

## Vorgehensweise zur Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Welterbestadt Quedlinburg

Nach der geltenden Richtlinie, den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) stellt sich der reguläre Ablauf für ein Radverkehrskonzept wie folgt dar:



**Bild 2: Ablauf einer Radverkehrsnetzplanung für den zielorientierten Alltagsradverkehr**

Eine Einbindung des touristischen Radverkehrs ist hierbei als ein z.T. paralleles Netz möglich.

## **1. Vorüberlegungen - Planungsraum, Stand der Netzplanung**

Eine erste Untersuchung zu den Umlandverbindungen liegt seit Mai 2019 vor und könnte zu einem Radverbindungskonzept weiterentwickelt werden, welches die Alltags- und Freizeitverbindungen beleuchtet.

Die Stadt Halberstadt arbeitet seit ca. 2 Jahren an einer solchen Konzeption in Eigenregie. In einem Arbeitsgespräch hat der dortige Verkehrsplaner die vorliegenden Arbeitsergebnisse vorgestellt und schätzt den bisherigen Zeitaufwand auf ca. 130 Stunden für die Bestandserhebung, allgemeine Analysen und Abstimmung mit den Ortsbürgermeistern ein. Die Analyse war schon weit fortgeschritten, aber noch nicht abgeschlossen.

Da die Welterbestadt Quedlinburg etwas kleiner als Halberstadt ist, der Grundaufwand aber gleichbleibt, wird der Zeitaufwand für diesen Arbeitsschritt auf

**ca. 130 Stunden**

geschätzt.

## **2. Netzanforderungen - Quellen und Ziele, Luftliniennetz/Wunschlinien**

Aus der Netzanalyse muss eine Netzhierarchie der einzelnen Quellen und Ziele entwickelt und die angestrebten Qualitäten in Bezug auf Netzdichte und Wegebeschaffenheit festgelegt werden. Dabei unterscheiden sich die Anforderungen für touristischen und Alltagsradverkehr zum Teil erheblich, auch wenn streckenweise dieselben Wege genutzt werden.

Dazu ist schätzungsweise ein Zeitaufwand von

**100 Stunden**

anzunehmen., wovon ein großer Teil für Abstimmungen aufgewendet werden muss.

Zweckmäßig ist es die Arbeitsschritte 3., 4. und 5. zusammen zu bearbeiten, um Synergien zu nutzen und Doppelarbeiten zu vermeiden. Hierbei ist die Beauftragung eines Fachbüros erforderlich.

## **3. Bestandsanalyse - Qualität der vorhandenen Strecken und Knoten und geplante Veränderungen vorhandene Nachfrage auf den Strecken und an Knoten (aus Zählungen), Stärke der Quelle-Ziel-Beziehungen aus Befragungen, Modellierungen**

## **4 Netzkonzept - Umlegung auf Straßen und Wege, Zuordnung zu Netzkategorien, Abstimmung mit Netzkonzepten Dritter**

## **5. Handlungskonzept - Lösungen für Mängel und Netzlücken, Maßnahmenplan, Prioritätenliste, Realisierungshorizonte, Finanzierungskonzept**

Der Erfahrungsaustausch mit Halberstadt hat ergeben, dass dort das aktuell erstellte Verkehrskonzept ebenfalls extern erarbeitet wurde, obwohl ein ausgebildeter Verkehrsplaner in Vollzeit innerhalb der Verwaltung beschäftigt ist. Mit der Erarbeitung eines innerstädtischen Radverkehrskonzeptes wurde in Halberstadt bisher noch nicht begonnen.

Für die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Kernstadt Quedlinburg wurden 2018 Angebote eingeholt. Der zu erwartende Arbeitszeitaufwand wurde bei der abgefragten Bearbeitungstiefe (vorrangig ohne große bauliche Mittel umzusetzende Maßnahmen) auf ca. 320 Stunden angesetzt. Hinzu kommen ca. 20 % Aufwand zur Planungsbegleitung innerhalb der Stadtverwaltung (Arbeitskreise, Workshops, Stadtrat und Ausschüsse, Abstimmungen, Datenbereitstellung etc.) → ca. 65 Stunden, sowie ca. 30 % des Aufwandes in der Kernstadt für Radverkehrskonzepte in den Ortsteilen → ca. 115 Stunden

Das ergibt einen Gesamtaufwand von

**ca. 500 Stunden**

wovon ca. 400 Stunden vergeben werden müssen.

Weil die Ergebnisse der vorherigen Planungsschritte zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bekannt sind, können die für 3., 4., 5. geschätzten Zeitanteile unbedingt als Schätzwerte zu werten. Größere Abweichungen sind zu erwarten.

## **6. Abwägung und Entscheidung**

Nach Vorliegen des fachlichen Planwerkes sind Art und Umfang der Abwägung und Entscheidung festzulegen. Ein Beschluss durch den Stadtrat oder eine öffentliche Auslegung wie im Bauleitplanverfahren sind nicht festgeschrieben, können sich aber als durchaus sinnvoll darstellen.

## **7. Umsetzung und Wirkungskontrolle**

Der Umfang der Umsetzung und Wirkungskontrolle hängt stark von den Ergebnissen und den zur Verfügung stehenden Mitteln ab. Eine Einschätzung ist darum zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.

Von einem Radverkehrskonzept werden nicht sämtliche Belange des Radverkehrs abgedeckt.

Z.B. ist ein Wegweisungskonzept in einem Radverkehrskonzept nicht enthalten und stellt ein eigenes Planwerk dar.

Im Innenstadtverkehrskonzept von 2005 erfolgte unter dem Punkt 3.5 Rad- und Fußverkehr eine Überprüfung der Notwendigkeit und Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen. Unabhängig von einem Radverkehrskonzept muss eine Überprüfung dazu erfolgen, da sich die baulichen Gegebenheiten und gesetzlichen Grundlagen geändert haben.

Seit der 46. StVO-Novelle vom 1. September 2009 ist die Benutzungspflicht entsprechend ausgewiesener Radwege (Zeichen 237, 240 und 241 StVO) u.a. an die Mindeststandards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) gebunden. Um die Sicherheit von Radfahrern zu gewährleisten und die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen einzuhalten, müssten sämtliche ausgewiesenen Radwege auf die Benutzungspflicht überprüft werden und diese ggf. aufgehoben werden.

Erfassung und Beurteilung der bestehenden benutzungspflichtigen Radwege

→ ca. 60 Stunden

Anpassung der Verkehrsregelung muss mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen.

Weiterhin können Sonderthemen, wie z.B. touristische Angebote, die Förderung sportlicher Radnutzungen wie z.B. Mountainbike-Routen, Förderung der E-Mobilität etc. wichtig sein. Der Aufwand richtet sich dabei nach dem jeweiligen Projekt.