

# Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:  
VI/61

Verantwortliche/r:  
Amt f. Stadtentwicklung und  
Stadtplanung

Vorlagennummer:  
**613/184/2014**

## Überörtliche direkte Radwegeverbindungen von Erlangen in die Nachbarstädte und ins Umland - Fraktionsantrag 229/2013 der Grünen Liste

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	11.03.2014	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen  
Amt 31, AGFK Bayern

### I. Antrag

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Das Konzept Radschnellwege wird in die überörtlichen Gremien auf der Städteachse unter Berücksichtigung des Landkreises Erlangen-Höchstadt eingebracht.

Die Stadt Erlangen als Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) bringt das Thema Radschnellwege in die AGFK ein.

Die Verwaltung wird beauftragt, das Konzept Radschnellwege im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes weiter zu verfolgen und zu konkretisieren.

Der GL-Fraktionsantrag 229/2013 ist damit bearbeitet.

### II. Begründung

#### 1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

##### Radschnellwege

###### Konzept und Ziele von Radschnellwegen

In Zusammenhang mit der Entwicklung von Pedelecs und E-Bikes wird das Radfahren über längere Distanzen immer attraktiver. Mit einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur ist es aber auch möglich, längere Wege mit konventionellen, nicht motorisierten Fahrrädern, beispielsweise für den Weg zur Arbeit, zu überbrücken. Vor diesem Hintergrund bestehen vielerorts Bestrebungen, überörtlich Radschnellwege zu etablieren.

Grundsätzliches Ziel von Radschnellwegen ist es, ein neues Netzelement in der Radverkehrsplanung zu schaffen, mit dem das Radfahren für Entfernungsbereiche bis 20 km mit einer möglichst geringen Reisezeit gefördert wird. Zielgruppe sind vor allem Alltagsradfahrer (Berufs- und Ausbildungswege). Radschnellwege bieten sich aber auch als Bestandteil von touristischen Radwegen an.

###### Anforderungen von Radschnellwegen

Radschnellwege werden in den Regelwerken zur (Rad-)verkehrsplanung als Netzelemente bzw. -verbindungen thematisiert (vgl. Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 (RIN) und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 2010 (ERA)), exakte Vorgaben zu Trassierung und Beschilderung gem. StVO sind aktuell jedoch nicht vorhanden. Vielmehr wird in Veröffentlichungen zu Radschnellwegen darauf hingewiesen, dass diese auf Basis folgender Führungs-

formen realisiert werden können:

- Zweirichtungsweg (straßenbegleitend bzw. eigenständig geführt)
- Einrichtungsradweg
- Radfahrstreifen
- Fahrradstraßen
- Tempo-30-Zone

Im Rahmen eines Aktionsplanes der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zur Förderung der Nahmobilität wurde ein Wettbewerb zur Förderung von Radschnellwegen ins Leben gerufen. Als Qualitätskriterien für Radschnellwege werden hierbei folgende wesentliche Aspekte genannt:

- Mindestlänge von 5 Kilometern
- weitestgehende Bevorrechtigung und planfreie Führung an Knotenpunkten und Berücksichtigung von „Grünen Wellen“ für den Radverkehr an Signalanlagen, d. h. möglichst geringe Zeitverluste durch Anhalten und Warten
- Befahrung auch mit höheren Geschwindigkeiten bis 35 km/h
- ausreichende Breiten, die Nebeneinanderfahren und Überholen ermöglichen (4 - 6 m)
- Trennung zwischen Rad- und Fußgängerverkehr
- möglichst steigungsarm
- eindeutige Wegweisung
- innerorts Beleuchtung
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst

### Beispiele

Insbesondere in den Niederlanden (Fietssnellwege), aber auch in London (Cycle Superhighways) und Kopenhagen (Radwege auf aufgegebenen Bahntrassen) wurde die Idee der Radschnellwege bereits umgesetzt (einige konkrete Beispiele hierzu und aus weiteren Kommunen sind Anlage 1 zu entnehmen). In Nordrhein-Westfalen läuft der oben angesprochene Wettbewerb zur Förderung von fünf Konzepten für Radschnellwege innerhalb des Bundeslandes. Ein weiteres deutsches Projekt zu Radschnellwegen findet sich in der Stadt Göttingen. Mit dem sogenannten „eRadschnellweg“ soll der Bahnhof auf einer Route von ca. 4 km Länge mit dem Nord-Campus verbunden werden. Ein erster Abschnitt dieser Strecke ist bereits freigegeben (vgl. Anlage 1).

### Radschnellwege in Erlangen

Aufgrund der vielen Arbeitsplätze, die Erlangen bietet (auf einen Einwohner entfällt ein Arbeitsplatz), bestehen ausgeprägte Pendelverflechtungen mit dem Landkreis Erlangen-Höchstadt sowie den Städten Nürnberg und Fürth. Die zur Verfügung stehenden Daten für die Analyse der Einpendlerströme zeigen, dass der private Pkw das dominierende Verkehrsmittel bei den Wegen in die bzw. aus der Stadt darstellt (vgl. z. B. Verkehrsbericht Erlangen 2013).

Mit der Etablierung von stadtgrenzüberschreitenden Radschnellverbindungen, die die Wohnorte im Umland mit den Arbeitsplatzzentren in Erlangen verbinden und den o. g. Kriterien genügen, kann erwartet werden, dass der Anteil des Fahrrades bei berufs- und ausbildungsbedingten Wegen ansteigt. Eine Konkretisierung des Konzeptes von Radschnellverbindungen in Erlangen und Umgebung wird vor diesem Hintergrund als sinnvoll erachtet.

## **2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen**

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

Die Planung von Radschnellverbindungen zwischen Erlangen und den umliegenden Kommunen erfordert enge Abstimmungen auf übergeordneter Ebene. Es ist daher vorgesehen, das Thema Radschnellwege in die Gremien der Städteachse mit Berücksichtigung des Landkreises Erlangen-Höchstadt einzubringen (z. B. Planerkonferenz der Städteachse (PKS), Metropolregion Nürnberg (Forum Verkehr und Planung), Koordinierungsgespräch zwischen der Stadt Erlangen und den Landkreisen Erlangen-Höchstadt und Forchheim (NKL)).

Mit dem Ziel, eine stadt- und landkreisgrenzenübergreifende Radverkehrsstrategie zu erarbeiten, sowie vorhandene überörtliche Potenziale in der Radwegenetzplanung besser zu nutzen, hat die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ein Pilotprojekt ins Leben gerufen, bei dem das Thema Radschnellwege einen Schwerpunkt bilden soll. Nachdem auch innerhalb der Metropolregion Nürnberg, insbesondere im Bereich der Städteachse und den umliegenden Landkreisen, enge verkehrliche Verflechtungen bestehen, bietet es sich an, die geeigneten Gremien der Metropolregion als Plattform für die Planung von Radschnellverbindungen zu nutzen.

Eine Behandlung im Planungsverband Industrieregion Mittelfranken (7) erscheint dagegen nicht zielführend, da dieser mit der förmlichen Regionalplanung nach Landesplanungsgesetz befasst ist. Der Planungsverband nimmt aus überörtlicher Sicht Stellung zu raumbedeutsamen Fach- und Bauleitplanungen, ist aber über den Regionalplan hinaus kein eigener Planungsträger. Für eine Übernahme als freiwillige Aufgabe der Regionalentwicklung stehen dort keine Ressourcen zur Verfügung.

Das Thema Radschnellwege wird von der Stadt Erlangen auch in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK) eingebracht. Seitens der AGFK werden Radschnellwege als wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung erachtet. In Bayern wurde dem Potenzial von Radschnellverbindungen im Rahmen einer umweltfreundlichen Mobilität noch nicht die erforderliche Aufmerksamkeit geschenkt. Durch die zunehmende Elektromobilität im Fahrradbereich gewinnt das Thema immer stärker an Bedeutung. Die AGFK Bayern hat daher in ihrem zentralen Forderungskatalog an die Staatsregierung die Förderung von Radschnellwegen als Pilotprojekte gefordert. Das Thema sollte auch Aufnahme in einen zukünftigen „Bayerischen Radverkehrsplan“ finden.

Die AGFK Bayern veranstaltet heuer am 9. April in Würzburg zum ersten Mal zusammen mit dem ADFC Landesverband eine bayerische Fachtagung zum Thema Radverkehr. Ein Punkt der Veranstaltung wird die Vorstellung des vom ADFC in die Diskussion eingebrachten Radschnellwegenetzes für den Großraum Nürnberg und Erfahrungsberichte bei der Realisierung von Radschnellwegen in den Niederlanden sein. Für den Großraum Nürnberg / Fürth / Erlangen / Schwabach / Forchheim sieht die AGFK Bayern aufgrund der starken Verflechtungen und der für Radschnellwege geeigneten Entfernungen ein großes Potenzial. Ein gemeinsamer Vorstoß der Kommunen im Großraum für die Pilotförderung eines Radschnellwegenetzes würde daher die Unterstützung der AGFK Bayern finden.

### 3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

In Zusammenhang mit der Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes wird die Verwaltung die Möglichkeit von Radschnellverbindungen prüfen und weiter konkretisieren.

### 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:** Beispiele zu Radschnellwegen

**Anlage 2:** GL-Fraktionsantrag 229/2013: Überörtliche direkte Radwegeverbindungen von Erlangen in die Nachbarstädte und ins Umland

III. Abstimmung  
*siehe Anlage*

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang