

9. Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Gemeinde Ilvesheim; Beschluss.

Sachverhalt:

Die Gemeinde Ilvesheim möchte grundsätzlich den Radverkehr fördern. In den Leitsätzen der Zukunftswerkstatt Ortsentwicklung und Verkehr steht dazu: „Ilvesheim versteht und präsentiert sich als eine fahrradfreundliche Gemeinde und handelt auch sichtbar als eine solche.“ Und „Die Bürger Ilvesheims nutzen das Fahrrad gerne und häufig in Alltag und Freizeit.“ Deswegen sollte ein aktuelles Radverkehrskonzept aufgestellt werden. Im Radverkehrskonzept soll sowohl eine Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, als auch weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs (Abstellanlagen, Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln, Öffentlichkeitsarbeit, etc.) berücksichtigt werden.

Verkehrsplanung für Radfahrer ist nicht zuletzt eine Angebotsplanung, die eine Nachfrage erzeugen kann, wo bisher noch wenig Rad gefahren wird. Die Radverkehrsnetzplanung sollte sich daher nicht nur auf das derzeitige Radverkehrsaufkommen und die heutigen Hauptströme des Radverkehrs beschränken, sondern auch zukünftige und potenzielle Radverkehre berücksichtigen. Das Leitbild der Gemeinde Ilvesheim wird dabei berücksichtigt, insbesondere die Leitsätze zu Ortsentwicklung und Verkehr.

Bei der fahrradfreundlichen Ausgestaltung der Gemeinde geht es nicht nur um Fahrradwege, sondern generell um Radverkehr unter dem Gesichtspunkt der Alltagstauglichkeit. Das bedeutet die Orientierung an den Zielen des Berufsverkehrs und des Schülerverkehrs, an öffentlichen Einrichtungen sowie die Ausrichtung auf Einkaufsbereiche und Freizeiteinrichtungen. Darüber hinaus soll Ilvesheim besser an das Netz der überörtlichen Radrouten im Norden und Süden der Gemeinde angebunden werden, um besser als Teil der Metropolregion und als Ausflugsziel wahrgenommen zu werden.

Das Radverkehrskonzept soll den Radverkehr als System betrachten und alle Bedürfnisse des Alltags- und Freizeitradlers – von der Haustür bis zum Ziel –

berücksichtigen. In das Konzept fließen aktuelle Erkenntnisse aus der Literatur als auch die Wünsche und Anregungen Bürgerinnen und Bürger mit ein.

Für die Gemeinde Ilvesheim wurde ein geschlossenes Routennetz erarbeitet. Dabei wurden bestehend Straßen- und Radverkehrsanlagen sinnvoll durch ausgewählte Streckenabschnitte ergänzt. Das vorgeschlagene Routennetz verbindet dabei die wesentlichen radrelevanten Ziele.

Auf Grundlage des definierten Liniennetzes wurde eine Bestandsaufnahme der Radverkehrsführungen erstellt. Die Analyse der aktuellen Situation in Ilvesheim umfasste die Beurteilung des Straßen- und Wegenetzes hinsichtlich der Nutzbarkeit für den Radverkehr. Der bauliche Zustand der unterschiedlichen Führungsformen wurde im Rahmen einer Befahrung überprüft. Dazu zählten Informationen zu Breite und Zustand der Radverkehrsanlage, Seitenräume, Beschilderung und Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr.

Auf Basis der Befahrung wurden diejenigen Streckenabschnitte identifiziert, auf denen für einen fließenden und umwegsarmen Radverkehr Handlungsbedarf besteht. Die bestehenden Netzlücken bzw. Netzlücken wurden kategorisiert. Für die Behebung der Problembereiche wurden anschließend Lösungsvorschläge erarbeitet und eine Priorisierung festgelegt.

Neben dem Ausbau und der Optimierung von Radinfrastruktur und Netzkonzeption sind für eine ansteigende Nutzung des Fahrrads weitere, sogenannte Begleitmaßnahmen zu empfehlen. Beispiele hierfür bilden Aufgabenfelder wie Service und Dienstleistung, Information und Kommunikation.

Die Koordinierung der inhaltlichen Arbeit erfolgte in Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe „Radverkehrskonzept“. Darüber hinaus wurde das vorliegende Radverkehrskonzept im Rahmen einer Bürgerversammlung den Einwohnern der Gemeinde Ilvesheim vorgestellt.

Die Gemeinde Ilvesheim hat mit 8.836 Einwohnern (Stand: 31.09.2013) eine kompakte und homogene Bebauung. Durch die relativ dichte Bebauung sind die

Ziele in Ilvesheim aufgrund der kurzen Entfernungen sehr gut erreichbar. Diese kurzen Entfernungen bieten günstige Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrads. Radverkehrsplanung ist in erster Linie eine Angebotsplanung, d.h. es wird ein Netz entwickelt, welches über die reine Bedarfsdeckung hinausgeht. Dieses Netz wird dementsprechend nicht nach Zählungen des Radverkehrs im Straßennetz gestaltet. In der Regel ist davon auszugehen, dass auf unattraktiven oder gefährlichen Routen wenig Rad gefahren wird, selbst wenn dort der Wunsch danach besteht. Die Netzkonzeption gestaltet sich vielmehr über die Beantwortung der Frage, welche Quell-Ziel-Verbindungen nachgefragt werden könnten. Bei der Konzeption eines Radverkehrsnetzes müssen deshalb alle wichtigen Quellen und Ziele des Radverkehrs in die Planung mit einbezogen werden.

In der Netzkonzeption des Ilvesheimer Radverkehrsnetzes wurde auf das bestehende Netz der Straßen- und Radverkehrsanlagen aufgebaut und durch ausgewählte Streckenabschnitte ergänzt. Die allgemeinen radrelevanten Ziele (z.B. Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen sowie Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten) und Wohngebiete sind in das Netz eingebunden. Das vorgeschlagene Netz ist damit vorrangig auf den Alltagsradverkehr ausgerichtet. Der Schulverkehr ist ein bedeutender Bestandteil des Radverkehrs in Ilvesheim. Die sich hier ergebenden Hauptachsen verlaufen zum einen entlang der L538 (Feudenheimer Straße) von und nach Feudenheim. Zum anderen besteht eine wichtige Verbindung zum Schulzentrum in Ladenburg (Carl-Benz-Gymnasium, Merian-Realschule, Werkrealschule). Hier gibt es zwei mögliche Routen: Entweder über den eigenständigen Weg durch das Naturschutzgebiet unterhalb der L542 oder nördlich des Neckarkanals im Anschluss an die Siemensstraße.

Darüber hinaus wurde die Anbindung an das regionale Radwegenetz berücksichtigt. Insbesondere die um Ilvesheim herum verlaufenden (Fern-)Radwege sollten an das Radwegenetz angebunden werden. Dazu zählen der Rheintal-Radweg durch Ladenburg (im Osten von Ilvesheim) und der Neckartal-Radweg durch Seckenheim (im Süden). Es wurde schließlich ein Liniennetz definiert, das sich in ein überörtliches und ein innerörtliches Netz differenzieren lässt. **Bild 1** zeigt wichtige Ziele und das Netz von Radrouten in der Gemeinde Ilvesheim. Die wich-

tigsten radverkehrsrelevanten Ziele sind erschlossen, wenn das Routennetz geschlossen und sicher befahrbar ist.

Das in **Bild 1** (Anlage zum Radverkehrskonzept) dargestellte Liniennetz war die Grundlage für die Bestandsaufnahme. Die darin enthaltenen Strecken wurden im Mai 2013 befahren und auf ihre Beschaffenheit überprüft. Die Ortsbesichtigung umfasste dabei neben den innerörtlichen Straßen auch die relevanten Wege außerhalb der Bebauung.

Im Zuge der Befahrung wurden verschiedene Problembereiche festgestellt, die wiederholt auftraten und sich kategorisiert darstellen lassen. Es wurde in Abstimmung mit der Arbeitsgruppe „Radverkehrskonzept“ eine detaillierte Mängelliste mit konkreten Problemstellen erarbeitet. Die Mängel sind in **Bild 3** verortet und werden in **Anlage 1** tabellarisch aufgelistet sowie erläutert.

Die Gestaltung und Herrichtung der untersuchten Streckenabschnitte für den Radverkehr beinhaltet strecken- und knotenpunktbezogene Verbesserungsmaßnahmen an den ermittelten Schwachstellen. Bei der Maßnahmenplanung sollte der gezielte Einsatz von Haushaltsmitteln für zunächst besonders wichtige Einzelmaßnahmen unter der Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten erfolgen. **Anlage 1** enthält den gemeinsam mit der Arbeitsgruppe „Radverkehrskonzept“ erarbeiteten tabellarischen Maßnahmenkatalog für den Ilvesheimer Radverkehr. Die empfohlenen Maßnahmen sind nach ihrer Kennung und den fünf identifizierten Handlungsfeldern sortiert. Darüber hinaus sind geschätzte Kosten angegeben und erfolgte eine Stufung nach Prioritäten (siehe **Kapitel 6.3**). **Bild 4** zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Behebung der bestehenden Mängel. Darüber hinaus sind in **Anlage 2** die vorgeschlagenen Maßnahmen bildlich dargestellt. Neben den im Maßnahmenkatalog vorgeschlagenen Beschilderungskombinationen werden hier Beispiele für die Markierung von Schutzstreifen und Piktogrammen dargestellt

Um die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Ausbaus besonders effizient und unter Berücksichtigung der finanziellen Mittel umsetzen zu können, wurden die Maßnahmen nach Prioritäten gewichtet.

Kurzfristiger Handlungsbedarf: Bei kurzfristigem Handlungsbedarf handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen, die einen geringen finanziellen und administrativen Aufwand benötigen. Es wird vorgeschlagen, alle kurzfristigen Maßnahmen zeitnah durchzuführen, es wird daher keine Reihenfolge vorgeschlagen.

Langfristiger Handlungsbedarf : Bei den langfristigen Maßnahmen wird vorgeschlagen, den Abschnitten mit den Kennungen **A5b** und **N4** sowie **C1a** und **C1b** eine erhöhte Priorität zuzuordnen. Darüber hinaus sind die Maßnahmen in Seckenheim (**A7**, **B6** und **E1**, Brückenstraße) als sehr wichtig einzustufen. Da sie sich jedoch außerhalb der Ilvesheimer Gemarkung befinden, bedürfen sie entsprechend einer Kooperation mit der Stadt Mannheim und den dortigen Interessengruppen.

Für die aufgelisteten Maßnahmen wurden pauschale Kostenschätzungen abgegeben. Die Bearbeitungsgrundlage zum Kostenrahmen ist unterteilt nach den folgenden Leistungsgruppen aus der „Anweisung zur Kostenberechnung von Straßenbaumaßnahmen“ (AKS): Leistungsgruppe 2 – Untergrund, Unterbau, Entwässerung; Leistungsgruppe 3 – Straßenoberbau; Leistungsgruppe 8 – Ausstattung. Aufgrund der Planungstiefe können nur die grundlegenden Arbeitsschritte mit den entsprechenden Einheitspreisen der Haupttätigkeiten angesetzt werden. Nebentätigkeiten und Detailarbeiten werden unter einem pauschalen Zuschlag zusammengefasst. Im Kostenrahmen **nicht** enthalten sind: Grunderwerb; Herstellung / Verlegung von Versorgungsleitungen / Entsorgungsleitungen / Beleuchtung.

Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen handelt es sich nicht um eine Detailplanung sondern um Empfehlungen, deren Machbarkeit im Lageplan grundsätzlich überprüft wurde. Vor einer Umsetzung sind die Maßnahmen und die geschätzten Kosten mit der Straßenbaubehörde abzustimmen und im Detail zu planen.

Die geschätzten Kosten für die kurzfristig durchführbaren Maßnahmen belaufen sich auf etwa 20.000 €. Für die langfristigen Lösungsvorschläge mit hoher Priorität wurden Kosten in Höhe von etwa 45.000 € geschätzt. Die Kosten der weiteren langfristigen Maßnahmen belaufen sich auf etwa 37.000 €. Hierbei nicht enthalten sind die langfristigen Maßnahmen B3 und B5, wo evtl. auch ein Ausbau als Kreisverkehr angestrebt wird.

Die konsequente Weiterentwicklung und Optimierung der Rahmenbedingungen für eine verstärkte Nutzung des Fahrrads kann nur dann gelingen, wenn die formulierten Maßnahmen (**siehe Bild 4**) in einem integrierten Zusammenhang geplant und durchgeführt werden. Radverkehrsförderung ist dementsprechend als umfassendes System zu verstehen und schließt neben der Optimierung von Radinfrastruktur und Netzkonzeption auch Themenfelder wie Service und Dienstleistung, Information und Kommunikation mit ein. Beispiele hierfür sind:

Fahrradverleih und Dienstfahrräder

Vorstellbar wäre in diesem Zusammenhang gemeindeinterne Fahrräder während der Arbeitszeit zur Verfügung zu stellen. Diese kostengünstige Maßnahme (günstiger als Firmenwagen) stärkt das Fahrrad-Image in der Öffentlichkeit und fördert zudem die Gesundheit. Darüber hinaus könnte ein kleiner Verleih- und Proberpool angeboten werden, der Einwohnern, die hohe Investitionskosten scheuen, eine Möglichkeit gibt verschiedene Produkte (Alltagsräder, Elektrofahrräder, Lastenräder, Fahrradanhänger, Packtaschen) zu testen, deren Nützlichkeit zu entdecken. Größenordnung: 2-3 Elektroräder und 2-3 Fahrräder mit Möglichkeit zum Lastentransport

Öffentliche Serviceeinrichtung

Stationen, die es dem Radfahrer ermöglichen sein Fahrrad selbst zu reparieren oder mit Luft zu versorgen, können verhindern, dass kleinere Mängel an Fahrrädern dazu führen, dass das Rad nicht mehr benutzt wird. Hierzu gehört die Bereitstellung von Werkzeug, Fahrradpumpen und evtl. ein Schlauchautomat.

Vernetzung mit ÖPNV

Radverkehr und Öffentlicher Verkehr ergänzen sich gegenseitig gut. Um die Potenziale des Umweltverbundes voll auszuschöpfen, sollten die Schnittstellen dieser beiden Verkehrsmittel verbessert und miteinander verknüpft werden. Neben der Fahrradabstellsituation (siehe **Kapitel 6.1**) ist hier besonders die Fahrradmitnahme in Bussen zu überprüfen. Gegenwärtig ist die Möglichkeit das eigene Fahrrad in den durch Ilvesheim verkehrenden Bussen (Linien: Rhein-Neckar-Bus 625, 626 und 628) bereits sehr gut gegeben. Werktags ist dies vor 6:00 Uhr und nach 9:00 Uhr möglich. Samstags, sonn- und feiertags ist die Fahrradmitnahme ganztägig

gestattet. Diese Möglichkeit der Fahrradmitnahme sollte unbedingt beibehalten und evtl. sogar auf die morgendliche Spitze ausgeweitet werden.

Information und Kommunikation

Informationsmaterial für Radfahrer (Auskünfte zur Fahrradinfrastruktur, Hinweise über fahrradfreundliche Routen sowie spezielle Servicestellen) kann die Anzahl an Radfahrern sichtlich steigern. Allgemeine Informationen können in Form von Broschüren, Infoblättern oder Bekanntmachungen im Gemeindeblatt weitergegeben werden. Darüber hinaus kann das Internet als Informationsmedium herangezogen werden. Wichtige Themenfelder können dabei sein: Fahrraddiebstahlschutz; Fahrradrouten in Gemeinde und Umgebung; Tipps zum Fahrradkauf; Rad als Alltagsverkehrsmittel / Beleuchtung. Eine Informations- und Servicestelle für Radfahrer, die diese bei Fragen, Problemen und Informationsbedarf aktiv aufsuchen können ist zudem vorstellbar. Beispielsweise ist dabei eine Angliederung an bereits bestehende Serviceeinrichtungen im Gemeindeamt vorstellbar. Bewusstseinsbildung in Form von zielgruppenorientierten Radfahrtrainings oder Fahrradaktionen- und Kampagnen ist denkbar („mit dem Rad zur Arbeit“, Kilometersammeln in der Schule.

Der vorliegende Bericht stellt die Anforderungen für eine noch radverkehrsfreundlichere Gestaltung der Gemeinde Ilvesheim dar und zeigt Lösungsvorschläge. Es wurde ein Liniennetz definiert, das sich in ein überörtliches und ein innerörtliches Netz differenzieren lässt. Die Strecken dieser beiden Liniennetze wurden unter dem Gesichtspunkt der Befahrbarkeit in einer aktuellen Bestandsaufnahme untersucht und bewertet. Die Erhebung zeigt, dass die Gemeinde Ilvesheim bereits heute gute Radverkehrsanlagen und ausgedehnte Tempo-30-Zonen besitzt. Entlang der Hauptverkehrsachsen mit hohem Kfz-Aufkommen sind in Ilvesheim Radverkehrsanlagen in guter Qualität vorhanden. Vereinzelt sind jedoch auch Lücken vorhanden, an denen das Radfahren nicht oder nur unter Komforteinbußen möglich ist.

Für diese Lücken wurden Maßnahmen vorgeschlagen und Kostenschätzungen ermittelt. Darüber hinaus wurde eine Umsetzungsreihenfolge vorgeschlagen. Viele

dieser Maßnahmen sind kurzfristig und ohne großen finanziellen und administrativen Aufwand umsetzbar (z.B. Anpassung der Beschilderung, Markierungsmaßnahmen). Bei den langfristig zu realisierenden Maßnahmen wurde eine Umsetzungsreihenfolge erstellt. So sollte beispielsweise die Ertüchtigung des Weges entlang des Neckarkanals (**N4**) vorrangig behandelt werden, da diese Wegeführung eine gute Alternative zur hochwassergefährdeten Verbindung entlang der L542 nach Ladenburg bietet.

Eine Übersicht aller Mängel und Maßnahmen ist in **Anlage 1** vorhanden. Neben dem erarbeiteten Handlungskonzept können weitere (begleitende) Maßnahmen, z.B. ein Verleih von Fahrradanhängern oder das Einrichten einer Service-Station, dafür sorgen, dass eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in Ilvesheim erzielt wird.

Weiterhin ist die Auffindbarkeit im touristischen Radwegenetz anzustreben. Obwohl um Ilvesheim herum gleich mehrere Radfernwege geführt werden, ist die Gemeinde davon ausgeschlossen.

Bild 5 zeigt die Zielvorstellung für die zukünftige Führung des Radverkehrs in Ilvesheim. Die wichtigsten geplanten Änderungen im Vergleich zum Bestand sind:

- Beidseitige Freigabe der Gehwege auf Brückenstraße
- Freigabe Seckenheimer Straße als Zweirichtungsradweg⁵
- Vorschläge für Schutzstreifen entlang der Feudenheimer Straße

Zudem sind zukünftig im innerörtlichen Bereich die Einbahnstraßen in beide Richtungen befahrbar und die Scheffelstraße wurde als Verbindungsstück zwischen der Hebelstraße und der Feudenheimer Straße in das Radverkehrsnetz mit aufgenommen.

Nachdem der Technische Ausschuss in der Sitzung vom 22. August 2012 die Beauftragung eines Radverkehrskonzeptes durch das Ingenieurbüro R+T beschlossen hat, wurde in der Sitzung vom 04. September 2013 der Maßnahmenkatalog, sowie die Stellungnahme des Arbeitskreises Radverkehr vorgestellt. Im Anschluss an die dortige Aussprache wurde der gesamte Maßnahmenkatalog mit dem Straßenverkehrsamt des Landratsamtes abgestimmt.

Die hieraus entstandenen Änderungen wurden durch das Ingenieurbüro R+T in das Radverkehrskonzept eingearbeitet. Nachdem in der Sitzung vom 04. September 2013 das Konzept in seiner Entwurfsform bereits vorgestellt wurde, wird auf eine erneute Vorstellung durch das Ingenieurbüro R+T verzichtet, da sich keine grundlegenden Neuerungen ergaben.

In der Sitzung vom 09. April 2014 wurde das Radverkehrskonzept im letzten Entwurf nochmals dem Technischen Ausschuss zur Aussprache vorgelegt, um eine Priorisierung der ausgearbeiteten Maßnahmen vorzunehmen und eine Empfehlung an den Gemeinderat abzugeben. Der Technische Ausschuss legte hierbei folgende Priorisierung fest:

1. Umsetzung der Maßnahme an der Feudenheimer Straße (C1a/ C1b) – im Rahmen der Fortführung des Sanierungsgebietes Nord/ Feudenheimerstraße
2. Einrichtung einer Querungsmöglichkeit an der Seckenheimer Straße auf Höhe der Deidesheimer Straße (B1b)
3. Einrichtung einer Querungsmöglichkeit entlang der Ladenburger Straße auf Höhe Lange Morgen (B5)
4. Umsetzung der kleineren Maßnahmen, wie Beschilderungen etc.

Zudem wurde der Verwaltung der Auftrag erteilt noch weitere Fördermöglichkeiten auf Basis des Landes zu prüfen. Für die Umsetzung der ausgearbeiteten Maßnahmen wurden im diesen Jahr 50.000,00 € im Haushalt bereitgestellt. Das fertig ausgearbeitete Radverkehrskonzept ist als Anlage beigefügt.

Aufgrund o.a. Sachverhaltes ergeht folgender

Beschlussvorschlag:

1. Der durch den Technischen Ausschuss festgelegten Priorisierung der umzusetzenden Maßnahmen, wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt weitere Fördermöglichkeiten durch Landesfördermittel zu prüfen.

Arn/Me

Ilvesheim, 23.04.2014

Andreas Metz
Bürgermeister