

Beschlussvorlage



**Kreis
Bergstraße**

Vorlage Nr.: 18-0653
erstellt am: 25.09.2017

Abteilung: Raumentwicklung, Landwirtschaft, Denkmalschutz
Verfasser/in: Schierz, Corinna
Aktenzeichen: RR/13/Radwege/Konzept/Gremien

Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße

Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Status	Zuständigkeit
Kreisausschuss	16.10.2017	N	Vorbereitende Beschlussfassung
Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur	02.11.2017	Ö	Vorbereitende Beschlussfassung
Kreistag	06.11.2017	Ö	Abschließende Beschlussfassung

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss / Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Kreistag stimmt dem geplanten Vorgehen zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße von 1992 zu.
2. Der Kreistag beauftragt den Kreisausschuss einen Förderantrag zu stellen.
3. Der Kreistag beauftragt den Kreisausschuss auf der Grundlage des dargelegten Lastenheftes die Ausschreibung vorzubereiten und durchzuführen.

Erläuterung:

Vom Kreistag wurde der Antrag zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes des Kreises Bergstraße in seiner Sitzung am 12.12.2016 in den Ausschuss für Regionalpolitik und Infrastruktur verwiesen.

Aufgrund des Berichtes der Verwaltung zur Evaluation des Radverkehrskonzeptes in der Ausschusssitzung für Regionalpolitik und Infrastruktur vom 07.09.2017 wurde der Bedarf einer Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes gesehen.

Evaluierung und gesetzliche Anforderungen

Das vom Raumordnungsverband Rhein-Neckar im Auftrag des Kreises Bergstraße erstellte Radverkehrskonzept wurde 1992 erstellt. Es diente als Leitfaden einerseits für die Kommunen und andererseits zur Orientierung für alle Beteiligten, die Planungen auch an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in Angriff genommen haben.

Auf den Daten der Jahre 2007/08 basierend, wurde das Radverkehrswegenetz des Kreises Bergstraße im Radroutenplaner Hessen durch zentrale Übermittlung der Daten u.a. durch den Tourismusbereich des Kreises Bergstraße und dem Arbeitsfeld GIS an die IVM GmbH als datenverwaltende Stelle des Radroutenplaners Hessen digital erfasst. Seit dem sind Veränderungen u.a. durch die Kommunen über Hessen Mobil direkt an die IVM übermittelt worden.

Inwieweit die Städte und Kommunen das Konzept berücksichtigen, bzw. welche Empfehlungen diese als Baulastträger umgesetzt haben, wurde nun in einem ersten Schritt in Form einer Abfrage bei den Kommunen im Kreis ermittelt. Ebenso wurden die ausgeführten Radwegeprojekte an Kreis- Landes- und Bundesstraßen ermittelt. Diese Evaluierung ersetzt jedoch keine präzise Bestandsaufnahme, sondern kann nur als erste Einschätzung dienen.

Zudem gibt es inzwischen neuere Konzepte auf Gemeindeebene oder Konzepte die zwischen einzelnen Kommunen umgesetzt werden. Desweiteren wurde die Position eines ehrenamtlichen Radverkehrsbeauftragten geschaffen und besetzt. Dieser ist an der Erarbeitung der Fortschreibung und der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu beteiligen.

Ziel eines aktualisierten Radverkehrskonzeptes ist es, die Lücken im bestehenden Radverkehrsnetz im Kreis Bergstraße zu eruieren und daran anknüpfend ein mit den Akteuren der Region abgestimmtes Planen von konkreten Maßnahmen zur Radverkehrsförderung zu ermöglichen.

Zu berücksichtigen sind auch die gesetzlichen Anforderungen für die Einrichtung und Gestaltung von Radwegen. Das Radverkehrskonzept Kreis Bergstraße von 1992 basierte auf selbständig formulierte Qualitätsansprüche an das Radverkehrsnetz und das Wegweisungskonzept. Das heutige Standardwerk und maßgebliches technisches Regelwerk für Planung, Entwurf, Bau und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland sind die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Herausgeber ist die Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Die ERA bilden damit die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen. In Hessen wurde die ERA 2010 bislang nicht durch einen Einführungserlass für Hessen verbindlich gemacht.

Eine Fortschreibung und Anpassung des Radverkehrskonzeptes des Kreises ist auch aufgrund der Änderung der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2013 sinnvoll.

Neue Anforderungen des Radverkehrs

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Experten prognostizieren, dass der Anteil des Radverkehrs in Deutschland bis 2020 auf durchschnittlich 15 % steigen kann.

Mit dem am 1. Januar 2013 in Kraft getretenen „Nationalen Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln“ (NRVP) soll der Radverkehr als Bestandteil einer integrierten Verkehrspolitik und nachhaltigen Mobilitätspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden gefördert werden. Als Teil dieser integrierten Verkehrs- und Mobilitätspolitik zielt er über die Förderung des Radverkehrs hinaus auch auf eine Stärkung des so genannten Umweltverbunds aus Öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Fuß- und Radverkehr insgesamt.

Generell sind die Ansprüche an die Radverkehrsführungen in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Unterschiedliche Nutzergruppen (zum Beispiel Pendler, Jugendliche, Ältere) haben teils sehr unterschiedliche Anforderungen (zum Beispiel Alltags-, Einkaufs- und Freizeitfahrten) an die Radverkehrsinfrastruktur. Die Geschwindigkeiten des Radverkehrs haben sich deutlich erhöht, schwanken aber sehr stark. Durch den wachsenden Anteil an Pedelecs entstehen zusätzlich neue Anforderungen, wie beispielsweise hinsichtlich Freiheit von Absätzen und Schwellen oder Kurvenradien an die Radverkehrsinfrastruktur.

Das Ziel sollte daher sein, Radwege multifunktional in ausreichender Breite und „unterbrechungsarm“ anzulegen beziehungsweise auszuführen. Die Radverkehrsnetze sind vor Ort in sich konsistent und frei von Barrieren zu gestalten. Hierbei ist den Belangen des Radverkehrs hinsichtlich Sicherheit, Komfort und Schnelligkeit angemessen Rechnung zu tragen und auf dieser Grundlage entsprechend der finanziellen Möglichkeiten die fahrradfreundliche Gestaltung des gesamten für den Radverkehr nutzbaren Wegenetzes zu erreichen. Eine konsequent erarbeitete Netzplanung für den Alltagsverkehr, die einzelne Netzkategorien mit dazugehörigen Qualitätsmaßstäben definiert, ist das

Wichtig ist, dass nicht nur lokale Radverkehrsnetze entstehen, sondern dass diese zu zusammenhängenden regionalen und landesweiten Netzen verbunden werden. Um überregionale Planungen zu erleichtern, können zur räumlichen Darstellung beispielsweise die Standards und Strukturen der Geodateninfrastruktur Deutschland eine hilfreiche Unterstützung bieten.

Im Zusammenhang mit der Förderung des Radverkehrs ist ein weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur nötig. Daneben wird die Erhaltung und Sanierung vorhandener Radverkehrsanlagen eine zunehmend wichtige Aufgabe, deren Bedeutung auch in finanzieller Hinsicht nicht unterschätzt werden darf. Eine systematische Zustandserfassung sollte die Grundlage dafür bilden. Entscheidend ist beim Neu-, Um- und Ausbau von Radverkehrsanlagen bzw. der Straßeninfrastruktur allgemein, dass die Radverkehrsanlagen angemessen dimensioniert werden und in diesem Zusammenhang stets der aktuelle Stand der Technik berücksichtigt wird.

Dabei sind die jeweiligen Interessen unterschiedlicher Radfahrerinnen und Radfahrer, gegenüber den Interessen der übrigen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer abzuwägen.

Lastenheft

Radverkehrskonzept - Kreis Bergstraße

Das Radverkehrskonzept des Kreises Bergstraße von 1992 soll evaluiert und fortgeschrieben werden, sowie seine Netzfunktion und Netzplanung überprüft werden. Dabei sind die gesetzlichen Anforderungen der STVO 2013 und der ERA 2010 zu berücksichtigen.

1. Bestands- und Mängelanalyse

- Aktuelle Entwicklung im Radverkehr (Statistiken und Trends, gesetzliche und wissenschaftlich fundierte Grundlagen)
- Erfassung der verfügbaren ortsspezifischen Verkehrsdaten
- Bestandsaufnahme und Analyse vorhandener kommunaler Radverkehrskonzepte im Kreis Bergstraße, des Radroutenplaners Hessen und des Radverkehrskonzeptes des Kreises von 1992
- Bestandsaufnahme und Analyse der Infrastruktur der Radwegenetze in Alltagsroutennetz und des touristischen Radwegenetzes
- Bestandsaufnahme von bestehenden Radrouten
- Bestandsaufnahme Beschilderung
- Bestandsaufnahme bestehender Radverkehrsinfrastruktur, wie Ladesäulen für E-Bikes, Abstellanlagen und Servicestationen
- Bestandsaufnahme und Analyse für Bike an Ride
- Bewertung des IST-Zustandes anhand geeigneter, für den Kreis angepasste Indikatoren, die auch für das Controlling verwendet werden können
- Berücksichtigung/Abstimmung mit der Machbarkeitsstudie für einen Rad-schnellweg Darmstadt-Heidelberg/Mannheim (Koordiniert vom Verband Region Rhein-Neckar)
- Erhebung von Infrastrukturen, Barrieren, sonstiger Konflikt- und Unfallpunkten
- Analyse von Unfalldaten je Gemeinde
- Zustandskataster und Mängelanalyse im bestehenden Netz

2. Mobilitätsanalyse

- Mobilitätsbefragung: Haushaltsbefragung der Einwohner des Landkreises mit Wegeprotokollen zur Lieferung von Kennziffern zur Mobilität und zu den Mustern der räumlichen
- Verflechtung: Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken, Altersgruppen und Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie Verflechtungsachsen innerhalb jeder Kommune und mit dem Umland
- Mobilitätskennziffern im interkommunalen Vergleich und nach Teilregionen im Hinblick auf Siedlungsdichte, Topografie und Verkehrsangebot
- Definition aufkommensstarker Verflechtungsachsen, um Potenziale für die Verlagerung von Kfz-Verkehrsleistung auf den ÖV und das Fahrrad bzw. Pedelecs zu identifizieren

- Herausarbeiten von Trends vor allem vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen im Kreis Bergstraße
- Darstellung der Potenziale des Radverkehrs sowie des kombinierten (intermodalen Verkehrs (Bike + Ride und Pedelec + Ride).
- Formulierung realistischer Zielwerte für die Fahrradnutzung

3. Ziel:

- Vernetzung aller Städte und Gemeinde sowie Verbindungen zu angrenzenden Kommunen der Nachbarlandkreise
- Aktualisierung und Überprüfung bestehender Verbindungen für Radverkehr inklusive Routenführung in Bezug auf Alltags-, Schul- und Freizeitverkehrs unter Einbeziehung touristischer Routen und unter Berücksichtigung der Entwicklung der Pendlerzahlen
- Ableitung notwendiger Umgestaltungsbedarfe
- Aufzeigen notwendiger Verbindungsachsen unter Berücksichtigung des Öffentlichen Personenverkehrs (ÖV), Fußverkehrs (FV) und Motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Intermodale Verknüpfungen)
- Synergien und Abgleich mit dem Radroutenplaner Hessen

4. Maßnahmenkatalog

- Maßnahmen in Abstimmung mit dem Auftraggeber, den 22 Kommunen des Kreises Bergstraße, den Nachbarlandkreisen sowie weiteren ggf. besonders betroffenen Trägern öffentlicher Belange (z. B. Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Forstbehörden, Straßenverkehrsbehörden u.a.)
Berücksichtigung folgender Aspekte:
 - Aufteilung des Straßenraums, inkl. Parkraum
 - Zusammenhängende, direkte und sichere Rad- bzw. Fußwegenetze
 - Barrierefreiheit und vorteilhafte Ampelschaltung
 - Berücksichtigung demografischer Aspekte
- Maßnahmenplan: Detaillierte Beschreibung der erforderlichen Maßnahmen
- Herausstellen von modellhaften, innovativen nicht investiven Vorhaben zur Beantragung bei der Bundesförderung „Umsetzung des nationalen Radverkehrsplans“
- Erarbeitung von Einzellösungen/Varianten für besondere Konfliktbereiche/Querungshilfen.
- Maßnahmenpriorisierung und Verfahrensweise für die Umsetzung
- Empfehlungen für Beschilderungen
- Empfehlungen für Radverkehrsinfrastruktur, wie Ladesäulen für E-Bikes, Abstellanlagen und Servicestationen

5. Kostenschätzung der Maßnahmen

- Kostenschätzung aus Basis des Maßnahmenplans
- Kostenschätzung für ggf. erforderliche Ingenieursbauwerke hinsichtlich technischen, zeitlichen und rechtlichen Umsetzung
- Prüfung von Fördermöglichkeiten der vorgeschlagenen Maßnahmen durch Land und Bund

6. Beteiligungskonzept

- Konzept zur Beteiligung der Öffentlichkeit für nicht investive Maßnahmen z.B. Kampagne vom Wechsel zum E-Bike
- Marketingangebote für das Radwegenetz (Tourismus/Alltag) / Radverkehrsinfrastruktur
- Grundlagen für die Öffentlichkeitsarbeit auf der Plattform Vision Bergstraße vorbereiten

7. Plandarstellungen

- Digitale Übersichtskarte Bestandsnetz
- Digitale Übersichtskarte der Analyse der Benutzbarkeit und möglicher Mängel
- Digitale Übersichtskarte Zielnetz 2030 mit der Netzfunktion und der Infrastruktur des Freizeitradverkehrs und des Alltags- und Schulradverkehr
- Digitale Übersichtskarte der Maßnahmen mit einer Verlinkung zu den Maßnahmendatenblätter
- Digitales Schilderkataster
- Digitale Übersichtskarte der Radverkehrsinfrastruktur, wie Ladesäulen für E-Bikes, Abstellanlagen und Servicestationen

8. Priorisierungen

- Erarbeitung von Maßnahmendatenblätter mit der Beschreibung der nächsten Handlungsschritte, der erwarteten Ausgaben, der Akteure und Zielgruppen, der Prioritäten, Zeitplanung und Erfolgsindikatoren
- Priorisierte Maßnahmenliste nach Baulastträger und straßenbegleitenden/straßenunabhängigen Radwegebau

Anfertigungen der Pläne, Karten, Texte und Anhänge 5-fach, sowie in digitalisierter Form. Pläne sind georeferenziert zu erstellen und Daten als Shape-Datei bereit zu stellen. Fertigstellung innerhalb von 12 Monaten

Bestehende / Ergänzende Radwegkonzepte von Kommunen des Kreises

Das Radverkehrskonzept des Kreises soll die gemeindlichen Planungen nicht ersetzen, sondern als Grundlage für weitere innerörtliche Netzergänzungen dienen.

In vielen Kommunen gibt eigene Konzepte auf Gemeindeebene oder Konzepte, die zwischen einzelnen Kommunen umgesetzt werden.

Als Bedarfsposition soll eine Untersuchung für die gemeindlicher Ebene, also die Verbindungen innerhalb einer Kommune, untersucht, analysiert und Maßnahmen erstellt werden.

Dieser Bedarf wird vor der Ausschreibung evaluiert

Weiteres Vorgehen

- Abfrage des Bedarfs bei den Kommunen für eine Untersuchung auf gemeindlicher Ebene
- Antrag auf Förderung für ein Radverkehrskonzept des Kreises Bergstraße und eventuell einzelner Städte und Gemeinden nach der Richtlinie des Landes Hessen zur Förderung der Nahmobilität stellen
- Ausschreibung und Vergabe der Dienstleistung
- Umsetzung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes
- Abrechnung des gemeindlichen Anteils

Finanzielle Auswirkungen:

Die Gesamtkosten sind abhängig von der Ausgestaltung der einzelnen Arbeitspakete. Die Kosten für das Radverkehrskonzeptes des Kreises (ohne Konzepte der Städte und Gemeinden) werden nach einer ersten Marktsondierung auf ca. 90.000 € inkl. MwSt. geschätzt.

Finanzmittel sind für den Haushalt 2018 angemeldet. Gleichwohl soll eine möglichst hohe Förderung mit Bundes- und/oder Landesmittel erzielt werden.