

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
III

Verantwortliche/r:

Vorlagennummer:
III/009/2015/1

Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Erlangen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Stadtrat	26.02.2015	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Referat I/31, Referat VI, Referat II

I. Antrag

Dem Stadtrat wird empfohlen, wie folgt zu beschließen:

1. Die Stadt Erlangen hat das Ziel, den Radverkehr in besonderem Maße zu fördern. Der Radverkehrsanteil am Modal-Split (Berechnungsmethode Analyse Verkehrsmodell) soll
 - im Binnenverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 Prozentpunkte steigen.
 - im Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 Prozentpunkte steigen.Besondere Aufmerksamkeit soll dem grenzüberschreitenden Radverkehr gewidmet werden.
Der Radverkehr wird dabei als wesentlicher Bestandteil einer stadt- und umweltverträglichen Mobilität angesehen.
2. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Maßnahmen auf der Grundlage der vier Säulen der Radverkehrsförderung (Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service) zu erarbeiten, mit Prioritäten zu versehen und mit dem Ziel einer Realisierung bis zum Jahr 2020 dem Stadtrat vorzulegen.
3. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel zu den jährlichen Haushaltsberatungen anzumelden. Bei den Haushaltsberatungen wird angestrebt, die Ziele der Förderung des Radverkehrs in besonderem Maße und mit hoher Priorität zu berücksichtigen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Die Stadt Erlangen will als federführendes Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern weiterhin den Radverkehr besonders fördern. Dazu setzt sich die Stadt Erlangen das Ziel eine Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split (Berechnungsmethode Analyse Verkehrsmodell)

- im Binnenverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 Prozentpunkte zu erreichen.
- im Gesamtverkehr bis zum Jahr 2020 um 3 – 5 Prozentpunkte zu erreichen.

Dazu soll die Verwaltung die notwendigen Maßnahmen ausarbeiten und die erforderlichen Finanzmittel beantragen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK Bayern e.V.) wurde im Februar 2012 gegründet. Für die Mitgliedschaft ist es erforderlich, einen Katalog von Mindestanforderungen zu erfüllen. **Gründungsmitglieder** wie Erlangen müssen innerhalb von vier Jahren, also bis Februar 2016, nachweisen, dass sie die Aufnahmekriterien des Vereins erfüllen. Die Anforderungen sind unter anderem:

1. Kommunalpolitische Zielsetzungen durch politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung sowie Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung;
2. Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation;
3. Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten überschaubaren Zeitraum;
4. Fahrradfreundliche Infrastruktur schaffen, pflegen und erhalten: Erarbeitung einer Netzplanung für den nicht motorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept); Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften;
5. Service für den Radverkehr mit Initiierung von fahrradbezogenen Dienstleistungen (z.B. Fahrradkuriere, bewachte Fahrradabstellplätze, Reparatur- und Pflegeservice); fahrradfreundlicher Einzelhandel, fahrradfreundliche Arbeitgeber, Unternehmen, öffentliche Einrichtungen und Schulen
6. Fahrradfreundliches Klima fördern durch ein offensives Marketingkonzept (Werbung, Medien), Bürgerinformationen (Veranstaltungen), Zusammenarbeit mit örtlichen Verbänden (ADFC, Handel, Industrie etc.), Fahrradtourismusförderung, Vorbildfunktion kommunaler Repräsentanten, Einführung und Förderung fahrradfreundlicher Technologien, z.B. Elektrofahräder Mobilitätsbildung und –erziehung und Fahrradverleihsysteme.
7. Ein/e Fahrradbeauftragte/r muss bestellt sein.

Die vollständige Liste der Aufnahmekriterien ist unter

http://www.agfk-bayern.de/wpfb-file/aufnahmekriterien_agfk_bayern-pdf

einzusehen. Die Stadt Erlangen hat als Gründungskommune der AGFK Bayern e.V. die Aufnahmekriterien mit erarbeitet und beschlossen.

Gegenwärtig ist der Verkehrsentwicklungsplan in Arbeit, dessen Ergebnis die geforderten Aussagen voraussichtlich enthalten würde. Mit der Fertigstellung ist aber erst im Jahr 2016 zu rechnen. Deswegen wird die eigentlich schon bestehende Aufgabe hier noch einmal bekräftigt. Damit können die Anforderungen der AGFK erfüllt werden.

Das Fahrrad ist in der Stadt ein schnelles, kostengünstiges, platzsparendes, umweltfreundliches und von fast allen Bevölkerungsgruppen nutzbares Verkehrsmittel. Das Fahrrad leistet einen wesentlichen Beitrag zur Lösung der aktuellen Problembereiche wie Feinstaubbelastung, Lärm und Klimawandel. Die Stadt Erlangen hat in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Projekten im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur umgesetzt und damit ein Angebot für den Radverkehr geschaffen. Dieses Angebot muss in den nächsten Jahren an die gestiegenen Anforderungen angepasst und die noch bestehenden Lücken im Radverkehrsnetz geschlossen werden.

Grundlegende Zielsetzungen zum Radverkehr wurden bereits im Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahre 1995 (Fortschreibungen bis 2005) formuliert. Auch in Luftreinhalteplänen und in Lärmaktionsplänen wird der Radverkehr als ein Element zur Erhöhung der Aufenthalts- und Lebensqualität in der Stadt angesehen. Mehr Radverkehr sichert auch zukünftig die Mobilität der Bevölkerung in der Stadt. Gerade in Zeiten beständig steigender Kraftstoffpreise (die gegenwärtige Preissenkung wird als vorübergehend angesehen) bleibt Mobilität so auch in Zukunft für alle Bevölkerungsschichten erschwinglich. Daher sind die Förderung des Radverkehrs und der Ausbau des Radwegenetzes bereits ein im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt enthaltenes wesentliches Ziel.

Innerhalb der Stadt sind **ca. 70 % der Fahrten kürzer als 10 km (Zahl von 1993)** und damit zum Radfahren ausgesprochen gut geeignet. Erlangen bietet auch topografisch günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades in der Stadt.

Im Rahmen der Analyse des Verkehrsmodells mit Zahlen aus dem Jahr 2010 wurde für Erlangen im Binnenverkehr ein Radverkehrsanteil von 28,4 % und im stadtgrenzüberschreitenden Verkehr von 20,9 % ermittelt. Dieser Wert liegt sehr deutlich über dem bundesweiten und bayernweiten Durchschnitt. Städte wie Münster (300.000 Einwohner) oder Greifswald (56.000 Einwohner) zeigen, dass deutlich höher Radverkehrsanteile möglich sind.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Daher werden Chancen gesehen, Erlangen bis zum Jahr 2020 zu einer noch fahrradfreundlicheren Kommune weiterzuentwickeln. Dazu gehören insbesondere Maßnahmen basierend auf den „vier Säulen der Radverkehrsförderung“: Infrastruktur, Information, Kommunikation und Service. Entscheidend ist die Bereitstellung der erforderlichen Infrastruktur, wie Ausbau der Radverkehrsanlagen, Ausbau der Abstellanlagen, der Wegweisung und eines Fahrradverleihsystems sowie die Etablierung von „weichen Maßnahmen“, wie eine Marketingkampagne oder eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit.

Erwünschte Ziele

- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- Stärkung des Fahrrads als Verkehrsmittel im Alltag
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erweiterung und Lückenschlüsse in der Infrastruktur, z.B. im Regnitztal
- Erweiterung und Erhalt der bestehenden Infrastruktur
- Überprüfung der Benutzungspflicht von Radwegen
- Radverkehrsführung in Baustellen
- Erweiterung von Abstellanlagen
- Stärkung des „Miteinanders im Verkehr“

Die konkreten Maßnahmenpakete sollen durch die Stadtverwaltung ermittelt und unter Beteiligung der VEP-Foren und des Radverkehrsbeauftragten mit Prioritäten versehen werden.

Für die einzelnen Maßnahmen sollen Kostenansätze gebildet werden, um die entsprechend erforderlichen finanziellen Mittel in den Haushalten 2016 bis 2020 berücksichtigen zu können.

Nach dem derzeitigen Planungsstand können Kosten noch nicht detailliert beziffert werden.

Im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplanes 2020 liegt jedoch ein Kurzgutachten vor, das den Finanzbedarf der Kommunen abschätzt. Der tatsächliche Bedarf variiert je nach Ausgangssituation und Perspektive, es ist jedoch grob von folgenden Kostenansätzen pro Einwohner und Jahr auszugehen:

Infrastruktur (Um-, Neubau und Unterhalt) 8 - 12 €

Infrastruktur (betrieblicher Unterhalt) 1,70 €

Abstellanlagen 1,20 - 1,50 €

nicht investive Maßnahmen 0,50 €

weitere Maßnahmen (Verleih, Radstation) 2 €

Gesamtkosten 13 - 18 € pro Einwohner und Jahr

Ein attraktives, erweitertes und sicheres Netz für den Radverkehr wird die Attraktivität der Stadt und des Standortes Erlangen sowie die Aufenthalts- und Lebensqualität nachhaltig stärken können. Voraussetzung dafür wird jedoch sein, dass alle Beteiligten das Fahrrad als wesentlichen und gleichwertigen Bestandteil des Verkehrssystems in der Stadt Erlangen bewerten und anerkennen.

4. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Werden vorerst nicht benötigt. Es ist aber davon auszugehen, dass die Ausarbeitungen des Verkehrsentwicklungsplans noch einen deutlichen Finanzierungsbedarf ergeben werden.

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

Haushaltsmittel

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

Anlagen: -/-

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift
VI. Zum Vorgang