



PRR ▪ Postfach 10 18 13 ▪ D-52018 Aachen

Gemeinde Rudersberg
Bauamt
Herr René Schaal
Backnanger Str. 26

73635 Rudersberg

Dipl.-Ing. Jochen Richard
Dipl.-Ing. Hilde Richter-Richard

D-52064 Aachen ▪ Südstraße 52
Tel. 0241-47077-0 ▪ Fax 0241-47077-4
E-Mail: aachen@pr.de

D-13355 Berlin ▪ Gustav-Meyer-Allee 25
Tel. 030-3970309-0 ▪ Fax 030-3970309-4
E-Mail: berlin@pr.de

Internet: www.prr.de

IBAN: DE66390700240215225400
BIC: DEUTDEDB390
UST-IdNr. DE 121712388

Aachen, 2016-04-27

Gemeinde Rudersberg – 2. Teilschritt: Entwicklung strategisches Radverkehrsnetz
Angebot

Sehr geehrter Herr Schaal,

wir danken Ihnen für Ihre Anfrage vom 26. April 2016, für die Entwicklung des strategischen Radverkehrsnetzes ein Angebot zu erarbeiten. Gerne bieten wir Ihnen die gewünschte Leistung wie folgt an:

A. Aufgabenstellung

Nach Aussagen der AGFK BW (Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg), der die Gemeinde Rudersberg 2014 beigetreten ist, soll ein Radverkehrskonzept klare Ziele und Aussagen zu folgenden Themen enthalten:

- Radverkehrsnetze,
- Radverkehrsinfrastruktur,
- Fahrradparken,
- Verknüpfung ÖV/Rad,
- Service und
- Kommunikation.

2015 hat die Gemeinde Rudersberg in einem ersten Schritt den Bestand an Radverkehrsanlagen erheben und die Qualität der Infrastruktur bewerten lassen.

In einem zweiten Schritt soll nun das strategische Radverkehrsnetz entwickelt werden, damit die Gemeinde und weitere Baulastträger zielgerichtet ihre Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur ausrichten kann.

Mit der angebotenen Leistung soll auf Basis der Erfassung des Radwegbestandes und seiner Qualität ein integriertes Radverkehrskonzept erstellt werden, das in der Lage ist, die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen unter weitest möglicher Integration der bestehenden Infrastruktur abzudecken:

- Alltagsnetz,
- Schulwege,
- Freizeitnetz,



- touristische Routen,
- sozial gesicherte Routen und parallel abseitige "Genuss"-Routen.

Die Darstellungstiefe bezieht sich sowohl auf Verbindungen mit übergemeindlicher Bedeutung (Hauptrouten) als auch auf die Entwicklung eines wesentlich kleinteiligeren kommunalen Wegenetzes einschließlich der Anschlüsse an die benachbarten Gemeinden.

Mit diesem Konzept kann ein erster Aufschlag für die Region gemacht werden. In späteren Arbeitsschritten wird eine erfolgreiche Fahrradförderung die konkrete Einbeziehung der benachbarten Gemeinden oder Landkreise bzw. der Region Stuttgart erfordern, gerade bei der Vernetzung von Leihpedelec-Angeboten. In diesem Zusammenhang ist die Anbindung an die Aktivitäten zur Remstal-Gartenschau 2019 "Stadt – Land – Rems" zu beachten. Schorndorf ist die nächstgelegene beteiligte Gemeinde, woraus sich Chancen für Rudersberg ergeben können.

Parallel zu den Ortsbesichtigungen zur Feinabstimmung des Radverkehrsnetzes sollen interessierte Bürger in das Verfahren eingebunden werden. Dies soll zu zwei Schwerpunkten erfolgen: Einerseits die Einbindung der detaillierten Ortskenntnis in die Konzeptentwicklung und andererseits durch Prüfung, in welchem Umfang weitere Arbeitsschritte von den Bürgern ehrenamtlich erbracht werden können und welche Unterstützung sie dazu ggf. benötigen (z. B. quantitative und qualitative Erhebung bestehender Radabstellanlagen bzw. notwendiger Bedarf).

Vor diesem Hintergrund bieten wir folgendes Leistungsbild an:

B. Leistungsbild

1. Räumliche und nutzungsbedingte Hindernisse

Eine Analyse räumlicher und nutzungsbedingter Hindernisse für den Fahrradverkehr hat sich in der Praxis bewährt, da eine frühzeitige Berücksichtigen von planerischen Zwängen zur Gestaltung des Netzes zu einer effizienten Netzentwicklung und damit später auch zu einer Kosten sparenden Umsetzung beiträgt. Hierzu gehören unter anderem:

- stark befahrene Straßen (in Hoch- oder Tieflage),
- Eisenbahnstrecken,
- größere Gewässer,
- starke Steigungen,
- großflächige Gewerbegebiete,
- Sonderflächen,
- Abgrabungen.

Die Hindernisse und Zwangspunkte werden in einer Karte dargestellt und textlich erläutert.

2. Analyse der potenziellen Ziel- und Quellpunkte

Aus amtlichen Unterlagen werden die potenziellen Ziel- und Quellpunkte identifiziert:

- Wohnbauflächen,
- Arbeitsplatzschwerpunkte,
- Geschäftsbereiche,
- Erholungsbereiche,
- öffentliche Einrichtungen,



- Ausbildungsstätten,
- verkehrsbedeutsame Haltepunkte des ÖPNV,
- Sportstätten,
- sonstige Freizeit- und Kultureinrichtungen,
- Anschlusspunkte an benachbarte Radverkehrsnetze.

Sie dienen als Grundlage für die Konzeption des Netzes im Sinne einer Angebotsplanung. Die Gemeinde Rudersberg stellt hierzu die notwendigen Unterlagen (FNP u. ä.) zur Verfügung.

Die Ziel- und Quellpunkte werden vom Anbieter in einer Karte dargestellt und textlich erläutert.

3. Entwicklung Wunschliniennetz

Aus den beiden Analyseebenen

- räumliche und nutzungsbedingte Hindernisse und
- potenzielle Ziel- und Quellpunkte

sowie den

- Anschlusspunkten an benachbarte Radverkehrsnetze

wird ein idealtypisches Wunschliniennetz erstellt, das die Netzstruktur mit den notwendigen Verknüpfungen darstellt.

Dazu werden die Planunterlagen mit dem Bestand und den Hindernissen mit der Karte der potenziellen Quellen und Ziele überlagert, so dass für die erforderlichen Verknüpfungen Korridore ermittelt werden können.

4. Erstellung Radverkehrsnetz

Der entscheidende Schritt für die Netzplanung liegt in der "Verräumlichung" des idealtypischen Wunschliniennetzes. Der Vorteil dieser Methode liegt für die "Feldarbeit" darin, dass geeignete Routen möglichst nahe an den durch die Wunschlinie vorgegebenen Korridoren gefunden werden, was den Erhebungsaufwand wesentlich reduziert und gleichzeitig die Suche auf die zukünftigen Netzstruktur ausrichtet.

Für die vorgegebenen Korridore werden geeignete Routen in den Kartenwerken gesucht, die den erforderlichen Verknüpfungen am besten entsprechen. Diese Routen werden durch Befahrungen vor Ort überprüft und nach Bedarf in einem iterativen Prozess angepasst.

Um den Nachweis der Umsetzbarkeit des vorgeschlagenen Radverkehrsnetzes unabhängig von einer konkreten Ausbauplanung zu erbringen, wird die anzustrebende Art der Radverkehrsführung für jeden Abschnitt des Radverkehrsnetzes dokumentiert und in Karten grafisch dargestellt. Neben klassischen Radwegen bzw. gemeinsamen Geh- und Radwegen können dies auch Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Führung auf verkehrsberuhigten Straßen (Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigte Bereiche), auf Wirtschaftswegen oder eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn sein.

Bei der Auswahl geeigneter Routen werden die unterschiedlichen Anforderungen von Alltags- und Freizeitrouten sowie die Wegehierarchie (Haupt- und Nebenrouten, übergemeindliche Verbindungen sowie kleinteilige lokale Wegenetze) berücksichtigt.

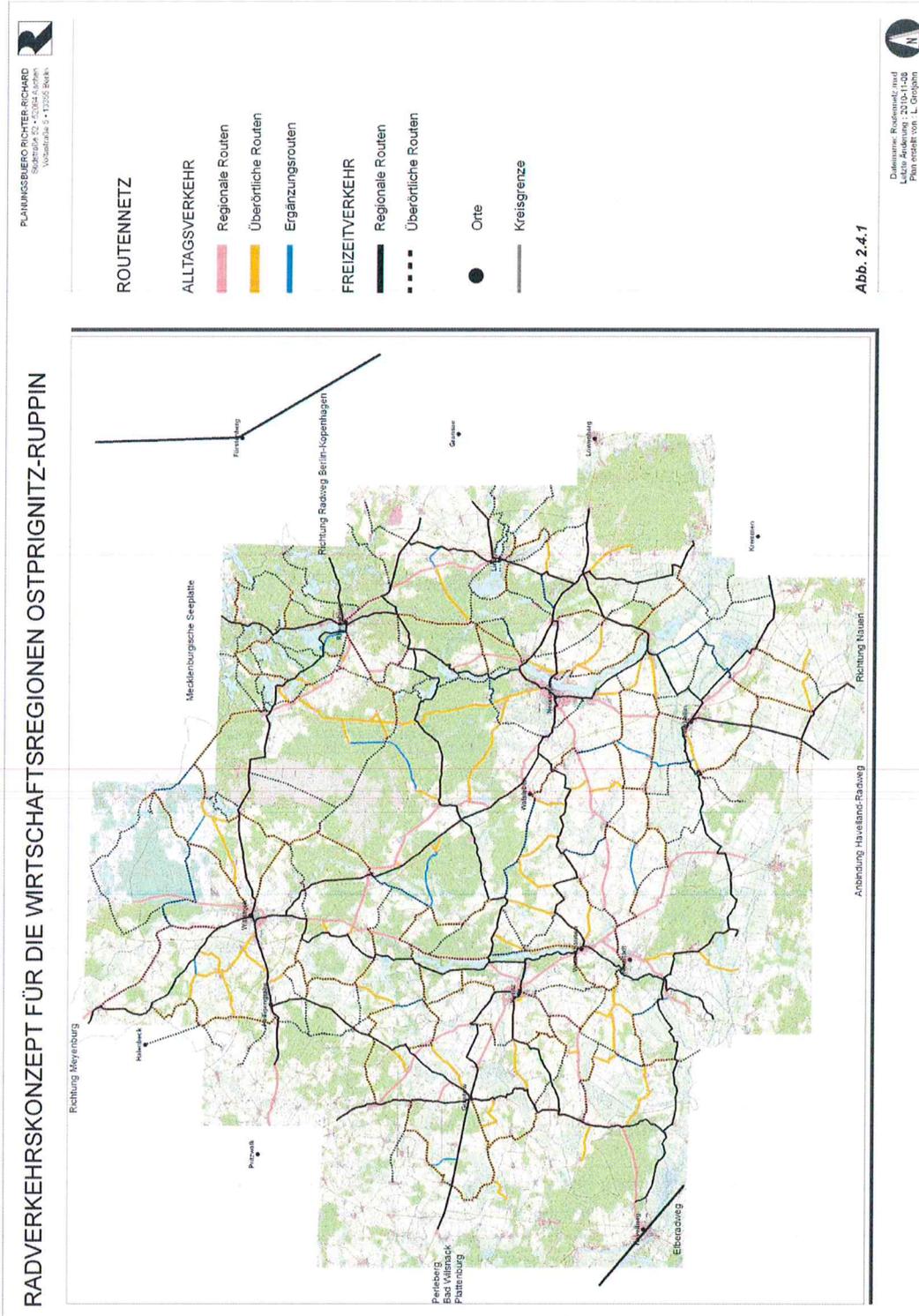


Abb. 1: Strategisches Radverkehrsnetz (Beispiel Wirtschaftsregion Ostprignitz-Ruppin)



Diese Darstellung bildet auch die Grundlage für die spätere Entwicklung einer verdichteten, alle Ortsteile umfassenden Fahrradwegweisung. Dies basiert auf den Vorarbeiten der Routenausschilderung im Rems-Mur-Kreis und zielt auf die Einbindung in das RadNETZ Baden-Württemberg außerhalb der Gemarkung.

Der Bestand an Radverkehrsanlagen soll soweit als möglich in das Netz integriert werden, doch ist nicht auszuschließen, dass vorhandene Abschnitte nicht in das Wunschliniennetz passen und daher vor allem einer netzergänzende Funktion dienen.

Die Darstellungen erfolgen in einem GIS auf Grundlage eines allgemein verfügbaren, digitalen und georeferenzierten Straßennetzmodells (OSM).

In der angebotenen Leistung wird von einer zu überprüfenden Netzlänge von maximal 100 km ausgegangen.

Die Aufstellung des strategischen Radverkehrsnetzes erfolgt in enger Abstimmung mit der Gemeinde Rudersberg und der dort vorhandenen Ortskenntnis.

5. Kommunikation mit dem Auftraggeber

In der angebotenen Leistung ist neben der Überprüfung des Radverkehrsnetzes vor Ort (ca. drei Tage) ein weiterer Termin enthalten.

Die oben dargestellte Einbeziehung der Bürger erfolgt während der Anwesenheit vor Ort zur Überprüfung des Radverkehrsnetzes.

Darüber hinausgehende Termine sind gesondert zu vergüten.