

BESCHLUSSVORLAGE

- öffentlich -

A.41/245/2018

STADT **SCHWABACH**



Die Goldschlägerstadt.

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

Sachbearbeiter/in: Stefanie Pauly

Radkonzept: Potentialanalyse / Prioritäten Maßnahmen

Anlagen:

Anlage 1: Wunschradsnetz überarbeitet

Anlage 2: Bedarfsnetz ADFC

Anlage 3: Auswertungen Verkehrszählungen Radverkehr

Anlage 4: Maßnahmenbewertung neu

Anlage 5: Umsetzungsreihenfolge Vergleich alt / neu

Beratungsfolge	Termin	Status	Beschlussart
Umwelt- und Verkehrsausschuss	09.05.2018	öffentlich	Beschluss

Beschlussvorschlag:

1. Dem geänderten Wunschradsnetz wird zugestimmt.
2. Der Anpassung der Prioritäten gemäß der neuen Potentialuntersuchung wird zugestimmt.
3. Die für 2019 benötigten Mittel sind im Haushalt anzumelden.

Finanzielle Auswirkungen	x	Ja	Nein
Kosten lt. Beschlussvorschlag		350.000 €	
Gesamtkosten der Maßnahme davon für die Stadt		2,06 Mio. € Förderung möglich, Förderumfang kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden	
Haushaltsmittel vorhanden?		150.000 € auf PSK 541101.0961014.0222 aus 2016 und 2018	
Folgekosten?		Planungskosten, Baukosten, Unterhaltskosten	

I. Zusammenfassung

Gemäß dem Beschluss von 2017 zur Radkonzeption-Teil Radwegenetz wurde das Wunschradsnetz optimiert. Herr Dr. Busch vom ADFC hat eine Potentialabschätzung für den Radverkehr in Schwabach erstellt. Diese wurde durch nachträgliche Auswertungen vorliegender Verkehrszählungen ergänzt. Aus dieser Grundlage wurden die Prioritäten für die Umsetzung neu bewertet.

Zur Umsetzung der Maßnahmen aus der Radkonzeption soll zeitnah eine halbe Stelle geschaffen werden. Sobald diese Stelle besetzt ist, wird gemeinsam mit den zuständigen Stellen ein Zeitplan für die Umsetzung auf der Grundlage der Prioritäten erarbeitet.

Der Mittelbedarf für 2018 wird auf 95.000 € und für 2019 auf 45.000 € geschätzt. Der geplante Weg zwischen Dietersdorf und Wolkersdorf schlägt zusätzlich mit 210.000 € zu Buche. Diese Angaben stehen unter dem Vorbehalt einer genaueren Planung.

II. Sachvortrag

1 Ausgangslage

Am 27.10.2017 wurde im Stadtrat der Radkonzeption Teil Radwegenetz zugestimmt. Das Wunschradsnetz sollte mit dem ADFC optimiert werden. Kritisiert worden war an dem Konzept, dass die Prioritätenbildung ohne Nachfrageanalyse erstellt wurde. Hierzu liegen nun weitere Auswertungen vor.

Für die Beratungen zum Haushalt 2019 soll ein Sachstandsbericht erfolgen.

2 Wunschradsnetz

Das Wunschradsnetz wurde gemäß den Anregungen des ADFC wie folgt geändert:

a) B2: Nürnberger Straße

Die Hauptroute nach Norden (Wolkersdorf / Nürnberg) verläuft nun nicht mehr über die Paul-Goppelt-Straße, Siedlungsstraße, Kreuzwegstraße und dem Geh- und Radweg nach Nasbach, sondern parallel zur B2 entlang der Nürnberger Straße nach Nasbach.

Die im Bericht gewählte Route hatte der Tatsache Rechnung getragen, dass an der Lichtsignalanlage Nürnberger, Fürther und Ansbacher Straße aufgrund des großen Verkehrsaufkommens keine ausreichenden Räumzeiten für Radfahrer hinterlegt werden konnten. Dies wäre nur möglich, wenn die Leistungsfähigkeit für den MIV eingeschränkt wird.

Die Route ist nun geändert worden, weil mit dem Wunschradsnetz Ziele für die Zukunft zum Ausdruck kommen sollen. Mit der neuen Route soll zum Ausdruck kommen, dass für Radfahrer zukünftig der direkte und steigungsärmere Weg an der Bundesstraße angestrebt wird.

b) St2239 / Penzendorfer Hauptstraße

Die Hauptroute nach Osten verläuft nun nicht mehr über die Bergstraße in Penzendorf, sondern bleibt parallel zur St 2239.

Die Route über die Siedlung in Penzendorf war gewählt worden, da es aufgrund der

hohen Kosten unrealistisch erschien, dass ein Geh- und Radweg entlang der Staatsstraße insbesondere ein Eingriff in die Böschungen im Gefällestück zeitnah realisiert werden können.

Mit der Änderung soll zum Ausdruck kommen, dass dies für die Zukunft angestrebt werden soll. Eine direkte Radverbindung nach Osten würde den Radverkehr attraktiver machen.

- c) Radverbindung Am Alten Friedhof / Wilhelm-Friedrich-Weg / Stadtparkstraße / Alexanderstraße / Schulzentrum Mitte

Aus der Untersuchung zu den Schulradwegen wird die Verbindung Am Alten Friedhof / Wilhelm-Friedrich-Weg / Stadtparkstraße / Alexanderstraße / Schulzentrum Mitte als sonstige Verbindung aufgenommen

- d) Anbindung Bahnhof

Die Strecke zwischen Bahnhof und der Kreuzung Bahnhofstraße / Weißenburger Straße Rother Straße wird als Hauptverbindung mit aufgenommen. Dies trägt der hohen Bedeutung des Bahnhofs als Zielpunkt für den Radverkehr Rechnung.

- e) Angerstraße

Aufgrund ihrer Bedeutung als Route zum Bahnhof soll die Angerstraße als Hauptroute dargestellt werden. Dort laufen Radverkehrsströme aus Süden, Westen und Norden zusammen.

Entsprechende Maßnahmenblätter werden – sofern notwendig - sobald wie möglich ergänzt.

3 Potentialabschätzung

3.1 Bedarfsnetz ADFC

Herr Dr. Busch vom ADFC hat eine Potentialabschätzung für den Radverkehr erstellt und der Stadt zur Verfügung gestellt.

Ausgehend von den Einwohnerzahlen je Verkehrszelle als Quelle sowie Schulen, Einkaufszentren, Innenstadt und Bahnhöfen als Ziele, wurden die Fahrten je Richtung am Werktag zwischen diesen Quellen und Zielen ermittelt und auf das Verkehrsnetz umgelegt.

Folgende Annahmen liegen dem zugrunde:

- Gleichverteilung der Schwabacher Schüler über das Stadtgebiet.
- Gleichverteilung der Bahnpendler über das Einzugsgebiet Bahnhöfe Bahnhof Limbach 500 Einsteiger, Bahnhof Schwabach 3.500 Einsteiger.
- Einkaufszentren: 2 Fahrten je 3 Personen-Haushalt und Woche.
- Stadtmitte: 2 Fahrten je 3 Personen-Haushalt und Woche (Einkauf, Veranstaltungen, VHS, Amt usw.).
- Distanzen kleiner als 200 Meter wurden ausgeschlossen.

Es wird davon ausgegangen, dass alle angenommenen Fahrten mit dem Rad zurückgelegt werden¹. Diese Annahme ist jedoch für den Vergleich der Strecken untereinander nicht relevant.

In dem Netz sind nur für die Kernstadt von Schwabach Daten vorhanden. Unter anderem für

¹ Lokale Aufstockung MiD 2002: 6 % Radverkehr bezogen auf alle Wege
VEP 2004: 15 % aller Wege im Binnenverkehr von Schwabach mit dem Fahrrad

Dietersdorf und Wolkersdorf, Ottersdorf Obermainbach, Oberreichenbach / Unterreichenbach, Maßnahmen an der SC2 und St2239 liegen keine Angaben vor.

Der Plan in Anlage 2 zeigt, dass

- zum Bahnhof das größte Radpotential hervortritt, insbesondere in der Angerstraße. Das Potential zum Bahnhof findet sich aber auch in der Bahnhofstraße, sowie der Route über Walpersdorfer Straße und Stadtpark wieder.
- die Bedeutung der Innenstadt und der Einkaufsmöglichkeiten an der Rother Straße deutlich hervortreten.
- in der Altstadt die Nord-Süd-Route über die Nürnberger Straße und die Ost- West-Route über die Ludwigstraße wichtig sind,
- sowie die Reichenbacher Straße, die Reichswaisenhausstraße und die Wittelsbacher Straße allgemein für den Radverkehr eine große Bedeutung haben.

3.2 Auswertung Verkehrszählungen

In den zwischen 2009 und 2016 beauftragten Verkehrszählungen an Knoten sind in den Rohdaten auch die auf der Fahrbahn gezählten Radfahrer enthalten. Diese Daten konnten nun ausgewertet und aufbereitet werden (Anlage 3). Zu beachten ist, dass insbesondere im Bereich Rother Straße, Bahnhofstraße, Ludwigstraße und Nördlinger Straße von einem deutlich höheren Radverkehrsaufkommen auszugehen ist, da der Radverkehr auf den Gehwegen bzw. Geh- und Radwegen nicht mit erfasst ist.

Diese Auswertung zeigt ein sehr hohes Radverkehrsaufkommen (> 200 Radfahrer) auf

- der Penzendorfer Straße,
- der Reichenbacher Straße / Reichswaisenhausstraße,
- der Wittelsbacher Straße,
- der Ringstraße,
- der Steinmarckstraße / Schützenstraße / Friedrich-Ebert-Straße und
- der Rathausgasse.

4 Potentialbewertung

Im Bericht zur Radkonzeption wurde eine Bewertung nach folgenden Kriterien (ohne Gewichtung) vorgenommen:

- Bedeutung im Netz,
- Einschätzung Potential / Radverkehrsaufkommen,
- MIV-Verkehrsaufkommen,
- Gefährdungspotential,
- Kosten,
- Realisierungschancen.

Für eine Potentialbewertung unter Berücksichtigung der unter 3. dargestellten Fakten und den o.g. Kriterien gibt es verschiedene Optionen hinsichtlich der Zielerfüllungsgrade und der Gewichtung.

In Abstimmung mit Vertretern des ADFC und dem Pfleger des Stadtrates für Fahrradangelegenheiten wurden diese Optionen abgestimmt.

Bevorzugt wird eine Variante, bei der die Zielerfüllungsgrade nach dem Bedarfsnetz ADFC ermittelt wurden. Sofern dazu keine Daten vorliegen wurden diese ergänzt aus Zielerfüllungsgraden aus den Verkehrszählungen oder der Einschätzung aus dem Bericht.

Die Zielerfüllungsgrade aller Kriterien wurden wie folgt gewichtet:

- je 3 Punkte für Potential / Radverkehrsaufkommen und Realisierungschancen,

- je 2 Punkte für MIV-Verkehrsaufkommen und Kosten,
- je 1 Punkt für Bedeutung im Netz und Gefährdungspotential.

Anlage 4 zeigt die daraus resultierende neue Reihenfolge der Maßnahmen.
Aus Anlage 5 geht zum Vergleich auch die alte Reihenfolge hervor.

Wenn diesem Vorschlag zugestimmt wird, werden die Maßnahmenblätter entsprechend überarbeitet.

5 Bericht zum Umsetzungstatus

Die Arbeiten zur Umsetzung der Radkonzeption sind noch nicht angelaufen.

Es ist geplant, eine halbe Stelle für die Umsetzung von Maßnahmen aus der Radkonzeption zu besetzen. Nachdem die freie Stelle zunächst der Bundeswehr für Zeitsoldaten angeboten werden musste, von dort aber keine Rückmeldung kam, soll die Stellenausschreibung nun zeitnah erfolgen.

Zunächst ist ein Arbeitsplan zu erstellen, bei dem auch die Personalkapazitäten aus den verschiedenen beteiligten Ämtern (Amt 23, Amt 41, Amt 44, Amt 45) zu berücksichtigen sind. Zur Koordination – mit diesen Ämtern und anderen Behörden (z.B. Staatliches Bauamt) – müssen Strukturen (wie regelmäßige Jours-Fixes) aufgebaut werden, bei denen die nächsten Schritte vereinbart werden und über eventuelle Hindernisse gesprochen wird. Dieser Arbeitsplan soll erstellt werden, sobald die zusätzliche Stelle besetzt ist.

5.1 Bericht Radkonzeption Teil Radwege

Nach dem 2017 beschlossenen Bericht sollen 2017-2020 folgende Maßnahmen mit der ersten Prioritätsstufe realisiert werden. Hierbei handelt es sich um Maßnahmen, die im Bericht als laufend oder zeitnah umzusetzen eingestuft wurden.

M02.1a	Dietersdorf Ost bis Baimbacher Str (Straße)	Zurückgestellt wegen krankheitsbedingten Personalengpässen im Tiefbauamt
M50	Brücke SC2	Im Bau (StBA)
M05.a	Wolkersdorf OD (Beschilderung)	Umsetzung 2018 geplant
M14	An der Autobahn	Gebaut, Markierung / Beschilderung 2018 geplant
M35	Ludwigstr / Parkplatzzufahrt	Umsetzung 2018 geplant
M53	Schwabachtal Ost / Dreitorweg (Beschilderung anpassen)	Umsetzung 2018 geplant
M57	Rittersbacher Str / Mozartstraße	Umsetzung 2018 geplant
M58	Rittersbacher Str / Kolpingstr	Umsetzung 2018 geplant
M62	Volckamer Str. / Hühnerbühl	Umsetzung 2018 geplant
M49	St2239 / SC 2 QH	Verkehrsgutachten LSA liegt vor Straßenplanung für 2019 geplant

Hinzu kommen konzeptionelle Arbeiten wie die „Fahrradparken in der Altstadt“ und die Wegweisende Beschilderung sowie kleine Maßnahmen an Lichtsignalanlagen. Der Bericht zum Fahrradparken in der Altstadt ist in Arbeit. Die Bearbeitung wurde für die Bürgerbeteiligung zum Bewohnerparken und mehrere Verkehrsgutachten für Bauleitplanverfahren / Strukturpläne unterbrochen.

5.2 Sonstige Maßnahmen

Die Gehwege in der Bahnhofsstraße sind zwischenzeitlich, wie in einer Verkehrsschau

vereinbart, für den Radverkehr freigegeben. Es wurden Pfeile mit Radsymbolen markiert, die dazu beitragen sollen, dass Radfahrer sich nicht auf der falschen Gehsteigseite bewegen. Dies hatte zu vielen Unfällen geführt. Die Entfernung der alten Radwegemarkierungen in der Bahnhofstraße und Ludwigstraße erweist sich als schwierig und aufwendig. Teilweise sind Pflaster in Beton verlegt, so dass nicht einfach Pflastersteine ausgetauscht werden können. Das Baubetriebsamt wird testen, ob sich die Markierungen auf Betonflächen abfräsen lassen, ohne dass danach eine Phantommarkierung zurückbleibt und ohne dass sich die Frostsicherheit des Belages entscheidend verändert.

In der Ludwigstraße ergibt sich im Rahmen des barrierefreien Ausbaus von Bushaltestellen die Möglichkeit, die alten Radwegemarkierungen zu entfernen.

5.3 Maßnahmen für 2019

Für 2019 sind folgende Maßnahmen zur Umsetzung vorgesehen.

Zr	Ort	Status	Summe mit Gewichtung	Stufen	Priorität neu
M32.1	Ludwigstraße Ende Radweg (Markierung)	Detailplanung erforderlich	36	1	Priorität A
M60	Angerstr/WalpersdorferStr	Detailplanung erforderlich	36	1	Priorität A
M61	RotherStr / Angerstraße	Umsetzungsreif, aber M60	35	2	Priorität A
M35	Ludwigstr / Parkplatzzufahrt	Umsetzungsreif	35	2	Priorität A
M30.1	Bahnhofstraße (Markierung)	Detailplanung erforderlich	34	3	Priorität A
M31	Bahnhofstr / Maximilianstr	Detailplanung erforderlich	32	4	Priorität A
M32.2	Ludwigstraße Ende Radweg (Umbau)	Detailplanung erforderlich	31	5	Priorität A
M33	Ludwigstraße Bushaltestelle	Detailplanung erforderlich	31	5	Barrierefreie Haltestellen
M47	Fürther Str / Sandstraße	Wegweisungskonzept	31	5	Priorität A
M45	Rother Straße / Angerstraße	Umsetzungsreif, aber M60	31	5	Priorität A
M37	Ludwigstraße / Altstadt	Detailplanung erforderlich	30	6	Priorität A
M49	St2239 / SC 2 QH	Planung läuft	26	10	Planung läuft
M02.1a	Dietersdorf Ost bis Baimbacher Str (Straße)	Planung läuft	18	17	Bau

Zu den Maßnahmen mit einer hohen Punktzahl nach der Bewertung kommen zwei Maßnahmen, deren Planung bereits läuft. Ob und ggf. wie M49 realisiert werden kann wird sich im Zuge der Machbarkeitsstudie für die LSA an der St 2239 (Ost) zeigen. Der seit Jahren von Bürgern aus Dietersdorf gewünschte Weg Dietersdorf / Wolkersdorf (Teilstück an der Straße) soll 2019 gebaut werden.

III. Kosten

Nach dem 2017 vorgelegten Bericht zur Radkonzeption Teil Radwegenetz wurden die Kosten für die o.g. Maßnahmen im ersten Umsetzungspaket auf 310.000 € geschätzt.

Für die oben dargestellten nun für 2018 und 2019 vorgesehenen Maßnahmen werden 2018 voraussichtlich 95.000 € und 2019 45.000 € benötigt. In diesen Summen sind die 210.000 € die vom Tiefbauamt für den Weg Dietersdorf – Wolkersdorf gesondert angemeldet wurden, nicht enthalten. Dies sind zusammen 350.000 € für 2018 und 2019.