

Gemeinde Rudersberg

Strategisches Radverkehrskonzept

Arbeitsprogramm und Honorarangebot

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Impressum

Auftraggeber

Gemeinde Rudersberg
Bauamt
Backnanger Straße 26
73635 Rudersberg

Auftragnehmer

DR. BRENNER
INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.brenner-ingenieure.de
info@brenner-ingenieure.de

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Aalen, 09.06.2016

Gemeinde Rudersberg

Strategisches Radverkehrskonzept
Arbeitsprogramm und Honorarangebot

INHALT

TEXT

| | | |
|---|---|----|
| 1 | AUFGABENSTELLUNG UND HINWEISE ZUM METHODISCHEN VORGEHEN | 1 |
| 2 | ARBEITSPROGRAMM | 4 |
| 3 | HONORARERMITTLUNG | 11 |
| 4 | ZEITLICHE ABWICKLUNG | 14 |
| 5 | REFERENZEN (AUSZUG AUS DER PROJEKTLISTE) | 15 |

ANLAGEN

- ANL. 1 Maßnahmenbündel zur Förderung des Radverkehrs
ANL. 2 Beispiel für ein Maßnahmenblatt



1 AUFGABENSTELLUNG UND HINWEISE ZUM METHODISCHEN VORGEHEN

Die Gemeinde Rudersberg ist seit April 2015 Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW). Sie ist ferner Modellkommune für nachhaltige Mobilität und möchte als solche den Radverkehr nachhaltig fördern. Während das Fahrrad bislang in der Alltagsmobilität in Rudersberg - auch bedingt durch die für den Radverkehr nicht überall günstige Topografie - keine nennenswerte Rolle gespielt hat, ergeben sich insbesondere aufgrund des Markterfolges von Elektrofahrrädern im Zusammenhang mit einem adäquaten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur völlig neue Chancen. Die Gemeinde möchte daher das Radverkehrsnetz weiter ausbauen und den Radverkehr mit begleitenden Maßnahmen fördern. Hierzu beabsichtigt die Gemeinde die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes.

Das Radverkehrskonzept soll das gesamtgemeindliche Radverkehrsnetz darstellen und dabei sowohl den Alltags- wie auch den Freizeitverkehr umfassen. Das Konzept soll bestehende Mängel aufzeigen und die Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend auflisten. Es soll als strategisches Konzept auch Ziele und Aussagen zum Fahrradparken, zur Verknüpfung von ÖV und Rad sowie zu Serviceangeboten und Kommunikation beinhalten. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für die Weiterentwicklung und Förderung des Radverkehrs in der Gemeinde in den nächsten Jahren.

Im Sinne einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Förderung der zum Kraftfahrzeugverkehr alternativen Verkehrsmittel ist ein durchgängiges an neueste Standards orientiertes Radverkehrsnetz zu entwickeln. Dabei sind die Voraussetzungen für eine enge sowie attraktive Verknüpfung der Teilsysteme zu schaffen und untereinander zu optimieren. Das innerörtliche Radverkehrsnetz soll in das übergeordnete Netz bestehend aus regionalen Radrouten und touristischen Routen eingebunden werden, um so allen Radnutzergruppen Rechnung zu tragen.

Der seit über 25 Jahren existierende Wieslauftal-Radwanderweg ist v. a. bei Tagesausflügen in der Region Stuttgart sehr beliebt. Darüber hinaus laden in Rudersberg und Umgebung attraktive Freizeitziele sowie reizvolle Täler und hügelige Waldlandschaften zu kulturellen und sportlichen Freizeitunternehmungen ein. Dabei spielen

die topografischen Gegebenheiten heute nicht mehr die einschränkende Rolle vergangener Zeiten. Eine adäquate Radverkehrsinfrastruktur sowie eine entsprechende Wegweisung kann hier weitere Anreize zugunsten dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels liefern.

Für kurze Entfernungen (ca. 1 - 5 km) und immer häufiger auch für mittlere Entfernungen (bis ca. 20 km) wird das Fahrrad häufig auch auf dem Weg zum Einkauf, zur Arbeit, zur Schule oder als Zubringerverkehrsmittel zur Bahn benutzt. Der weitere Ausbau des gesamten Radverkehrsnetzes soll deshalb den Bedürfnissen der Radfahrer nach direkten, schnellen und sicheren Verbindungen entsprechen. Dabei ist den unterschiedlichen Ansprüchen des Alltags- und des Freizeitradverkehrs Rechnung zu tragen. Ferner spielt die Sicherung des Schülerradverkehrs eine wesentliche Rolle.

Im Gegensatz zur Planung des Straßennetzes wird der Ausbaustandard und die Führung der Radverkehrsanlagen als Verkehrsinfrastruktur-Angebot („Angebotsplanung“) konzipiert, welches die Benutzung des Fahrrads erleichtern, sowie die Sicherheit der relativ stark gefährdeten Verkehrsteilnehmer verbessern soll.

Die Anforderungen des Radverkehrs unterscheiden sich in der Freizeit und im Alltag. Während die Direktheit der Routen im Alltag von zentraler Bedeutung ist, tritt die Attraktivität der Umgebung von Radrouten und deren autofreie Führung im Fahrradtourismus in den Vordergrund. Um das Angebot an Radverkehrsanlagen den unterschiedlichen Bedürfnissen anzupassen und um eine hohe Akzeptanz der Radverkehrsführungen zu erzielen, ist eine detaillierte Aufnahme der derzeitigen Verhältnisse besonders wichtig. Insbesondere sind Quellen und Ziele des Radverkehrs zu ermitteln sowie die vorhandenen Elemente des Radverkehrsnetzes hinsichtlich der Eignung für den Radverkehr zu untersuchen.

Im zu entwickelnden Konzept ist das Radverkehrsnetz entsprechend der Bedeutung in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz zu gliedern. Die Maßnahmenvorschläge sollen Hinweise zu erforderlichen verkehrsregelnden oder baulichen Maßnahmen geben.

Im Hinblick auf Kapazitätsengpässe im Stadtverkehr einerseits sowie die geringer werdenden finanziellen Spielräume kommunaler Haushalte andererseits, kommt einer gezielten Förderung des Radverkehrs als relativ kosteneffizientes Verkehrsmittel künftig eine gesteigerte Bedeutung zu. Dieser lässt sich schon mit einem Bündel kleinteiliger Maßnahmen sowie begleitender Öffentlichkeitsarbeit nachhaltig fördern (s. Anlage 1).

Mit Veröffentlichung des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) 2020 im September 2012 wurden Ziele genannt (eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils) sowie Handlungsempfehlungen zur Förderung des Radverkehrs gegeben. Die Hauptverantwortung hierfür tragen Länder und Kommunen, die aufgefordert sind, mit innovativen und schlüssigen Radverkehrskonzepten ihren Beitrag zu einer nachhaltigen, integrierten Verkehrspolitik zu leisten. Dies wird mit einer konsequenten Anwendung der zum 01.09.2009 und 01.04.2013 in Kraft getretenen Änderung der Straßenverkehrsordnung sowie der neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) erleichtert.

Auf Landesebene dient die RadSTRATEGIE Baden-Württemberg als konzeptionelle und strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung in Baden-Württemberg. Mit den genannten Untersuchungen leistet die Gemeinde Rudersberg einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs auf kommunaler Ebene und erfüllt gleichzeitig eine Voraussetzung für die Freigabe von Fördermitteln des Landes nach LGVFG.

Zur Bearbeitung dieses Themenbereiches ist es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Nur so können die Probleme sachgerecht analysiert und maßgeschneiderte Lösungen erarbeitet werden. Ergänzend ist es denkbar, einen projektbegleitenden Arbeitskreis einzurichten, in dem betroffene Ämter wie auch engagierte Radfahrerkreise vertreten sein können.

Das nachfolgend beschriebene Arbeitsprogramm weist die einzelnen Untersuchungsschritte detailliert aus.

2 ARBEITSPROGRAMM

Pos. 1 Bestandsaufnahmen und Standorterhebungen

Die Position 1 umfasst die Leistungen für die Übernahme und Zusammenstellung der planungsrelevanten Grundlagen, Daten und Vorgaben auf der Basis vorliegender Verkehrsuntersuchungen sowie aus Angaben und Unterlagen des Auftraggebers und ergänzender Aufnahmen vor Ort.

1.1 Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsdaten

- Führung und Ausbaustandard des Radverkehrs, einschließlich der Wirtschaftswege
- Prüfung vorhandener Radverkehrsanlagen (Mindeststandards)
- ortsfeste Leit- und Informationseinrichtungen
- Zweiradabstellanlagen (Stellplatzangebot)
- Verknüpfungspunkte mit dem öffentlichen Verkehr
- vorhandene Verkehrsdaten (Zählungen, Prognose, etc.),
- Verkehrsentwicklungsplan, Gutachten, Planungen
- Führung und Belastung des derzeitigen und künftigen Straßennetzes
- Unfallstatistik

1.2 Siedlungsstruktur

- Daten zur Siedlungsstruktur und Flächennutzung
- Entwicklung der Wohn- und Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet
- Schulstandorte, Schülerzahlen mit Herkunftsorten
- weitere öffentliche Einrichtungen mit hohem Radverkehr (Sportstätten, Büchereien, etc.)
- relevante Gaststätten und Beherbergungsbetriebe

1.3 Planunterlagen

- Sichtung der vorliegenden Vorstellungen und Planungen (Radwegenetz, Konfliktpunkte und Konzeption) sowie Zusammenstellung entsprechender Übersichten
- Plangrundlagen zu Hauptverkehrsstraßen
- Übersicht zu Bereichen mit Verkehrsberuhigung
- Erfassung topographischer Verhältnisse
- Erfassung ausgewiesener Radwanderwege
- Radverkehrsbeschilderung
- Radwegweisung
- Radverkehrsnetz des Landkreises

Pos. 2 Erhebungen zum Radverkehr

- Wahlpositionen -

2.1 Zählung der Radverkehrsströme

Zählungen des Radverkehrs sind zur Analyse und Beurteilung des gesamten Radverkehrsaufkommens ebenso sinnvoll wie für einen zielgerichteten Ausbau des Radverkehrsnetzes. Zu diesem Zweck werden differenzierte und räumlich gestreute Zählungen des Radverkehrs vorgeschlagen. Die Erhebungen sollen als Vorher-Erhebung konzipiert werden und einen Eindruck über das gesamte Radverkehrsaufkommen der Gemeinde und dessen genaue Verteilung liefern. Sie geben ferner Hinweise zur Priorisierung anstehender Maßnahmen. Hierzu sind die verschiedenen Arten des Radverkehrs gleichermaßen zu berücksichtigen und dafür typische Querschnitte auszuwählen:

- Alltagsradverkehr (Beruf, Einkauf und Freizeit)
- Alltagsradverkehr Schüler
- Radtourismus

- Festlegung von Erhebungsumfang und -zeiten
- Erstellung individueller Zählformulare
- Einweisung des Zählpersonals
- Durchführen der Erhebung mit Schülern
- Datenprüfung und -aufbereitung
- Darstellung der Ergebnisse in Tabellen und Grafiken

2.2 Umfrage zum Radverkehr

- Abstimmung zu Zielen, Inhalten und zu befragenden Personengruppen
- Entwicklung eines Fragebogens
- Durchführen der Erhebung mit Schülern
- Datenprüfung und -aufbereitung
- Darstellung der Ergebnisse in Tabellen und Grafiken

Pos. 3 Verkehrsanalyse

In diesem Bearbeitungsschritt erfolgt die Verarbeitung der Bestandsaufnahmen und Erhebungsergebnisse zur Ermittlung und Darstellung der bestehenden Verkehrssituation.

- 3.1 Aufzeigen der Schwerpunkte des Radverkehrs im Alltag und in der Freizeit.
- 3.2 Ermittlung der Quelle-Ziel-Beziehungen und des Verlaufs der Radverkehrsbeziehungen
- 3.3 Aufzeigen von Diskrepanzen zwischen Radwegeangebot und Verlauf der Radverkehrsbeziehungen als Ansatzpunkt für die Überprüfung bzw. Ergänzung des Radverkehrsnetzes insbesondere im Zuge von Hauptverkehrsstraßen. Konflikte, Mängel und Lücken im Radverkehrsnetz werden beschrieben.

- 3.4 Bewertung realisierter Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung aktueller Anpassungen der StVO, der gestiegenen Anforderungen durch die vermehrte Nutzung elektronisch unterstützter Fahrräder sowie des neuen Regelwerkes (ERA 2010).
- 3.5 Ermittlung der kritischen Bereiche für den Radverkehr, Auswertung der Unfallstatistik des Auftraggebers mit Radfahrer-Beteiligung.
- 3.6 Vorbereitung und Durchführung eines Workshops mit Einbindung interessierter Bürger
 - Sammlung von Hinweisen zu Schwachstellen
 - Vorschläge zur Netzentwicklung, zu Service und Kommunikation
 - Diskussion von Wünschen und Anregungen
- 3.7 Darstellung der Analyseergebnisse in Plänen
Aufzeigen und Diskussion der Problembereiche
- Pos. 4 Überprüfung und Ergänzung des bestehenden Radverkehrsnetzes, Maßnahmenkonzeption
 - 4.1 Ausgehend von den Ergebnissen der vorausgegangenen Arbeitsschritte werden Planungskonzepte zum Radverkehrsnetz im Sinne einer Angebotsplanung erarbeitet. Dabei ist besonders auf die Attraktivität und Durchgängigkeit in der Routenführung für den Alltagsverkehr (insbesondere den Schülerverkehr) sowie auf die Eignung für Aspekte der Naherholung und des Fahrradtourismus zu achten.

Die Verbindungen im Radverkehrsnetz sollen möglichst direkt, jedoch unter Berücksichtigung der topographischen und räumlichen Verhältnisse, geführt werden. Aufgrund der vorliegenden Erfahrungen ist die Ausweisung eines Haupt- und Ergänzungsnetzes sinnvoll.

Die innerörtliche Einpassung in die Straßenräume und Wechselwirkungen zu anderen städtebaulichen und verkehrsplanerischen Zielvorstellungen ist zu berücksichtigen. Besonderes Augenmerk ist auf die Queueingstellen mit stark belasteten Achsen des Kfz-Verkehrs zu legen.

- 4.2 Hinsichtlich der bestehenden Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz werden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Die vielschichtigen Problemstellungen sind dabei mit den befassten Planungsinstitutionen bzw. Ämtern zu diskutieren.

Entwicklung differenzierter Lösungen zur Einrichtung bzw. Optimierung von Radverkehrsanlagen.

Dabei werden als mögliche Maßnahmen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen neben straßenbegleitenden Radwegen und Radfahrstreifen auch Markierungselemente wie Schutzstreifen für Radfahrer (= Angebotsstreifen), aufgeweitete Radaufstellstreifen, vorgezogene Haltelinien, Abbiegespuren und Radfahrerfurten sowie signalisierte Fahrradschleusen in Betracht gezogen.

Die Einpassung der Radverkehrsanlagen in die zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen wird durch drei beispielhafte Darstellungen sowie durch geeignete Musterlösungen dokumentiert.

Der aus verkehrsplanerischer Sicht erforderliche Ausbaustandard (separat, innerhalb der Fahrbahn, etc.) wird verbal und durch Skizzen erläutert. Besondere Lösungsvorschläge beziehen sich auf die Beseitigung bzw. Entschärfung von Gefahrenstellen und sonstiger Schwachpunkte.

Die erforderlichen, verkehrsregelnden und baulichen Maßnahmen werden jeweils in Maßnahmenblättern (siehe Anlage 2) aufgelistet und in einem Maßnahmenplan übersichtlich dargestellt.

- Pos. 5 Marketing, Service und Kommunikation
- Wahlposition -

Analyse bisher durchgeführter Marketingmaßnahmen zum Thema Radverkehr

Bewertung der durchgeführten Maßnahmen

Ausarbeitung von Marketing-Vorschlägen im Sinne einer umfassenden Förderung des Radverkehrs wie z. B. Aktionen zum Radfahren, Öffentlichkeitsarbeit, Förderung des Fahrradklimas, des Fahrradtourismus, etc. Dabei sollen unterschiedliche mit dem Radverkehr befassten Themen und Institutionen/Ämter berücksichtigt werden und Vorschläge zu deren Vernetzung entwickelt werden.

Neben dem Ausbau eines zusammenhängenden und dichten Radverkehrsnetzes ist gleichermaßen eine gezielte Bewusstseinsbildung sowie die Verbesserung weiterer Rahmenbedingungen erforderlich, um Verhaltensänderungen zugunsten einer umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl zu bewirken. Hierzu werden auf die konkrete Situation in der Gemeinde Rudersberg bezogene Ideen und Maßnahmen zur Verbesserung von Service und Kommunikation entwickelt. Der Rahmen für derartige Vorschläge ist in Anlage 1 aufskizziert.

Aufbereitung einer Prioritätenliste

Abstimmung mit dem Auftraggeber

- Pos. 6 Empfehlungen zu Radabstellanlagen und zur Verknüpfung ÖV-Rad
- Wahlposition -

Die Motivation zur Fahrradnutzung im Alltag ist von vielfältigen, subjektiven Gesichtspunkten abhängig. Einer davon ist die Form der Abstellmöglichkeit für das Fahrrad. Eine nachhaltige Qualitätssteigerung der Abstellmöglichkeit, unter Beachtung der Standortkriterien, bedeutet meistens gleichzeitig eine erhöhte Akzeptanz und damit Frequentierung von Radfahrern. Die qualitativen Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind vielfältig, personen- und standortabhängig. Vor diesem Hintergrund werden Standards und Hinweise zum öffentlichen und privaten Fahrradparken abgeleitet.

Geeignete Abstellmöglichkeiten, aber auch Lade- und Verleihstationen an Haltepunkten des öffentlichen Personennahverkehrs dienen der Verknüpfung der verschiedenen Systeme und verbessern die Chancen für

den Umweltverbund. Es ist zu prüfen, inwieweit solche Angebote in Rudersberg eine Ergänzung der Mobilitätsketten darstellen können.

Bestandserfassung von Radabstellanlagen an relevanten Dienstleistungseinrichtungen, öffentlichen und Freizeiteinrichtungen

Bewertung vorhandener Abstellanlagen

Ermittlung des weiteren Bedarfs an Fahrradabstellanlagen

Hinweise zur Aufstellung und Ergänzung von Abstellanlagen im öffentlichen Raum

Hinweise zur Aufstellung von Lade- und Verleihstationen

Hinweise zum privaten Fahrradparken (Stellplatzsatzung)

Überprüfung der Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme im ÖV

Aufbereitung einer Prioritätenliste

Abstimmung mit dem Auftraggeber

Pos. 7 Ausarbeitung des Planungskonzepts und Untersuchungsberichts

7.1 Ausarbeitung eines Planungskonzepts für ein Radverkehrsnetz mit Bewertung der Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit.

Abstimmung mit dem Auftraggeber

7.2 Grobe Einstufung des Aufwands der Maßnahmen

7.3 Zusammenfassung aller Untersuchungsergebnisse in einem Bericht

Präsentation des Radverkehrsplans