreter der Stadt Schwabach sind im Arbeitskreis und Lenkungsausschuss, die die Erstellung der Studie begleiten, vertreten.

## 2 Auftragsumfang

In der Studie sollen mögliche Qualitäts- und Ausbaustandards für Radschnellwege dargestellt, Trägerschaftsmodelle u.a. hinsichtlich Aufgaben und Finanzierung aufgezeigt, eine Potentialanalyse und Bewertung für 20 Verkehrsbeziehungen durchgeführt und Trassenvorschläge erarbeitet werden. Für die sechs potentialreichsten Beziehungen werden Trassenplanungen, Bewertung und eine Kostenschätzung vorgelegt.

## 3 Zwischenergebnisse

### 3.1 Qualitätsstandards „Der Bayerische Weg“

In Nordrhein-Westfalen ist die Anwendung der anspruchsvollen Standards aus dem Arbeitspapier „Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen“ (FGSV) verpflichtend. In anderen Bundesländern geht man dazu über, Radschnellverbindungen mit geringeren Qualitätsstandards zu planen. Um eine Einschränkung der Baustandards und Entwertung des Begriffes Radschnellverbindung zu vermeiden, haben die Gutachter eine Dreiteilung hinsichtlich der Qualitätsstandards vorgeschlagen. Die Radschnellwegstandards sollen bei entsprechender Netzbedeutung und Nachfrage in vollem Umfang für **Radschnellverbindungen** erfüllt werden. Für schwächer frequentierte Verbindungen, **Radhaupt-** und **Radverkehrsverbindungen**, werden reduzierte Standards vorgeschlagen, um damit die Lücke zwischen den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA-Standard) und dem Radschnellwegstandard zu schließen. Vor dem Hintergrund, dass wahrscheinlich nur wenige Relationen ausreichend Potential für Radschnellwege aufweisen werden, dennoch aber attraktive überörtliche Radinfrastrukturen erforderlich sind, ist dieser Ansatz sinnvoll.

#### A Radschnellverbindungen

- Einsatzbereich: mehr als 2.000 Radfahrer am Tag.
- Es gilt das Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen.
- Breiten: bei selbständig geführten Verbindungen 4,00 m, i.d.R. Trennung der Richtungsfahrbahnen, straßenbegleitende an Hauptverkehrsstraßen 3,00 m im Einrichtungsverkehr, 4,00 m im Zweirichtungsverkehr mit 0,75 m Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn innerorts und 1,75 m außerorts;
- Führungsformen: an Hauptverkehrsstraßen getrennte Radwege, innerorts auch Radstreifen, in Nebenstraßen Fahrradstraßen, in Ausnahmefällen Tempo 20 / 30 Zonen sowie selbständig geführte Verbindungen.
- Knotenpunkte: Überführungen, Unterführungen und soweit möglich Bevorrechtigung der Radfahrer an plangleichen Knotenpunkten; Knotenpunktformen mit geringen Wartezeiten für Radfahrer (Kreisverkehre, Wartepflichtige Querung mit Mittelinsel und signalgesteuerte Querungsstellen); nur in Ausnahmefällen „Rechts vor Links“ oder eine Querungsstelle ohne Mittelinsel oder LSA.
- Bauweise: Asphalt oder Beton.
- Die Trennung zwischen Geh- und Radweg muss signifikant sein.
- Es muss ein Wiedererkennungswert geschaffen werden z.B. hinsichtlich Wegweisung.
- Die Führung an Knotenpunkten und potentielle Konfliktstellen z.B. mit Fußgängern sollen gekennzeichnet werden<sup>1</sup>. Eine flächendeckende Markierung soll unterbleiben.
- Für eine ausreichende Beleuchtung insbesondere an Problemstellen muss gesorgt sein; Blendschutz zwischen übergeordneten Straßen und parallel geführten Radschnellverbindungen. Ggf. außerorts dynamische Beleuchtung, notfalls kontrastreiche Markierung der Ränder bzw. des Belages;
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst mit einer hohen Prioritätsstufe werden vorausgesetzt, ebenso eine zuverlässige adäquate Baustellensicherung.

---

<sup>1</sup> In Nordrhein-Westfalen werden Radschnellwege an Knotenpunkten blau eingefärbt.

## **B Radhauptverbindungen**

- Einsatzbereich: weitere Hauptverbindungen in der Region mit weniger als 2.000 Radfahrern am Tag.
- Es gelten das Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.
- Breiten: geringere Breiten als Radschnellverbindungen, 2,0 m im Einrichtungsverkehr, 3,0 m im Zweirichtungsverkehr; Mittellinie nur in Konfliktbereichen.
- Führungsformen: außerorts gemeinsame Führung mit Fußgängern bei geringem Fußgängeraufkommen möglich; Radschutzstreifen innerorts möglich.
- Knotenpunkte: Überführungen, Unterführungen und Bevorrechtigung der Radfahrer an plangleichen Knotenpunkten; Wartepflichtige Querungen und Rechts vor Links Regelungen möglich.
- Bauweise, Beleuchtung, Reinigung, Winterdienst und Baustellensicherung wie bei Radschnellverbindungen.

## **C Radverkehrsverbindungen**

- Es gelten die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen.
- Wegweisung als Zubringerouten,
- Regelmäßige Reinigung
- Baustellensicherung,
- Winterdienst nicht mit höchster Priorität.

Mit den abgestuften Kategorien sollen Qualitätsstandards implementiert werden, die eine für den Radfahrer komfortable und zügige Verbindung in Relation zu den jeweiligen Pendlerpotenzialen ermöglichen und sich am Netzgedanken orientieren. Dabei sollen die Eingriffe in die Natur und Landschaft möglichst gering gehalten werden.

### **3.2 Bewertungsraster**

Abbildung 1 zeigt die zu prüfenden potentiellen Radschnellverbindungen.

Als Bewertungskriterien für die Korridore wurde festgelegt:

- Räumliche Verkehrsbeziehungen (alle Wege unabhängig vom Verkehrsmittel)
- Pendlerbeziehungen zwischen den Kommunen/ Stadtteilen
- Netzbedeutung
- Wohnbevölkerung im Korridor
- Arbeitsplätze im Korridor
- Schul- und Hochschulplätze im Korridor
- Anbindung regionaler Freizeiteinrichtungen
- Reisezeitdifferenzen/ Attraktivität gegenüber dem Kfz-Verkehr
- Reisezeitdifferenzen/ Attraktivität gegenüber dem ÖV
- Synergien zum ÖPNV
- Abschätzung Verlagerungspotenzial

Die Zielerfüllung bei den Kriterien wird mit den vorliegenden Daten untersucht. Die Kriterien werden gewichtet. Dabei wurde auch mit Blick auf Daten über die Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit zu der Entfernung und Berücksichtigung möglicher Reisezeitgewinne eine entfernungsabhängige Komponente z.B. bei den Pendlerverflechtungen eingefügt<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Wege unter 10 km: volle Wertung der Pendler, Wege zwischen 10 und 20 km: halbe Wertung der Pendler, Wege zwischen 20 und 30 km: 25% Wertung der Pendler

Die ausgewählten Korridore werden dann nach planerischer Vertiefung bzgl. Machbarkeit bewertet. Hierbei werden dann u.a. auch Konflikte (Nutzer und Naturschutz, Zerschneidungswirkung, Versiegelung), Eigentumsverhältnisse, Flächen- und Nutzungskonkurrenzen, Nutzen, Kosten.

#### **4 Weiteres Vorgehen**

Ende April findet eine Sitzung des Lenkungsausschusses statt bei der Ergebnisse der ersten Bewertung vorgestellt werden sollen. Dabei soll entschieden werden, welche der 20 Korridore als mögliche Radschnellwege vertieft untersucht werden.

Ende 2016 / Anfang 2017 ist mit dem Abschluss der Untersuchung zu rechnen.

#### **III. Kosten**

Das Honorarangebot für die Studie beträgt ca. 176.000 € brutto. Die Studie wird vom Freistaat in Höhe der Hälfte der Kosten gefördert. Die Stadt Schwabach beteiligt sich anteilig mit ca. 6.000 – 9.000 € an der Untersuchung.