

Tätigkeitsbericht 2019/2020 Radverkehrskonzept für den Landkreis Aichach-Friedberg

Der Landkreis Aichach-Friedberg hat in der Sitzung des Kreisentwicklungsausschusses am 12.07.2017 beschlossen, ein Radverkehrskonzept zu erstellen. Grundlage ist das regionale Klimaschutzkonzept für den Wirtschaftsraum Augsburg, Maßnahme Nr. 17 „Fahrradregion 2020“. Durch Förderung des Radverkehrs soll ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden. Ziele sind die Reduzierung der Treibhausgase, die Gesundheitsförderung und eine deutliche Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split (30% - 50%).

Um diese Ziele zu erreichen, ist eine systematische und strategische Radverkehrsförderung notwendig. Dafür wurde in Zusammenarbeit mit den Kommunen, dem staatlichen Bauamt, den Fachstellen des Landratsamtes und weiteren Akteuren (z. B. Polizei, ADFC, Kreisverkehrswacht) ein Konzept für ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr unter Berücksichtigung des Freizeitverkehrs erstellt.

Für das Projekt wurde im März 2018 ein Antrag zur Förderung durch die Kommunalrichtlinie gestellt. Der Zuwendungsbescheid für das Vorhaben "Radverkehrskonzept für den Landkreis Aichach-Friedberg" (Klimaschutzteilkonzept) ging beim Landkreis am 1. Oktober 2018 ein. Damit wurden dem Landkreis bis zu 50% der beantragten Gesamtsumme als nicht rückzahlbare Zuwendung für die Planungsleistungen Dritter aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative (Bundesmittel) zugesagt. Der Bewilligungszeitraum war von 01.07.2018 bis 30.09.2019, Förderkennzeichen 03K08965.

Der Auftrag zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurde durch den Kreisentwicklungsausschuss am 16.05.2018 an das Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen, Aachen/München vergeben.

Da das Radverkehrskonzept in erster Linie die Nutzer betrifft, waren die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises aufgerufen, sich aktiv an dessen Erstellung zu beteiligen und Ihre Erfahrungen, Anregungen und Ideen einzubringen. Dazu fanden im September 2018 und Mai 2019 Bürgerworkshops in Aichach und Friedberg statt. Insgesamt beteiligten sich mehr als 100 Personen daran.

Ergänzend dazu konnten sie über die Meldeplattform RADar! Mängel im Radwegenetz (Behinderungen, Oberfläche, Verkehrsführung, Radwegweisung, ...) melden. Diese Mitteilungen flossen in das Radverkehrskonzept ein und wurden an die entsprechenden Baulastträger weitergeleitet.

Projektbegleitend fanden Arbeitskreissitzungen mit den Fachbehörden, Baulastträgern, den benachbarten Landkreisen, der Stadt Augsburg und weiteren Akteuren wie ADFC und Kreisverkehrswacht statt. In den Abstimmungsgesprächen wurden u.a. Ziele für die Erstellung des Radverkehrskonzepts definiert und die Planungsschritte abgestimmt.

Das Radverkehrskonzept für den Landkreis Aichach-Friedberg, das am 24.07.2019 vom Kreistag einstimmig beschlossen wurde, konnte im September 2019 fristgerecht abgeschlossen und abgerechnet werden. Insgesamt zuwendungsfähig waren Kosten in Höhe von 87.798,00 €, die Zuwendung aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative betrug 43.899,00 € (50 %).

Alle Ergebnisse (Endbericht, Maßnahmenlisten, Konzepte) wurden der Öffentlichkeit und den Kommunen über die Internetseite des Landratsamtes unter <https://lra-aic-fdb.de/hier-leben/von-a-nach-b/radverkehrskonzept> zur Verfügung gestellt. Die Daten können über einen Link aus der Cloud des Landratsamtes heruntergeladen werden (<https://cloud.lra-aic-fdb.de/index.php/s/YpL34aHW4qeY5TT>).

Die Verwaltung wurde vom Kreistag beauftragt, die Kommunen bei der Umsetzung der baulichen Maßnahmen zu unterstützen und zu Fördermöglichkeiten zu beraten. Dafür wurde und wird das Radverkehrskonzept in den dafür zuständigen Gremien der Kommunen vorgestellt, dessen Ziele erläutert und auf die wichtigsten Maßnahmen eingegangen. Bisher geschah dies im Verkehrsausschuss Affing (03.07.19) und Bauausschuss Friedberg (30.01.20) sowie in den Gemeinderäten Rehling (06.07.20), Aindling (28.07.20) und Schmiechen (03.08.20).

Am 11.09.2020 wurde das Radverkehrskonzept nochmals in der Bürgermeisterdienstversammlung vorgestellt, um insbesondere die neu gewählte Bürgermeisterin und die neu gewählten Bürgermeister zu informieren.

Leider waren aufgrund der Corona-Situation im Frühjahr (März – Juni) und wieder ab November 2020 keine weiteren Vorstellungen in den Gremien möglich. Die punktuellen Mängel, die kurzfristig beseitigt werden können und sollen (z.B. Beschilderungs- oder Markierungsmängel), werden nun für jede Gemeinde zusammengefasst und die Informationen mit Beschreibung und Fotos an die Kommunen weitergegeben.

Im Bereich Kommunikation, Service und Information wurde eine Übersicht der Fördermöglichkeiten erstellt, aktualisiert und den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Der Landkreis kann hier bei der Antragstellung beratend tätig sein. Des Weiteren wurden die verschiedenen Möglichkeiten zum Thema Grunderwerb zusammengefasst und an die Gemeinden weitergeleitet.

Ein „Leitfaden Radverkehr im Landkreis Aichach-Friedberg“ ist in Bearbeitung.

Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen wurde weiter forciert. Die Radverkehrskonzepte der Landkreise Fürstfeldbruck und Dachau sowie Augsburg wurden abgestimmt, ebenso die Radwegeanschlüsse der Stadt Schrobenhausen (Landkreis Neuburg-Schrobenhausen) an das (Alltags- und Freizeit-)Radwegenetz im Landkreis Aichach-Friedberg.

Anfragen von Kommunen oder Bürgern wurden zeitnah beantwortet und ggf. an die entsprechende Stelle weitergeleitet. Insgesamt wird das Radverkehrskonzeptes in enger Abstimmung mit dem vorhandenen touristischen Radwegenetz (Sachgebiet 12, Frau Eder) und den lokalen Radverkehrsstrukturen umgesetzt.

Der Landkreis hat eine zentrale Schlüsselrolle bei der Radverkehrsförderung: Er ist Koordinator, Berater und Ansprechpartner für die Kommunen und Ihre Bürger. Ansprechpartnerin für den Alltagsradverkehr beim Landkreis Aichach-Friedberg ist Dipl.-Geogr. Ulrike Schmid.

Zusammenfassung Radverkehrskonzept

Der Landkreis Aichach-Friedberg gehört zum Großraum Augsburg und liegt damit in einer Wachstumsregion in Deutschland. Durch die Nähe zu Augsburg und München hat der Landkreis viele Auspendler, aber auch Ein- bzw. Binnenpendler. Dies führt zu einer wachsenden Nachfrage von Mobilitätsangeboten, die in der aktuellen Situation insbesondere der Kfz-Verkehr auffangen muss.

Das heutige Mobilitätssystem, das vorwiegend auf dem Kfz-Verkehr aufbaut (seit den 60er Jahren, Stichwort „Autogerechte Stadt“), bringt auch Probleme mit sich: Neben der Verkehrssicherheit stehen insbesondere die Leistungsfähigkeit (Stau) und der Umwelt-/Klimaschutz (Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, Minderung der klimaschädlichen Emissionen) im Fokus der öffentlichen Diskussion. Während es in anderen Bereichen (Industrie, Dienstleistung, private Haushalte) gelungen ist, den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren, bleibt der Ausstoß im Verkehrssektor konstant bzw. zeigt eine leicht steigende Tendenz (siehe auch Energie- und Treibhausgasbilanz 2015, Landkreis Aichach-Friedberg).

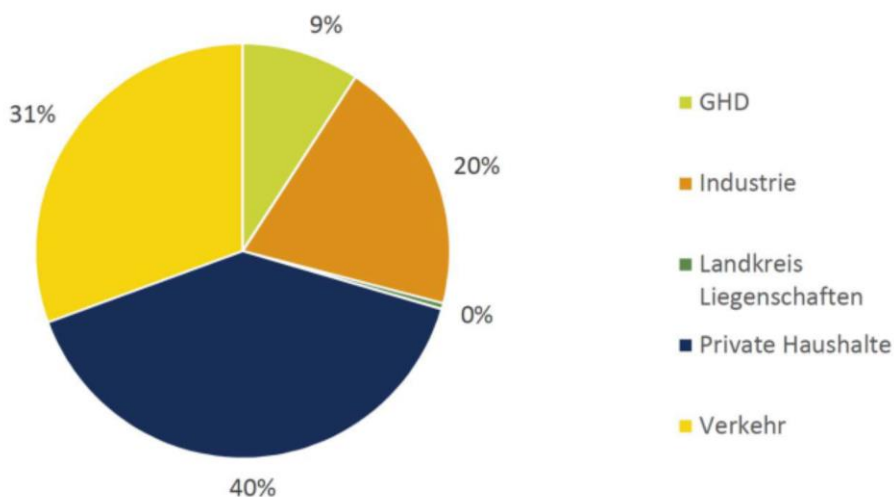


Abb. 1: THG-Emissionen im Lkr. AIC-FDB, aufgeteilt nach Sektoren [tCO₂äqu]

Auch die aktuell stark priorisierte Elektromobilität wird dieses Problem nicht lösen:

- E-Autos sind aufgrund des Strommixes aktuell nicht frei von THG-Emissionen (E-Auto ~105 g[CO₂], Verbrenner ~145 g[CO₂], Stand 2019), die Umstellung dauert noch Jahrzehnte.
- Die Flächenkonkurrenz zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr bleibt bestehen (E-Autos benötigen die gleichen Verkehrs- und Parkflächen wie Verbrenner).
- Die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge wird sich nicht signifikant verringern, v.a. wenn E-Autos bei der Kfz-Steuer bevorzugt werden.

Es ist daher unerlässlich, für die verschiedenen Wegelängen und Wegearten ein entsprechendes Angebot an Verkehrsmitteln zu schaffen (Fußverkehr, Radverkehr, MIV,

ÖPNV, ...). Diese nachhaltige Mobilität soll möglichst umwelt-, flächen- und ressourcensparend umgesetzt werden. Ein Baustein ist dabei der Ausbau des Radverkehrsnetzes und der ruhenden Verkehrsanlagen (Abstellplätze) sowie die Verknüpfung mit dem MIV und ÖPNV (Pendlerparkplätze, Mobilitätsdrehscheiben, ...). Auch Carsharing-Modelle können hier einen Beitrag dazu leisten.

Die Säulen der Radverkehrsförderung sind

- **Infrastruktur** (geplantes Netz, Ausbau- und Qualitätsstandards, Netzanalyse)
- **Service** (Fahrradabstellanlagen, Fahrradverleihsysteme, Ladestationen, Servicestationen, regelmäßige Unterhaltspflege auf und an Radwegen wie Heckenschneiden, Schnee räumen, ...)
- **Information** (Beschilderung, Marketing, Schulwegpläne, ...)
- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit** (Mobilitätserziehung und -bildung, schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement, Bürgerdialog, ...)

Radfahrende sind in zwei Zielgruppen aufzuteilen: den Freizeitverkehr und den Alltagsverkehr. Die Anforderungen an diese Zielgruppen unterscheiden sich zum Teil deutlich, es gibt aber auch Synergieeffekte. Im Radverkehrskonzept wurde die Zielgruppe der Fahrradfahrenden, die ihre Wege im Alltag zurücklegen (z.B. Schule, Beruf, Ausbildung, Einkaufen, ...), in den Mittelpunkt gestellt. Diese möchten sicher und zügig, ohne Umwege und auf gut befahrbaren Wegen ihr Ziel erreichen. Vor allem für Frauen, Kinder und Senioren spielt das Thema soziale Sicherheit eine große Rolle.

Der Radverkehrsanteil im Landkreis Aichach-Friedberg liegt bei etwa 9 - 10 % (siehe Studie „Mobilität in Deutschland“, 2017). Dabei ist der Anteil der Radfahrenden in verdichteten Räumen wie Aichach und Friedberg vermutlich höher (ca. 12 – 15 %) als in sehr ländlichen Regionen wie z. B. Pöttmes oder Ried (ca. 7 %). Ausschlaggebend ist dabei auch die täglich zurückgelegte Wegestrecke. Laut dieser Studie liegt der Anteil der täglichen Wegelängen bis 1 km bei 19 %, von 1 - 5 km bei rund 30 % und 5 - 10 km bei ca. 16 %.

Die Wegestrecken, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, liegen genau in diesem Bereich (mit Pedelec sogar bis 15 km). Damit sind rund 2/3 der Wegestrecken im Landkreis Aichach-Friedberg potenziell für den Radverkehr geeignet.

Auch die Qualität der Radinfrastruktur spielt eine Rolle. So sind Oberflächenbeschaffenheit und Wegebreiten, Beschilderungen, intuitive Wegeführung, Überleitungen u.v.m. ausschlaggebend für die Nutzung. Rund 60 % der Bürgerinnen und Bürger würden gerne Radfahren, nutzen es auch gelegentlich auf kurzen Strecken oder in der Freizeit, trauen sich aber nicht, längere Wege im Alltag zu fahren, weil sie die vorhandenen Gegebenheiten für zu unsicher halten („level of traffic stress“).

Hier knüpft das Radverkehrskonzept mit seiner Angebotsplanung an. Die Infrastrukturmaßnahmen sollen durchgängige, überregionale Verbindungen schaffen. Dafür wurden Qualitätskriterien festgelegt, die Führungsformen innerorts und außerorts sowie deren Dimensionierung definiert. Diese Empfehlungen gehen auch über die gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien hinaus, um künftig eine tragfähige Radinfrastruktur zu gewährleisten.

Dem Radverkehrskonzept liegt eine Ausgangsanalyse (Bestandaufnahme) zugrunde, die alle relevanten Daten wie Strukturdaten, Infrastruktur, bestehende Service-, Informations- und Kommunikationsangebote sowie Unfalldaten erfasst. Der nächste Schritt war die Netzplanung. Dazu wurden alle relevanten Daten ausgewertet und ein idealtypisches Netz der Zielverbindungen erstellt, das mit den Baulastträgern, den Fachstellen und weiteren Akteuren abgestimmt wurde (= Prüfnetz). Im Anschluss konnte das Planungsbüro die Erfassung der Wegeführungen nach den vordefinierten Qualitätskriterien vor Ort durchführen. Die vorliegenden Daten wurden gegenübergestellt (Ist- und Soll-Zustand) und daraus ein Maßnahmen- und Handlungskonzept erstellt.

Weitere Bestandteile waren das Handlungskonzept zur multimodalen Verknüpfung, das Fahrradabstellanlagen- und ein Controlling-Konzept. Des Weiteren wurden eine Energie- und CO₂-Bilanz und eine Potentialanalyse auf Grundlage vorhandener Daten erarbeitet. Hier wurde ersichtlich, dass sich bereits durch kleine Maßnahmen und Verhaltensänderungen im Verkehrssektor erhebliche Mengen an Kohlendioxid, Stickoxiden und Feinstaub einsparen lassen.

Geht man davon aus, dass sich der Modal Split im Landkreis Aichach-Friedberg aufgrund der umgesetzten Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept entsprechend der Abbildung 2 ändert und sich der CO₂-Ausstoß durch die Energiegewinnung aus Ökostrom deutlich verringert, könnten bis zum Jahr 2050 im besten Fall bis zu 80.000 t CO₂ pro Jahr eingespart werden (siehe Abb. 3).

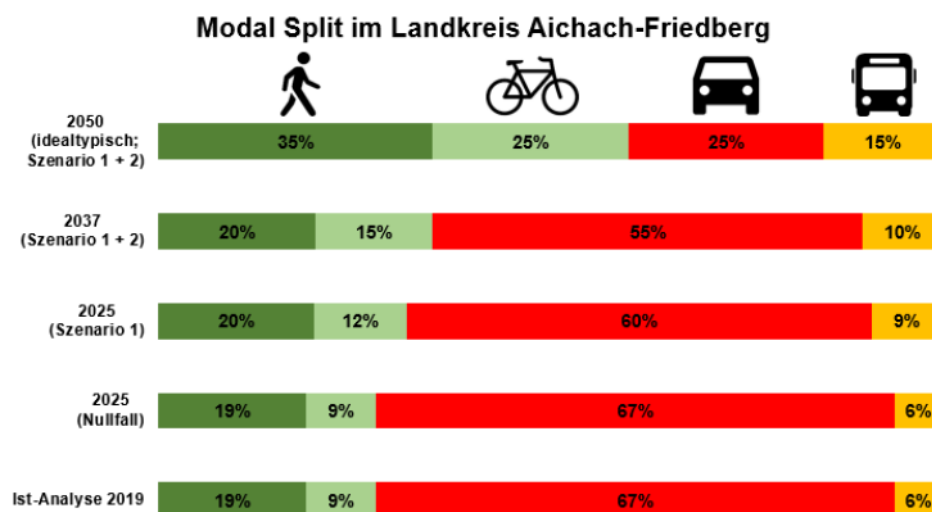


Abb. 2: Geplante Veränderung des Modal Split im Landkreis Aichach-Friedberg.

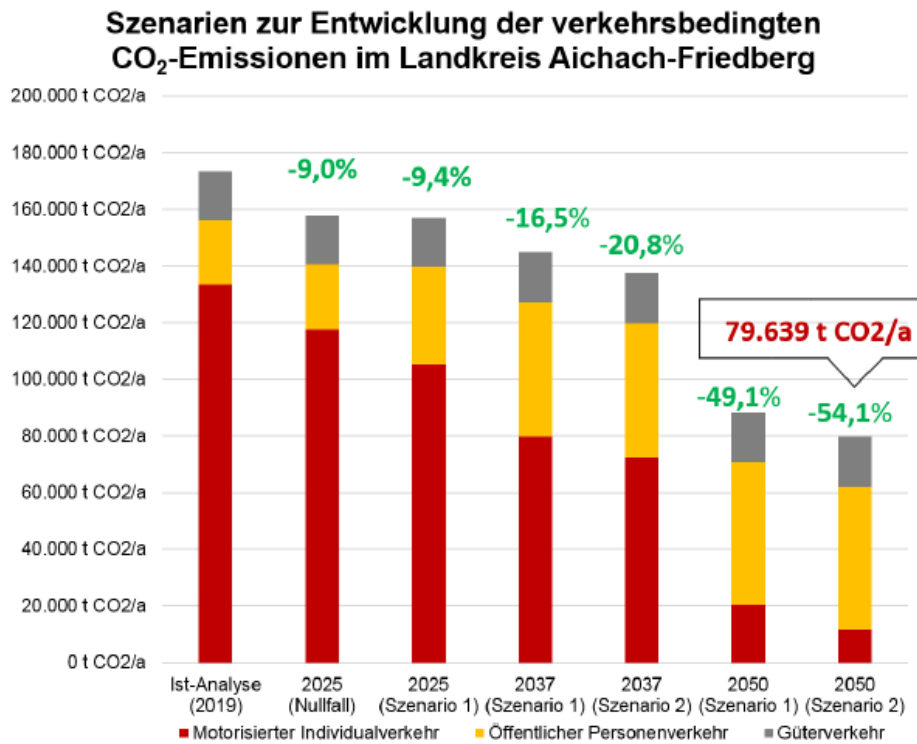


Abb. 3: Szenarien zur Entwicklung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen im Landkreis Aichach-Friedberg.