

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt f. Stadtentwicklung und
Stadtplanung

Vorlagennummer:
613/200/2018

Verkehrsentwicklungsplan Meilenstein F2 - Plannetz Radverkehr

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	16.10.2018	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	16.10.2018	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66

I. Antrag

Das Plannetz für den Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan gemäß Anlage 1 wird als Grundlage zum Ausbau und zur Erweiterung des städtischen Radwegenetzes beschlossen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Im Meilenstein F2 des Verkehrsentwicklungsplanes wurden die konzeptionellen Fragestellungen in Zusammenhang mit der Radverkehrsplanung betrachtet. Hierbei ist nach intensiver Abstimmung mit der Öffentlichkeit und dem Forum VEP sowie den beauftragten Gutachtern ein Radverkehrsnetz erarbeitet worden. Das dabei als Plannetz konzipierte Radroutensystem basiert auf einem Umsetzungshorizont bis zum Jahr 2030.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Im Vorfeld zur Festlegung des in Anlage 1 befindlichen Plannetzes für den Radverkehr wurde mit Berücksichtigung der räumlichen Schwerpunkte im Stadtgebiet und dem Umkreis das Bestandsnetz analysiert und auf dieser Grundlage der Handlungsbedarf und die Umsetzungsprioritäten definiert. Berücksichtigt wurden darüber hinaus die bis zum Jahr 2030 gesicherten städtebaulichen Entwicklungen wie z. B. die Erschließung des Entwicklungsgebietes Erlangen-West II in Büchenbach oder der Siemens Campus.

Die Verbindungen des Radverkehrsnetzes sind auf dieser Basis, abhängig von deren Verkehrsfunktion, in die nachfolgenden Hierarchieebenen unterteilt worden:

- **Radschnellverbindungen** auf Relationen mit hohem Pendleraufkommen und zur Vernetzung wichtiger räumlicher Scherpunkte innerhalb der Stadt sowie mit den Umlandgemeinden. Durch ihren attraktiven Ausbau für den Radverkehr sollen insbesondere bei den Pendlern Verlagerungen vom Kfz auf das Fahrrad erzielt werden. In einigen Fällen sind alternative Verläufe zu den Radschnellverbindungen im Plannetz dargestellt. Zum Zeitpunkt der weiteren Konkretisierung der Planung einzelner Radschnellverbindungselemente ist im Zuge einer Variantenabwägung die jeweilige Vorzugstrasse zu identifizieren.
- **Städtische Haupttrouten** dienen der Verdichtung der Radschnellverbindungen im Innenbereich und als wichtige Stadtteilverbindungen für den Alltagsradverkehr. Zusammen mit den Radschnellverbindungen bilden sie das Vorzugsnetz für den Radverkehr in Erlangen.

- **Städtische Nebenrouten** ergänzen das städtische Hauptrouthenetz z. B. innerhalb einzelner Stadtteile zur Erschließung wichtiger Nachfragestandorte. Im Rahmen des VEP besteht nicht der Anspruch auf eine vollständige Ermittlung und Darstellung dieser Verbindungen.

Darüber hinaus bestehen städtische und überörtliche Routen für den Freizeitradverkehr wie z. B. der Regnitzradweg. Dieser ist im Plannetz ebenfalls für den Planfall enthalten. Der derzeitige Verlauf unterscheidet sich aufgrund von Netzlücken vom Planfall.

Das Plannetz für die Innenstadt ist Anlage 2 zu entnehmen. Innerhalb der Innenstadt übernehmen die Straßen und Wege außerhalb der städtischen Hauptrouten die Funktion von Nebenrouten, um die Binnenerschließung sicherzustellen. Auf eine gesonderte Darstellung der Nebenrouten in der Innenstadt wurde aufgrund der Übersichtlichkeit und der Engmaschigkeit des Netzes verzichtet.

Gemäß ihrer Netzbedeutung werden für die einzelnen o. g. Verbindungen unterschiedliche Anforderungen im Sinne von Qualitätsstandards definiert. Mit Berücksichtigung der Aspekte Verkehrssicherheit und Führungskontinuität sowie der aktuellen einschlägigen Regelwerke und ihrer jeweiligen Fortschreibungen (v. a. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen 2006 (RASt), Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA) und Arbeitspapier für Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen 2014) sollen typische bauliche und markierungstechnische Gestaltungsmerkmale zum Einsatz kommen. Als ein Merkmal ist dabei für die wichtigsten Führungselemente (Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen) die Verwendung der Farbe Rot vorgesehen („rotes Band“). Damit entsteht ein hoher Wiedererkennungswert, mit dem die Nachvollziehbarkeit und die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer erhöht wird. Diese Qualitätsstandards sollen zeitnah in einer eigenen Vorlage zum Beschluss vorgelegt werden.

Wenn möglich können Netzelemente aller Hierarchieebenen als Fahrradstraßen ausgebildet werden. Dies bietet sich an, wenn Fahrradachsen mit (angestrebter) starker Nutzung durch den Radverkehr über Straßen verlaufen, die wenig vom Kfz-Verkehr belastet sind (z. B. Bayernstraße / Pommernstraße, Wöhrmühle, Leipziger Straße). Im Plannetz bietet sich die Ausweisung weiterer Netzelemente als Fahrradstraßen an (z. B. Hofmannstraße, Universitätsstraße etc.). Für die einheitliche Gestaltung aller Fahrradstraßen bereitet die Verwaltung derzeit ein Konzept vor, das zeitnah zum Beschluss vorgelegt werden soll. In diesem Zusammenhang sollen auch die Straßen vorgestellt werden, die Potenziale für eine Ausweisung als Fahrradstraßen bieten.

Das Bezugsjahr des Verkehrsentwicklungsplanes ist 2030. Dies bedeutet, dass das Plannetz so ausgelegt ist, dass es im Jahr 2030 mit den vorgesehenen Standards bei entsprechend verfügbaren Detailplanungen und Haushaltsmitteln umgesetzt sein kann. Bei einem kontinuierlichen Ausbau des Radverkehrsnetzes und Schließung der Netzlücken erscheint das Plannetz in dieser Hinsicht in seinem Umfang realistisch.

In Bezug auf das bestehende städtische Radverkehrsnetz wird mit dem Plannetz weiterhin als wesentliches Ziel verfolgt, dass bestehende, nicht richtlinienkonforme Radverkehrsanlagen gemäß deren Funktion im Plannetz angepasst und ausgebaut werden (z. B. zu schmale Bordsteinradwege mit Gefährdungspotenzialen für den Rad- und Fußverkehr). Außerdem sollen vorhandene Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Damit dient das Plannetz insgesamt dazu, den erforderlichen Handlungsbedarf zu seiner Umsetzung mit entsprechenden Umsetzungsprioritäten zu ermitteln und die dafür erforderlichen Haushaltsmittel abzuschätzen.

Das Plannetz ist als gesamtstädtisches Konzept zu betrachten, das die Verknüpfung von Stadtteilen, den Radverkehr in der Innenstadt sowie die Vernetzung mit den Umlandgemeinden berücksichtigt. Bei der räumlichen Erschließung mit dem Radverkehrsnetz werden nachfolgende planerische Prämissen zugrunde gelegt:

- funktionaler Binnenverkehr innerhalb der Innenstadt, der räumlichen Schwerpunkte und der Stadtteile zur Gewährleistung der Erreichbarkeit von Versorgungs- und Bildungseinrichtungen sowie Arbeitsplatzschwerpunkten
- leistungsfähige Verknüpfung der Innenstadt mit den räumlichen Schwerpunkten in der Stadt und den Umlandgemeinden mit Pendlerverflechtungen nach / aus Erlangen,

- adäquate Anbindung der Stadtteile an das übergeordnete Netz in Form von Zubringerachsen.

Vorangehende Erläuterungen sollen mit nachfolgenden konkreten Beispielen verdeutlicht werden:

- Die Radschnellverbindungen bilden im Plannetz das Netz erster Ordnung. Sie müssen durchgängig eine hohe Qualität aufweisen, um bisherige Autopendler zum Umsteigen auf das Rad zu bewegen. Sie sind dafür ausgelegt, die wichtigen räumlichen Schwerpunkte für eine schnelles und sicherer Pendeln mit dem Fahrrad zu verknüpfen. Auf dieser Grundlage wird Wert darauf gelegt, dass die Radschnellverbindungen innerhalb der Stadt alle wichtigen Zentren und zentralen Einrichtungen verbinden (z. B. Innenstadt, Büchenbach, Tennenlohe, Siemens Campus, Universität). Über die Stadtgrenze hinweg sollen die Radschnellverbindungen die umliegenden Städte und Gemeinden mit hohem Pendleraufkommen mit den gleichen Qualitätsstandards an Erlangen anbinden (z. B. Forchheim, Herzogenaurach, Fürth, Nürnberg, östlicher Landkreis Erlangen-Höchstadt). Für die Radschnellverbindungen nach Herzogenaurach hat die südliche Trasse 1. und die nördliche Trasse 2. Priorität.
- Bei der Verknüpfung der Innenstadt mit dem Stadtwesten ist im Plannetz die Option der Führung der Radschnellverbindung über die mögliche Kosbacher Brücke parallel zur StUB-Trasse enthalten. Falls diese gebaut wird, würde sich dies anbieten, da damit eine kurze Verbindung über den Regnitzgrund als leistungsfähige Achse für den Radverkehr entstehen würde. Ein Beschluss zur Nutzung der zwangsläufig auftretenden Synergien bei der Planung der Stadt-Umland-Bahn und der Radschnellverbindungen ist bereits gefasst (613/181/2018).
- Im Innenstadtbereich bestehen für den Entwurf des Plannetzes aufgrund der vielfältigen Nutzungsüberlagerungen besondere Herausforderungen. So wurden z. B. die Achsen Goethestraße und Kammererstraße / Halbmondstraße / Apfelstraße einer besonders aufwändigen Prüfung ob der Tauglichkeit als Netzelement unterworfen. Dabei wurde festgelegt, dass die Goethestraße längerfristig für den Radverkehr als Vorzugsachse gegenüber der Achse Kammererstraße / Halbmondstraße / Apfelstraße betrachtet werden soll. Letztere ist aufgrund ihrer Verbindungsfunktion im innerstädtischen Netz in Nord-Süd-Richtung nichtsdestotrotz weiterhin als städtische Hauptroute zu bewerten, bei der jedoch durch ihre Ausgestaltung die Verträglichkeit mit dem Fußverkehr berücksichtigt werden muss. Unabhängig von der Frage einer möglichen erweiterten Zulassung des Radverkehrs im zentralen Fußgängerbereich wurde der Hauptstraße im Plannetz keine Netzfunktion zugeordnet.

Sollte Radverkehr hier zugelassen werden, soll dieser während der Hauptgeschäftszeiten nur zum Erreichen der anliegenden Ziele als reiner Erschließungsverkehr dienen.

- Auch in den meisten kleineren Stadtteilen sind Nahversorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf sowie Kindertagesstätten vorhanden.

Mit dem vorliegenden Netz soll gewährleistet werden, dass diese gut und sicher mit dem Fahrrad erreicht werden können.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Das vorliegende Plannetz für den Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan bildet die Grundlage für den weiteren Ausbau und die Erweiterung des Radverkehrsnetzes in Erlangen. Es wird damit beabsichtigt, die Verkehrssicherheit und den Komfort für Radfahrer zu verbessern. Darüber hinaus sollen die Anreize zum Umstieg vom privaten Kfz auf das Fahrrad insbesondere für Fahrradpendler gesteigert werden.

Mit erfolgtem Beschluss wird die Verwaltung mit Berücksichtigung der oben beschriebenen Anforderungen und Qualitätsstandards schrittweise konkretisieren und zur Umsetzung bringen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- werden derzeit nicht benötigt
- sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1: Plannetz Radverkehr Gesamtstadt
- Anlage 2: Plannetz Radverkehr Innenstadt

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang