

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/305/2024

Zukunftsplan Fahrradstadt, hier: Fortschreibung Kapitel 2 „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes,,

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
----------------	--------	-----	-------------	------------

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	08.10.2024	Ö	Empfehlung	
---------------------------------------	------------	---	------------	--

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	08.10.2024	Ö	Beschluss	
---	------------	---	-----------	--

Beteiligte Dienststellen

66, AG Rad

I. Antrag

1. Die Fortschreibung des Kapitels 2 des Zukunftsplanes Fahrradstadt „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Radwegenetzes“ wird beschlossen.
2. Das Kapitel wird in „Lücken schließen, Verkehrssicherheit erhöhen: Der Aus- und Umbau des Erlanger Radvorrangroutennetzes“ umbenannt.
3. Den Anpassungen im Plannetz Radverkehr 2030 wird zugestimmt.
4. Die Fortschreibung der Liste „Kleine Maßnahmen Radverkehr“ 2024 wird beschlossen.
5. Die Verwaltung priorisiert und plant ab sofort das Erlanger Radvorrangroutennetz und das nachrangige Radwegenetze gemäß dem Schema zum Umsetzungskonzept von Radverkehrsmaßnahmen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit dem Zukunftsplan Fahrradstadt (OBM/002/2021) wurde in Zusammenarbeit mit dem Radentscheid Erlangen ein Maßnahmenbündel für den Radverkehr beschlossen, das zum Ziel hat, den Radverkehr in Erlangen substantiell nach vorne zu bringen und Erlangens Status und Ruf als eine der wichtigsten Fahrradstädte Deutschlands zu bekräftigen.

Hierbei wurden unter dem Kapitel 2 infrastrukturelle Maßnahmen in drei Zeithorizonten (bis 2024, nach 2024, nach 2028) festgehalten und deren Umsetzung bis zum entsprechenden Zeitpunkt in Aussicht gestellt. In der Anlage 1 werden die Maßnahmen mit dem angedachten Zeithorizont sowie dem aktuellen Bearbeitungsstand dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass acht Maßnahmen mit dem Zeithorizont „bis 2024“ umgesetzt wurden. 20 Maßnahmen aus allen drei Zeithorizonten befinden sich in Bearbeitung. 21 Maßnahmen wurden noch nicht begonnen, davon 3 mit dem Zeithorizont „bis 2024“. Zwei Maßnahmen wurden vorerst zurückgestellt.

Zusätzlich zu diesen 50 Maßnahmen wurde die Einrichtung von 7 Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard beschlossen, welche ebenso in der Anlage 1 mit ihrem Bearbeitungsstand aufgeführt werden. Eine Bevorrechtigung wurde umgesetzt, vier befinden sich in Bearbeitung, mit einer wurde noch nicht begonnen sowie eine wurde geprüft und abgelehnt. Alternative Standorte werden im laufenden Geschäft der Verwaltung geprüft.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

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

Nach den ersten dreieinhalb Jahren und Erreichen des ersten Zeithorizonts hält die Verwaltung es für angemessen und wichtig, Zeitplan, Vorgehen und die konzeptionellen Grundlagen des Zukunftsplan Fahrradstadt zu eruieren und aufbauend auf den Erfahrungen fortzuschreiben, um dieses zentrale Maßnahmenbündel für die infrastrukturelle Entwicklung des Radverkehrs zielführend und sinnvoll weiter zu entwickeln sowie Fehlentwicklungen im Prozess frühzeitig zu begegnen. Der in Anlage 1 angegebene Bearbeitungsstand zeigt bereits, dass Maßnahmen aller Zeithorizonte bearbeitet werden. Zugleich wurden drei Maßnahmen der Kategorie „bis 2024“ noch nicht begonnen. Dies demonstriert, dass die Kategorie des Zeithorizonts für die Planung und Umsetzung der infrastrukturellen Projekte zwar einen klaren Wunsch definiert, in der Realität aber keine Wirkung entfaltet.

Dies liegt beispielsweise an der Komplexität einiger Planungen, welche teilweise eines sehr hohen Abstimmungs- und Planungsaufwandes bedürfen. Zusätzlich zum Zukunftsplan Fahrradstadt werden zahlreiche weitere Einzelprojekte (z.B. Radschnellverbindungen, StUB, Regnitzstadt) sowie Programme (z.B. Fahrbahndeckenerneuerung, 1.000-Bügel-Programm) mit Bezug zum Radverkehr bearbeitet. Hinzu kommen noch Anfragen und Planungen Dritter, die ihrerseits zum Teil einen hohen Abstimmungsaufwand nach sich ziehen. Das alles hat zur Folge, dass das „Auftragsvolumen“ partiell die Planungs- und Umsetzungskapazitäten übersteigt. Zudem ist deutlich geworden, dass dem Kapitel 2 des Zukunftsplans Fahrradstadt ein roter Faden fehlt, der wiederum eine folgerichtige Priorisierung der Vorhaben herausstellt.

Um den bisherigen Problemen grundlegend zu begegnen, benötigt es eine sinnvolle Weiterentwicklung des zweiten Kapitels. Hierzu wurden folgende Grundlagen festgehalten:

- Zukunftsplan Fahrradstadt und Plannetz 2030 des VEP als richtungsweisende Grundbeschlüsse → Erhöhung der Integration und des Detailgrads
- Definition von Hauptachsen, die alle Wohn-, Arbeits- und Schulschwerpunkte verbinden und Anschlüsse an Nachbarkommunen bieten → Stärkung des (Anteils des) Radverkehrs durch hohe Qualität auf sinnvollen Achsen
- Individuelle Wahlmöglichkeit der Route durch Anschlussmöglichkeiten an andere Achsen
- Planung und Umsetzung im Radvorrangrouten (RVR)-Standard
- Intuitive Führung an Knotenpunkten
- Qualitativ einheitlicher Standard in Belag, Ausstattung und Gestaltung
- „All Ages and Abilities“-Infrastruktur

Der Weiterentwicklung stehen folgende Ziele voran:

- Schaffung eines deutlichen Mehrwertes für den Radverkehr (Binnen- und Gesamtverkehr)
- Klare Priorisierung in Planung und Umsetzung
- Zusammenhängender roter Faden mit festgelegtem Ausbaustandard
- Effektiver Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen

Unter diesen Prämissen hat die Verwaltung ein Achsenkonzept für Radvorrangrouten erarbeitet, welches in Anlage 2 dargestellt ist. Diese Radvorrangrouten erstrecken sich auf einer Länge von circa 50 km zuzüglich der integrierten, bereits laufenden Projekte Radschnellverbindung Erlangen-Nürnberg, Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach sowie Metropolradweg über das gesamte Stadtgebiet. Das Plannetz Radverkehr 2030 des VEP wurde so an manchen Stellen durch Umlegungen angepasst, um den Grundlagen zu entsprechen und die Ziele gewährleisten zu können (siehe Anlage 3).

Im nächsten Schritt wurde das Achsenkonzept mit den Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt überlagert. Daraus wurde ersichtlich, dass 73 % aller Knotenpunktmaßnahmen, 83 % der Bevorrechtigungen nach Erlanger Standard und 50 % aller Streckenelemente entweder auch im Achsenkonzept abgebildet werden oder sich bereits in Planung befinden. Bei positivem Beschluss bedeutet das, dass diese Maßnahmen weiterhin geplant und umgesetzt werden. Die übrigen Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die zum einen nicht auf dem Achsenkonzept liegen und mit denen zum anderen noch nicht mit der Bearbeitung begonnen wurde, werden vorerst nicht bearbeitet. Allerdings verfallen diese Maßnahmen nicht. Dies wäre aus Gründen der Netzintegrität sowie der Verkehrssicherheit nicht sinnvoll. Aber sie werden zu dem Achsenkonzept als oberste Netzkategorie nachrangig geführt.

Zur optimalen Planbarkeit vorhandener Ressourcen hat die Verwaltung eine Priorisierung der Bearbeitung des Achsenkonzeptes vorgenommen. Die Prioritäten wurden anhand folgender Kategorien verteilt:

- Mehrwertprojekte: Projekte mit hohem Planungs- und Abstimmungsaufwand, aber mit einer deutlichen und spürbaren Verbesserung für den Radverkehr (Sicherheit und Flüssigkeit) sowie dem Potential der Verkehrsverlagerung
- Markierungsprojekte: Markierungslösungen als baulich vergleichsweise schnelle und günstige Maßnahmen, Verbesserung der Netzqualität und -sichtbarkeit, zeitnahe Erfahrbarkeit der Radvorrangrouten auf relevanten Abschnitten
- Schlüsselstellenprojekte: Mittlere Bestandsmaßnahmen; dienen maßgeblich der Verbesserung der Netzanbindung sowie der Verkehrssicherheit, es handelt sich um Schlüsselstellen im Netz, die aber keine Engpässe darstellen und daher keiner vordringlichen Bearbeitung bedürfen
- Feinschliffprojekte: Einfache Bestandsmaßnahmen; sind nachrangig, da kein gehobener Mehrwert für den Radverkehr erwartet wird, sondern eher Optimierung der vorhandenen Infrastruktur bzw. finale Erfüllung des RVR-Standards darstellt
- Wegbereiter: Kein Handlungsbedarf, da RVR-Standard bereits erfüllt

Die Kategorien Mehrwert- und Markierungsprojekte entsprechen der Priorität 1, die Schlüsselstellenprojekte der Priorität 2 und die Feinschliffprojekte der Priorität 3. Eine prozentuale Verteilung der Streckenlänge des gesamten Achsenkonzeptes auf die einzelnen Kategorien und damit auch auf die Prioritäten ist in der Anlage 4 dargestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass die Priorität 1 nicht bedeutet, dass die Maßnahmen auch als erstes erledigt sind, sondern, dass mit der Bearbeitung als erstes angefangen wird. Dadurch kann dem zeitlichen Durcheinander der Zeithorizonte aus dem Zukunftsplan Fahrradstadt zielführend begegnet werden.

Die Maßnahmen des Zukunftsplans Fahrradstadt, die im Achsenkonzept fortgeführt werden, liegen zum Großteil auf Abschnitten der Priorität 1. Lediglich vier Maßnahmen befinden sich in der Priorität 3. Zwei Maßnahmen liegen an derzeit noch nicht exakt definierten Abschnitten. Die genaue Verteilung kann der Tabelle in Anlage 1 entnommen werden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung wird mit Beschluss der Vorlage in Bezug auf den Radverkehr vorrangig das Achsenkonzept planen und unter dem Vorbehalt vorhandener finanzieller Ressourcen in die Umsetzung bringen. Die Planung erfolgt in schlüssigen Einzelabschnitten, die dem UVPA zum Beschluss vorgelegt werden. Nötige Haushaltsmittel werden jeweils angemeldet. Abschnitte, die durch Dritte (Staatliche Bauverwaltung, ZV StUB) geplant werden bzw. Planungen derer tangieren (s. Anlage 5), werden aktiv von der Verwaltung begleitet sowie eine zeitnahe Umsetzung angeregt und unterstützt. Über mögliche Variantenverschiebungen auf Teilabschnitten, die sich aufgrund äußerer Zwangspunkte in der technischen Planung ergeben können, wird die Verwaltung bei Bedarf informieren.

Das nachrangige Netz, das im Plannetz Radverkehr 2030 als Städtische Hauptrouten bzw. Städtische Nebenrouten geführt wird, wird bei verfügbaren Ressourcen geplant. Ausnahmen ergeben sich, wenn zum einen beispielsweise Maßnahmen durch Dritte oder im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung anstehen und zum anderen es sich um Unfallschwerpunkte handeln sollte oder gravierende Verkehrssicherheitsprobleme vorliegen. Des Weiteren führt die Verwaltung, wie mit Vorlage 613/236/2024 angekündigt, die Prioritätenliste „Kleine Maßnahmen Radverkehr“ fort. Es wird angestrebt, die dort vorgesehenen Maßnahmen bis 2030 umzusetzen (s. Anlage 6).

Dieses Umsetzungskonzept für Radverkehrsmaßnahmen ist in der Anlage 7 schematisch dargestellt. Dies optimiert die Planbarkeit von finanziellen und personellen Ressourcen und gibt Klarheit und Verlässlichkeit in der Priorisierung und Abarbeitung von Maßnahmen. Die Verwaltung wird regelmäßig über den Umsetzungsstand informieren.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ *ja, positiv*: Förderung des Radverkehrs als nachhaltige Mobilitätsform*
☒ *ja, negativ*: Die Umsetzung ist mit baulichen Aktivitäten verbunden, welche nicht ohne entsprechenden Ressourceneinsatz möglich sind.*
☐ *nein*

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☒ *ja*: Eine alternative Handlungsoption wäre, den Bestand zu belassen, wie er ist, allerdings*
☒ *nein*: Auch der Bestand muss zu einem bestimmten Zeitpunkt saniert werden, wodurch ohnehin bauliche Tätigkeiten vorgenommen werden. Zudem ist die Optimierung der Infrastruktur für den Radverkehr ein Pullfaktor, der eine Verlagerungswirkung auf nachhaltige Mobilitätsformen bewirkt.*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. 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 nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden, benötigte Mittel für die Umsetzung werden zum jeweiligen Zeitpunkt beantragt.

Anlagen:

Anlage 1: Maßnahmen des Zukunftsplanes Fahrradstadt (sortiert nach Zeithorizont, Stand: August 2024)

Anlage 2: Achsenkonzept für Erlanger Radvorrangrouten

Anlage 3: Plannetz Radverkehr 2030 angepasst nach Achsenkonzept

Anlage 4: Prozentualer Anteil und Priorisierung der einzelnen Maßnahmenkategorien des Achsenkonzeptes

Anlage 5: Planungen Dritter innerhalb des Achsenkonzeptes für Erlanger Radvorrangrouten

Anlage 6: Fortschreibung der Prioritätenliste „Kleine Maßnahmen Radverkehr“ 2024

Anlage 7: Schema Umsetzungskonzept für Radverkehrsmaßnahmen

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang