

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/209/2017

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

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

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Machbarkeitsstudie Radschnellwege: Ergebnisse für Schwabach

Anlagen:

Anlage 1: Qualitätsstandards

Anlage 2: Trassierung

Anlage 3: Trassensteckbrief Radschnellverbindung Nürnberg – Schwabach

Anlage 4: Konfliktpotential

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umwelt- und Verkehrsausschuss	04.10.2017	öffentlich	Beschlussvorschlag

Beschlussvorschlag:

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Verwaltung wird beauftragt, mit den beteiligten Gebietskörperschaften die Planung weiterzuführen und das Projekt weiter zu konkretisieren.

Finanzielle Auswirkungen	Ja	x	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag	-		
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt	17 Mio. € 5,5 Mio. € abzüglich Förderung		
Haushaltsmittel vorhanden?	Nein		
Folgekosten?			

I. Zusammenfassung

Die Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen wurde von Kommunen Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach, Herzogenaurach sowie die Landkreise Nürnberger Land, Fürth und Roth sowie dem Freistaat Bayern 2015 in Auftrag gegeben mit dem Ziel, die Möglichkeiten für schnelle und direkte Radverbindungen im überörtlichen Radverkehr und über längere Distanzen zu prüfen. Die Ergebnisse liegen nun vor.

Die Studie kommt u.a. zu dem Ergebnis, dass sich für die Region ein abgestuftes System an Radschnellwegeverbindungen eignet, bestehend aus Radschnellwegen, Radhauptverbindungen und Radverbindungen. Hintergrund ist, dass nicht immer ausreichend Platz ist für die Qualitätsstandards von Radschnellwegen oder auch nicht das dafür notwendige Potential vorhanden ist. Mit dem abgestuften System können dennoch schnelle Radverbindungen zwischen Zentren in der Metropolregion geschaffen werden. Für die Relation Nürnberg – Schwabach besteht Potential für einen Radschnellweg bis zu dem Bahnhof Reichelsdorfer Keller. Südlich des Haltepunktes wird je eine Radhauptverbindung nach Katzwang und eine Radhauptverbindung nach Schwabach weiter geführt.

Die Studie geht davon aus, dass aufgrund der höheren Geschwindigkeit und der Attraktivität mit dem Bau eines Radschnellweges der Radverkehrsanteil deutlich steigen wird.

Die Kosten für die 17,2 km lange Verbindung wurden auf rund 17 Mio. € geschätzt. Davon entfallen 5,5 Mio. € auf das Gebiet der Stadt Schwabach.

Es sind noch Abstimmungen mit dem Freistaat zum Thema Trägerschaften und Planungsrecht notwendig, außerdem weitere Detailplanungen. Die Reihenfolge der Umsetzung der einzelnen Radschnellwegverbindungen wird wesentlich von der Flächenverfügbarkeit abhängen.

II. Sachvortrag

Die Städte Nürnberg, Fürth, Erlangen, Schwabach, Herzogenaurach sowie die Landkreise Nürnberger Land, Fürth und Roth haben 2015 mit Förderung durch den Freistaat Bayern und unter Beteiligung der Regierung von Mittelfranken, dem Staatlichen Bauamt Nürnberg und der AGFK (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte) eine Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen in Auftrag gegeben. Der Bericht liegt seit 31.08.2017 vor. Dieser wurde am 13.09.2017 der Presse vorgestellt.

Der Endbericht zur Machbarkeitsstudie kann auf der Internetseite des Verkehrsplanungsamtes unter folgendem Link heruntergeladen werden:
<https://www.nuernberg.de/internet/verkehrsplanung/radschnellverbindungen.html>

Im Fokus der Machbarkeitsstudie stehen – mit Blick auf die Pendlerverflechtungen und vor dem Hintergrund der zunehmenden Bedeutung von Elektrofahrrädern - längere Entfernungsbereiche und die interkommunalen Radverkehre. Ziel der Studie war es, Qualitätsstandards festzulegen, Potentiale zu prüfen, Musterlösungen zu entwickeln, Trassenvorschläge zu machen und Hinweise für die Umsetzung u.a. hinsichtlich Trägerschaften und Planungsrecht zu geben.

1. Qualitätsstandards

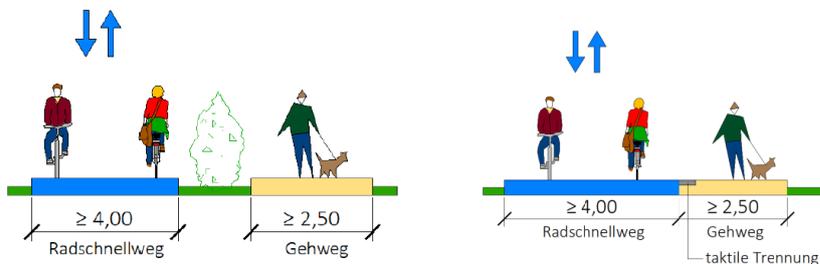
Wesentliche Anforderungen an Radschnellwege sind:

- Sichere Befahrbarkeit auch bei hohen Fahrgeschwindigkeiten (30 km/h bei freier Trassierung).
- Reisegeschwindigkeit von mindestens 20 km/h unter Berücksichtigung der Zeitverluste an Knotenpunkten.

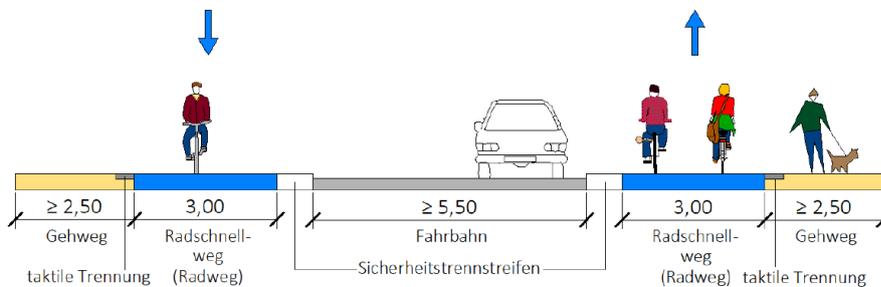
- Die Zeitverluste pro Kilometer durch Anhalten und Warten sollen nicht größer als 15 Sekunden (außerorts) und 30 Sekunden (innerorts) sein.
- Ausreichende Breiten, die das Nebeneinanderfahren und Überholen sowie das störungsfreie Begegnen jeweils zwei nebeneinander fahrender Radfahrer ermöglichen.
- Direkte, umwegfreie Linienführung.
- Möglichst wenig Beeinträchtigung durch bzw. an Schnittstellen mit Kfz-Verkehr.
- Separation vom Fußverkehr.
- Hohe Belagsqualität (in der Regel Asphalt oder Beton mit hohen Anforderungen an die Ebenflächigkeit).
- Freihalten von Einbauten.
- Steigungen max. 6 %, wenn frei trassierbar.
- Verlorene Steigungen vermeiden.
- Städtebauliche Integration und landschaftliche Einbindung.

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Auswahl von Musterquerschnitten für Radschnellwege.

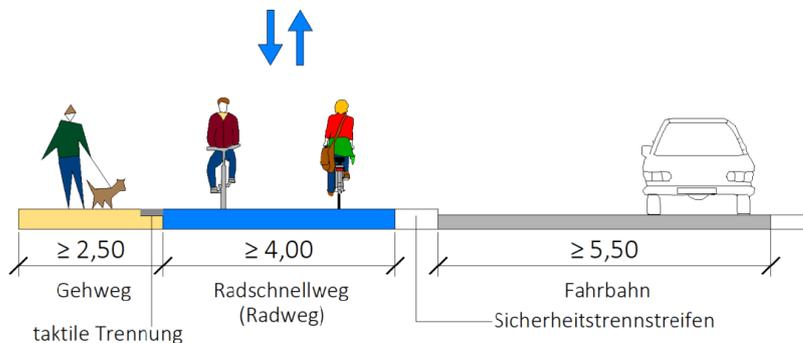
Musterquerschnitt für selbständig geführten Radschnellweg



Musterquerschnitt für Radschnellweg beidseitig an Hauptverkehrsstraße



Musterquerschnitt für Radschnellweg im Zweirichtungsverkehr



Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise 2017

Die Qualitätsstandards für das Radschnellverbindungsnetz in der Metropolregion Nürnberg

umfassen dabei - wie bereits am 06.04.2016 im Umwelt- und Verkehrsausschuss berichtet - drei Stufen: Radschnellweg, Radhauptverbindung und Radverbindung. Die Standards sind in [Anlage 1](#) zusammengestellt. Mit diesem sog. ‚Bayerischen Weg‘ (Kombination aus Radschnellweg, Radhauptverbindung und Radverbindung) wird eine Möglichkeit aufgezeigt, differenzierte Qualitätsstandards innerhalb einer Region abhängig vom Potenzial, anzuwenden.

2. Potentiale

21 Relationen im Großraum Nürnberg wurden auf ihr Potential für den Bau von Radschnellwegen hin untersucht. Dieser erste Schritt dient dazu, die aufkommensstarken Relationen innerhalb des Untersuchungsraumes zu identifizieren.

Als Bewertungskriterien wurden folgende Faktoren herangezogen:

- 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.

Sieben Relationen wurden für die weitere Planung ausgewählt. Darunter auch die Relation Nürnberg - Schwabach.

Für die ausgewählten Korridore wurden Trassenvorschläge entwickelt und hinsichtlich Potential und Machbarkeit überprüft. Es erfolgt eine Abschätzung, wie viele Nutzer differenziert nach Abschnitten auf der jeweiligen Verbindung unterwegs sein werden. Auf diese Weise können Strecken identifiziert werden, welche ein durchgehend hohes Potenzial aufweisen. Dies ermöglicht es das Potential verschiedener Trassen zu vergleichen.

Der Radverkehrsanteil nimmt mit der Entfernung ab. Bei den Potentialuntersuchungen wird unterstellt, dass der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und größeren Attraktivität auch auf weiteren Distanzen steigen wird.

Ist ein Potential von 2000 Radfahrenden pro Tag gegeben, soll die Verbindung als Radschnellweg ausgebaut werden. Verbindungen mit einer geringeren Nutzerzahl, werden mit den Standards für Radhauptverbindungen geplant.

Im Gebiet der Stadt Schwabach ist nur das Potential für eine Radhauptverbindung gegeben.

3. Trassierungsvorschlag

Für die Relation Nürnberg - Schwabach kommt die Studie zu folgendem Trassierungsvorschlag (siehe Plan [Anlage 2](#)):

- Die Trasse verläuft in Nürnberg westlich an der Bahnlinie nach Treuchtlingen als Radschnellweg bis zum Bahnhof Reichelsdorfer Keller.
- Im Bereich der Eisenbahnbrücke über den Rednitzgrund teilt sich die Radhauptverbindung in zwei Äste auf: ein Ast führt weiter Richtung Katzwang und ein Ast führt weiter Richtung Schwabach.

- Das FFH-Gebiet wird an der schmalsten Stelle bei der Eisenbahnbrücke mit einer neuen Brücke gequert und über eine neu anzulegende Rampe zur Hühnerbühlstraße über die Volckamer Straße, die Waldstromer Straße und den Wolkersdorfer Berg und zum Radweg parallel der B2 geführt.
- Von Nasbach aus folgt die Radhauptverbindung dem vorhandenen Weg zur Kreuzung Fürther Straße / Hardenbergstraße Kreuzwegstraße. Über die Kreuzwegstraße, die Siedlungsstraße und die Paul-Goppelt- Straße durch das Wohngebiet und endet an der Nürnberger Straße. Hier ist eine Anpassung der Knotenpunktsignalisierung erforderlich.
- Wo die Radhauptverbindung durch Wohngebiete führt, sieht die Planung die Ausweisung von Fahrradstraßen vor.

Der Trassensteckbrief liegt als Anlage 3 bei (Abschnitt 4 betrifft das Gebiet der Stadt Schwabach). Anlage 4 zeigt den Konfliktplan.

Für einige Details enthält die Studie Lösungsvorschläge, an vielen Stellen sind aber auch noch Detailplanungen und Machbarkeitsprüfungen erforderlich.

Eine Trasse entlang der B2 wurde geprüft und musste verworfen werden, da Flächen für einen Radschnellweg bzw. einen Radhauptverbindung hier nicht zur Verfügung stehen. Für die Strecke entlang der B2 wird dennoch Handlungsbedarf gesehen, da sie als Zubringer für den Radschnellweg von Bedeutung ist.

4. Trägerschaften und Planungsrecht

Die Studie zeigt mögliche Modelle zur Trägerschaft und Fördermöglichkeiten auf. Hier besteht noch Abstimmungsbedarf mit dem Freistaat. Derzeit ist davon auszugehen, dass Radschnellwege sowie Radhauptverbindungen in Bayern zunächst nicht bzw. nicht alleine durch den Freistaat, sondern durch unterschiedliche Baulastträger (Kommunen) geplant, gebaut und unterhalten werden. Zwar ist im endgültigen Ausbau ein Radschnellverbindungsnetz in der Region geplant, aber es ist davon auszugehen, dass zunächst, je nach Flächenverfügbarkeit einzelne Trassen und Streckenabschnitte realisiert werden. Daher wären Zweckvereinbarungen der jeweiligen Städte und Gemeinden an einer Trasse zunächst hierfür eine geeignete Rechtsform.

Bisher können Radschnellwege nur in Regional-, und Flächennutzungsplänen dargestellt werden, eine verbindliche Planung kann die Stadt derzeit nur im Rahmen eines Bebauungsplanes durchführen.

„Bei Radwegen die Bestandteile von klassifizierten Straßen sind können im Freistaat Bayern bereits Planfeststellungsverfahren nach den Regelungen für die jeweilige Straßenklasse durchgeführt werden. Eine Ausweitung der Planfeststellungsmöglichkeit auf die selbstständigen Radschnellverbindungen als beschränkt öffentliche Wege erfordert eine klare gesetzliche Definition von Radschnellverbindungen.“¹

5. Weiteres Vorgehen

Neben der Abstimmung zur Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften sind auch geeignete planungsrechtliche Verfahren für die Kommunen (z.B. Planfeststellung) zu schaffen, Förderung und Finanzierung der Radschnellwegverbindungen zu klären und konkrete Planungen zu erstellen. Um das Projekt Radschnellwege effektiv weiter voranzubringen und die damit verbundenen Aufgaben bewältigen zu können wird im

¹ Quelle: Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen Nürnberg – Fürth – Erlangen – Herzogenaurach – Schwabach und umgebende Landkreise 2017

Weiteren eine personelle Verstärkung im Amt für Stadtplanung und Bauordnung oder finanzielle Mittel zur Vergabe der Planungen erforderlich sein.

Vertreter der beteiligten Gebietskörperschaften werden sich nach der Präsentation und und Behandlung der Studien in den jeweiligen Gremien weiter in einer Lenkungsgruppe treffen, die Möglichkeiten zur Umsetzung des Projektes, in Abstimmung mit der Obersten Baubehörde und der Regierung v. Mfr. konkretisieren.

III. Kosten

Für die 17,2 km werden die Baukosten auf rund 17 Mio. € geschätzt. Davon entfallen 5,5 Mio. € auf das Gebiet der Stadt Schwabach. Fördermöglichkeiten bestehen über verschiedene Programme. Der Förderumfang kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden.