

# Stadt Amberg

Marktplatz 11  
92224 Amberg



<b>Beschlussvorlage</b>	<b>Vorlage-Nr:</b>	<b>005/0085/2017</b>
	<b>Erstelldatum:</b>	<b>öffentlich</b>
	<b>Aktenzeichen:</b>	<b>05.12.2017</b>
<b>Radverkehrskonzept für die Stadt Amberg</b>		
<b>Referat für Stadtentwicklung und Bauen</b> <b>Verfasser: Babl, Wolfgang</b>		
<b>Beratungsfolge</b>	<b>18.12.2017</b>	<b>Stadtrat</b>

## Beschlussvorschlag:

Das Radverkehrskonzept für die Stadt Amberg wird entsprechend dem Bericht mit Maßnahmenvorschlägen (vgl. Anlagen) und dem Vortrag des beauftragten Planungsbüros PGV-Alrutz (Hannover) in der Fassung vom 05.12.2017 beschlossen.

## Sachstandsbericht:

### a) Beschreibung der Maßnahme mit Art der Ausführung

#### **Allgemeine Bemerkungen zum Radverkehrskonzept**

Der Ferienausschuss des Stadtrates hatte am 18.08.2016 den Auftrag für ein Radverkehrskonzept an die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz in Hannover vergeben. Dabei sollte eine umfassende Untersuchung zum Radverkehr mit Bestandsanalyse einschließlich Unfallanalyse und Verkehrszählungen, mit Netzkonzeption, Fahrradparken, Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen, mit beispielhaftem betrieblichem Mobilitätsmanagement zur Fahrradförderung sowie entsprechenden Maßnahmenvorschlägen durchgeführt werden. Zur Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit gab es am 17.11.2016 und am 27.09.2017 zwei Workshops mit reger Beteiligung.

Mittlerweile liegt das Radverkehrskonzept in Form eines umfangreichen Berichts und einer ebenso umfangreichen Übersicht des Handlungsbedarfs mit Maßnahmenempfehlungen vor. Frau Prahlow, die Projektleiterin für das Radverkehrskonzept vom Büro PGV-Alrutz, wird die Ergebnisse des Radverkehrskonzeptes ausführlich in der Stadtratssitzung vorstellen. Die Beschlussvorlage beschränkt sich auf eine Zusammenfassung der wichtigsten Punkte als Grundlage für die Beschlussfassung.

Für die erste Umsetzung des Radverkehrskonzepts sind im städtischen Haushalt für 2018 250.000 € bereitgestellt worden. Kurzfristige Kleinmaßnahmen ohne Änderung einer verkehrsrechtlichen Anordnung (z.B. Sichtfreihaltungsmaßnahmen) sollen zuerst umgesetzt werden.

## **Zielsetzung und Begründung des Radverkehrskonzepts**

Hauptziele des Radverkehrskonzepts sind die Förderung und Steigerung des Radverkehrs sowie die Erhöhung der Sicherheit beim Radfahren.

Schwerpunkte liegen dabei auf dem Ausbau einer anforderungsgerechten Infrastruktur zum Radfahren und auf einer Verbesserung des Fahrradklimas in Amberg. Das Fahrrad ist ein besonders umweltfreundliches, gesundheitsförderndes und kostengünstiges Verkehrsmittel für fast alle Altersgruppen. Durch Elektro-Fahrräder ist auch die teilweise bewegte Topographie in der Stadt Amberg kein ernsthaftes Problem mehr. Aufgrund des geringen Platz- und Energiebedarfs ist das Fahrrad das ideale städtische Verkehrsmittel.

## **Bestandsanalyse des Radverkehrs**

Der Anteil der Radverkehrsfahrten an allen Verkehrsfällen in der Stadt Amberg beträgt nur ca. 12 %, der Anteil an den Personen-Kilometern noch geringer. Der Radverkehr wird überwiegend gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt, häufig auf einseitigen Anlagen im Zweirichtungsverkehr. Relativ häufig werden von Radfahrern auch Gehwege in Anspruch genommen. Die bestehenden Fahrradabstellplätze reichen in der Quantität und teilweise in der Qualität (Ansperrmöglichkeit für Rahmen, Überdachung) nicht aus.

Es gibt aber neben den beiden übergeordneten Radwanderwegen „Fünf-Flüsse-Radweg“ und „Schweppermann-Radweg“ auch etliche gut angelegte Radwege. Das Befahren der Fußgängerzone in Schrittgeschwindigkeit ist für Radfahrer zugelassen.

Bei der Auswertung der Radverkehrsunfälle rangiert die Stadt Amberg im unteren Mittelfeld bei den vergleichbaren Mittelstädten. Polizeilich gemeldete Unfallhäufungsstellen gibt es nicht. Die meisten Radverkehrsunfälle der letzten fünf Jahre ereigneten sich an den Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen.

Bei den Radverkehrszählungen am 11.05.2017 wurde beobachtet, dass die am stärksten vertretene Altersgruppe pro Jahrgang die jungen Erwachsenen sind, gefolgt von den älteren Erwachsenen. Rad fahrende Kinder und Jugendliche sind deutlich unterrepräsentiert. Als meistbefahrene Strecke erwies sich der selbstständige Weg zwischen ACC und Vils in der südlichen Vilsau, gefolgt vom Radweg entlang der inneren Sulzbacher Straße, während der Radweg an der Nürnberger Straße zwischen OTH und Infanteriestraße gering frequentiert war.

## **Netzkonzeption**

Das Radverkehrsnetz soll die Verbindung aller wichtigen Quellen und Ziele miteinander darstellen und alle Nutzergruppen einbeziehen. Dabei sollen insbesondere empfohlene Radverbindungen gekennzeichnet werden.

Wichtig sind einprägsame Streckenführungen, direkte Anbindung möglichst vieler wichtiger Ziele, bevorzugte Führung über verkehrs- und emissionsarme Straßen, Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs an hoch belasteten Straßen, ausreichende Radwegbreiten, gut befahrbare Beläge, keine Aussparung von Problembereichen und ausreichende Unterhaltungsarbeiten.

Grundlage der Netzkonzeption war der Radwegbestand, welcher aber ebenso wie alle sonstigen wichtigen Verbindungen überprüft wurde. Das entwickelte Radverkehrsnetz umfasst im Stadtgebiet ca. 157 km, davon ca. 31 km Radwanderwege.

## Handlungsbedarf

Leitlinien der Maßnahmenkonzeption sind die Herrichtung eines durchgängig sicheren und attraktiven Radverkehrsnetzes, anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen an allen Hauptverkehrsstraßen, Favorisierung kostengünstiger und schnell umsetzbarer Lösungen, Verringerung der gemeinsamen Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit, Verringerung der verbreiteten Gehwegnutzung durch Radfahrer, Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen im innerörtlichen Bereich, Angebotsoptimierungen zur Attraktivitätssteigerung im untergeordneten Straßennetz und Berücksichtigung möglichst aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum. Dabei werden die „Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) zugrunde gelegt.

Im Regelfall kommt aus Sicherheitsgründen innerorts richtungstreue Führung zum Einsatz. Die Wahl der Radverkehrsführung hängt hauptsächlich von der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ab und wird in vier Bereiche gegliedert, vom Regeleinsatzbereich für Mischen auf der Fahrbahn über den Regeleinsatzbereich für Schutzstreifen und nicht benutzungspflichtige Radwege zum Regeleinsatzbereich für Trennen sowie den zwangsläufigen Trennungsbereich bei höchst belasteten Straßen. Darüber hinaus gibt es noch die Kriterien Flächenverfügbarkeit, Schwerverkehrsstärke, Kfz-Parken und Anschlussknotenpunkte. Die Radwegbenutzungspflicht könnte in einigen Straßenzügen aufgehoben werden (z.B. Haager Weg, Gailoher Hauptstraße).

Beim Neubau oder der Umgestaltung von Radverkehrsanlagen sollten auch im Hinblick auf die Zunahme von Pedelecs (schnellere Elektro-Fahrräder) die empfohlenen Breiten und nicht die gerade noch zulässigen Mindestbreiten zugrunde gelegt werden. Sicherheitstrennstreifen sollten der Regelfall sein. Der Zweirichtungsradverkehr sollte innerorts auf begründete Ausnahmefälle beschränkt werden.

Radverkehr in Tempo-30-Zonen soll grundsätzlich auf der Fahrbahn geführt werden. Einbahnstraßen sollen möglichst für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet werden. Radwege sollen durchgehend befestigt werden. Die Durchlassbreite bei Pollern oder Umlaufsperrern soll mindestens 1,50 m betragen. Die Kopfsteinpflaster-Beläge in der Altstadt sollen auf den Hauptstrecken des Radverkehrs geebnet werden (Fugenverfüllung oder ebeneres Pflaster). Weitere Fahrradstraßen sollen ausgewiesen werden; dabei sollten außer der Beschilderung Wiedererkennungsmerkmale eingebaut werden (z.B. Symbol-Markierungen).

Etwa die Hälfte des Radverkehrsnetzes ist bereits heute gut nutzbar. Für die Herrichtung des gesamten Radverkehrsnetzes wurde auf insgesamt 179 Streckenabschnitten bzw. Knoten ein Handlungsbedarf festgestellt. Zusätzlich wurden 238 Einzelmaßnahmen zur Beseitigung der Defizite vorgeschlagen.

Das Maßnahmenprogramm ist insgesamt auf einen mittel- bis langfristigen Zeitrahmen ausgelegt. Schnell und kostengünstig durchführbare Maßnahmen werden als kurzfristige (Prioritätsstufe K) eingestuft. Hohe Priorität (Prioritätsstufe 1) haben Maßnahmen zur Behebung gravierender Verkehrssicherheitsdefizite und zur Gewährleistung einer derzeit nicht gegebenen Funktionsfähigkeit. Mittlere Priorität (Prioritätsstufe 2) haben Maßnahmen, wenn bereits die Mindestanforderungen der Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit erfüllt sind, aber Verbesserungen für erforderlich gehalten werden. Vorläufig geringe Priorität (Prioritätsstufe 2p) haben Maßnahmen zur perspektivischen Netzerweiterung.

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurde auf der Grundlage aktueller Preise und der Erfahrungswerte der Gutachter eine überschlägige Kostenschätzung durchgeführt, welche sich auf insgesamt ca. 10.000.000 € beläuft, davon ca. 9,1 % für die Prioritätsstufe K, ca. 44,4 % für die Prioritätsstufe 1, ca. 33,3 % für die Prioritätsstufe 2 und ca. 13,1 % für die Prioritätsstufe 2p.

## **Fahrradparken**

Insbesondere für die Attraktivität des Radverkehrs bei ganztägiger Nutzung spielen die Abstellmöglichkeiten an Quelle und Ziel einer Fahrt eine wichtige Rolle. Anforderungen an gute Abstellanlagen sind aus Sicht der Nutzer die Diebstahlsicherheit, der Bedienungskomfort, die Standsicherheit, der Witterungsschutz, die Vielseitigkeit, die Sicherheit vor Vandalismus, die direkte Zuordnung zu Quelle und Ziel, die leichte Erreichbarkeit und die soziale Sicherheit.

Anforderungen aus Sicht der Betreiber und der Stadt Amberg sind ein gesundes Kosten-Nutzen-Verhältnis, geringe Unterhaltskosten, die städtebauliche Verträglichkeit, die Bündelung des ruhenden Radverkehrs und die Vermeidung von wildem Parken, die Flexibilität und ein geringer Flächenbedarf.

Das bisherige Angebot an Fahrradabstellplätzen weist hinsichtlich Qualität und Quantität noch etliche Defizite auf. Nur teilweise liegen die Anlagen im Verantwortungsbereich der Stadt Amberg; ein gutes städtisches Vorbild würde aber voraussichtlich auch anderswo Wirkung zeigen. Alle wichtigen innerstädtischen Ziele und Haltestellen des ÖPNV sollten eine Mindestausstattung an Fahrradabstellanlagen erhalten.

## **Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen**

Öffentlichkeitsarbeit umfasst die Komponenten: Informationen über die geplanten und realisierten Infrastrukturmaßnahmen, Förderung eines verkehrssicheren und kooperativen Verhaltens im Verkehr, Betonung der positiven Attribute des Radfahrens und Motivation für die Nutzung des Rades.

Bisher gibt es in der Stadt Amberg die Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (ADFC und AOK), die Aktionswoche „Amberg fährt Rad“, regelmäßige Fahrradtouren des ADFC und die Internetseite <http://www.tourismus.amberg.de/index.php/radeln.html>.

Eine Internetpräsenz ist sehr wirksam und könnte nicht nur für Radtouristen nach und nach ausgebaut werden (z.B. wie in der Stadt Offenburg). Wichtig sind Aktionen an Schulen, wofür es eine breite Palette an bereits erprobten Möglichkeiten gibt. Ein Gremium Radverkehr und ein ehrenamtlicher Radbeauftragter können die Radverkehrsförderung voranbringen. Printmedien (örtliche Presse, Flyer, Broschüren) eignen sich vor allem, um über Änderungen und Sicherheitsbelange zu informieren.

Längerfristig soll ein Beitritt zur Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. angestrebt werden. Zur Erfüllung der Aufnahmevoraussetzung „Fahrradfreundlichkeit“ ist noch Einiges zu tun.

Serviceleistungen, von denen bisher nur eine E-Ladesäule am Rathaus und ein Schlauch-O-Mat bei einem Fahrradgeschäft aufgefallen sind, könnten ebenfalls noch deutlich ausgebaut werden.

## **Betriebliches Mobilitätsmanagement zur Fahrradförderung**

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes wurde ein betriebliches Mobilitätsmanagement zur Fahrradförderung beim größten Arbeitgeber der Stadt Amberg, der Firma Siemens, durchgeführt. Eine betriebliche Radverkehrsförderung hat sowohl Vorteile für den Arbeitgeber, als auch für die Arbeitnehmer und die Allgemeinheit.

Bei der Befragung der Firma Siemens bezüglich der Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeiter wurde festgestellt, dass durchschnittlich nur 6 % von ihnen mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, obwohl etwa 2/3 der Mitarbeiter in einer Entfernung von weniger als 5 km wohnen. Durchschnittlich über 90 % der Mitarbeiter fahren mit dem PKW zur Arbeit. Es gibt insgesamt ca. 400 überdachte Fahrradabstellplätze, was für die derzeitige Nachfrage ausreicht, jedoch nur mit Vorderradklemmen; außerdem stehen Duschen zur Verfügung.

Für die Steigerung der Radnutzung kommen die Maßnahmenfelder Infrastruktur (Abstellanlagen, fahrradfreundliches Betriebsgelände, Umkleiden), Service (Druckluftstation, Reparaturmöglichkeit, Diensträder) und Kommunikation bzw. Motivation (Radfahrbeauftragter, Broschüre für Mitarbeiter, Betriebsausflug per Fahrrad, Teilnahme an Wettbewerben etc.) in Frage.

### **Ergebnis**

Die Stadt Amberg bietet hinsichtlich der ziemlich kompakten Stadtstruktur und der vor allem im Zentrum eher günstigen Topographie eigentlich recht günstige Voraussetzungen für den Radverkehr. Der Radverkehrsanteil ist deutlich steigerungsfähig; selbst die bestehenden Steilstrecken sind beim Einsatz von Elektro-Fahrrädern kein Hindernis mehr beim Radfahren.

Maßnahmen sind bei der Verbesserung und beim Ausbau des Radverkehrsnetzes, beim Ausbau der Fahrradabstellanlagen sowie im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Serviceleistungen erforderlich. Voraussetzung dazu ist die Bereitstellung von Finanzmitteln und personellen Ressourcen über einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren mit entsprechender Erfolgskontrolle.

Im Vergleich zu Maßnahmen für den Kraftfahrzeugverkehr ist der Mitteleinsatz zur Förderung des Radverkehrs günstig.

### b) Begründung der Notwendigkeit der Maßnahme

Die Maßnahmen sind gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (EAR 2010) für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes notwendig.

### c) Kostenanschlag nach DIN 276 oder vergleichbar

Die Gesamtkosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden auf ca. 10.000.000 € nach heutigen Preisen geschätzt.

### d) Ablauf- bzw. Bauzeiten- und Mittelabflussplan

Um eine wesentliche Umsetzung des Radverkehrskonzeptes zu gewährleisten, müssen jährlich zwischen 500.000 € und 1.000.000 € an Haushaltsmitteln bereitgestellt werden.

### **Personelle Auswirkungen:**

Für eine zügige Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist eine Erhöhung der Personalkapazitäten insbesondere in den Bereichen Verkehrsplanung und tiefbautechnische Ausführungsplanung erforderlich.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

#### **a) Finanzierungsplan**

---

#### **b) Haushaltsmittel**

Haushaltsmittel in Höhe von 250.000 € sind für 2018 bereitgestellt worden.

#### **c) Folgekosten nach Fertigstellung Maßnahme (davon an zusätzlichen Haushaltsmitteln erforderlich)**

Es wird nur der normale Unterhalt für die neuen Maßnahmen erforderlich.

### **Alternativen:**

Zu den Maßnahmen gibt es keine grundsätzlichen Alternativen; sie sind aber noch verwaltungsintern abzustimmen.

---

Markus Kühne, Baureferent

### **Anlagen:**

1. Radverkehrskonzept 2017 vom 05.12.2017 – Bericht (nur per E-Mail)
2. Radverkehrskonzept 2017 vom 05.12.2017 – Anlagenband mit Radverkehrsnetz und Handlungsbedarf (nur per E-Mail)