

Radschnellverbindungen - Präsentation der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und weiteres Vorgehen

Entscheidungsvorlage:

Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen

Das Thema Radschnellverbindungen als innovativer Ansatz zur Förderung des Alltagsradverkehrs hat in den letzten Jahren stark an Bedeutung gewonnen. Mit einem effektiven Radschnellverbindungsnetz innerhalb der Städteachse könnten neue Potenziale für den Radverkehr erschlossen und damit ein wichtiger Beitrag zu einer umweltverträglicheren Bewältigung des alltäglichen Verkehrs geleistet werden.

Vor diesem Hintergrund hat die Stadt Nürnberg in Kooperation mit den Städten Erlangen, Herzogenaurach, Fürth und Schwabach und den Landkreisen Fürth, Nürnberger Land, Roth und Erlangen-Höchstadt sowie mit Unterstützung durch die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr und die AGFK Bayern im Jahr 2015 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse nun vorliegen. Ein Exemplar der ausführlichen Studie wird den Fraktionen zugeschickt. Die Studie kann auch in Kürze auf der Homepage des Verkehrsplanungsamtes eingesehen und heruntergeladen werden unter: www.verkehrsplanung.nuernberg.de

Die Machbarkeitsstudie deckt zwei wesentliche thematische Schwerpunkte ab:

- Entwicklung von Qualitätsstandards für ein Radschnellverbindungsnetz für den Freistaat Bayern (der sog. „Bayerische Weg“)
- Abschätzung von Potentialen und Machbarkeitsuntersuchung eines abgestimmten Radschnellverbindungsnetzes auf Basis der definierten Qualitätsstandards

Die definierten Qualitätsstandards für das Radschnellverbindungsnetz umfassen drei Stufen, die je nach Nutzeraufkommen, Verkehrsbedeutung und örtliche Gegebenheiten zum Einsatz kommen sollen:

- Radschnellwege
- Radhauptverbindungen
- Radverbindungen

Diese differenzierten Standards wurden entwickelt, damit die Radschnellverbindungen nicht an der Stadtgrenze enden, sondern möglichst bis in die dicht besiedelten Innenstädte hineingeführt und optimal in das bestehende Radwegenetz integriert werden können.

Für die Machbarkeitsstudie wurden im Untersuchungsgebiet zunächst 21 Korridore mit einem Radius von 1 km auf ihr Potential hin untersucht. Diese Korridore hatten die beteiligten Gebietskörperschaften bereits im Vorfeld auf Basis der natur- und siedlungsräumlichen Gegebenheiten der Region ausgewählt.

Als Datengrundlage für die Potentialanalyse diente das DIVAN-Verkehrsmodell für den Großraum Nürnberg und die daraus abgeleiteten Nachfragematrizen für MIV, ÖPNV und Radverkehr. Kriterien wie Pendlerverflechtungen, Verkehrsbeziehungen, Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen etc. wurden zur Bewertung des Nutzerpotentials herangezogen.

Im Ergebnis der Analyse konnten die beauftragten Gutachter des Planerkonsortiums sieben Korridore für eine nähere Betrachtung in einer Machbarkeitsuntersuchung vorschlagen. Für diese sieben Korridore wurden anschließend detaillierte Trassenführungen mit Maßnahmenvorschlägen erarbeitet und die Umsetzbarkeit der entwickelten Standards geprüft.

Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung

Diese Machbarkeitsuntersuchung ergab, dass von den sieben näher untersuchten Trassen, vier Trassen für eine Umsetzung als Radschnellwege geeignet sind, da hier mehr als 90 Prozent der Strecken und Knoten der jeweiligen Trassen auf Niveau des höchsten Standards umgesetzt werden können:

- Nürnberg - Erlangen
- Nürnberg - Fürth
- Nürnberg - Oberasbach/Zirndorf/Stein
- Erlangen - Herzogenaurach

Außerdem ergab die Untersuchung, dass sich drei weitere Trassen als Radhauptverbindungen eignen:

- Erlangen - Fürth
- Nürnberg - Lauf an der Pegnitz
- Nürnberg - Schwabach

Hier können zwischen 80 und 90 Prozent der Strecken und Knoten der jeweiligen Trassen im Standard von Radhauptverbindungen umgesetzt werden.

Weiteres Vorgehen

Mit den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen liegt nun eine umfangreiche und bereits sehr detaillierte Entscheidungsgrundlage vor, auf deren Basis die erforderlichen nächsten Schritte zur Realisierung eines Radschnellverbindungsnetzes in der Region unternommen werden können.

Neben der Abstimmung zu rechtlichen Fragestellungen (z.B. Rechtsformen der Zusammenarbeit der beteiligten Gebietskörperschaften, geeignete planungsrechtliche Verfahren zur Schaffung von Baurecht etc.) und der Klärung der Förderung und Finanzierung von Radschnellverbindungen, müssen für die vorgeschlagenen Radschnellverbindungstrassen konkrete Planung erstellt werden. Darüber hinaus geht die Planung und Umsetzung von Trassenabschnitten insbesondere in dicht besiedelten Bereichen mit vielfältigen Nutzungsansprüchen einher und sollte daher mit Beteiligung der Öffentlichkeit stattfinden. So können auch die Akzeptanz und die Verlagerungspotentiale der neuen Radschnellverbindungen von Beginn an erhöht werden.

Um das Projekt Radschnellwege für den Großraum Nürnberg möglichst effektiv weiter voranzubringen und die damit verbundenen Aufgaben bewältigen zu können, benötigt die Verwaltung zwei zusätzliche Stellen im Verkehrsplanungsamt. Andernfalls müssen finanzielle Mittel für die Vergabe der weiteren Planung an ein externes Büro bereitgestellt werden. Aber auch in diesem Fall wäre zumindest eine zusätzliche Stelle in der Verwaltung für Zuarbeit und Betreuung des Büros sowie für die begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung und -arbeit unbedingt notwendig. Alle straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung von Radschnellwegen verbleiben bei der Straßenverkehrsbehörde.