

**I. Vorlage**

Beratungsfolge - Gremium	Termin	Status
Bau- und Werkausschuss	14.07.2021	öffentlich - Beschluss
Stadtrat	29.07.2021	öffentlich - Beschluss

**Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in der Stadt Fürth**

Aktenzeichen / Geschäftszeichen	
<b>Anlagen:</b> AGFK_Bewertungsbogen_final.pdf	

**Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beabsichtigt, seine politische Zielsetzung für die Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes weiter auszubauen.

- 1) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, den Anteil am Modal-Split im Radverkehr in Fürth bis 2035 auf 20 % zu steigern und bereits bis 2028 auf 15 % zu steigern. Weitere flankierende Maßnahmen (Zählstellen auf Hauptachsen, Orientierung an Vision-Zero, Befragungen zur Zufriedenheit) sind durch die Verwaltung ergänzend durchzuführen.
- 2) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, dass jährlich der fortgeschriebene Stufenplan im Bauausschuss vorgelegt wird.
- 3) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, jährlich im Verwaltungshaushalt zur Förderung des Radverkehrs in der Haushaltsstelle 01.5900.5130.0000 zusätzlich 100.000 € (insgesamt 125.000 €) für die Radverkehrsförderung durch das Stadtplanungsamt bereitzustellen.

**Sachverhalt:**

**Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs In der Stadt Fürth**

## Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune

Die Stadt Fürth bewirbt sich seit 2017 (Vorbereitung durch die AGFK und Ersuchen um Aufnahme in die AGFK) um die Zertifizierung zur fahrradfreundlichen Kommune und der damit verbundenen endgültigen Aufnahme in die Riege der fahrradfreundlichen Städte in Bayern. Die Zertifizierung wird durch die AGFK Bayern e.V. ausgeführt.

Die „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK Bayern)“ ist ein Netzwerk bayerischer Kommunen, das 2012 von 38 Gründungsmitgliedern und mit Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Leitidee war und ist der Netzwerkgedanke und regelmäßige Erfahrungsaustausch. Erfahrungen lokaler Projektarbeiten werden allen Mitgliedern zugänglich gemacht und ermöglichen Synergieeffekte, die alleine nur schwerlich erreichbar und umsetzbar wären. Politik und Verwaltung erhalten mit der koordinativen Geschäftsstelle der AGFK Bayern eine zentrale Ansprechpartnerin. Mittlerweile gehören bayernweit 83 Landkreise, Städte und Gemeinden dem Netzwerk an. Mitgliedskommunen der AGFK Bayern fühlen sich diesen Zielen verpflichtet und setzen sich zum Ziel, die offizielle Auszeichnung als „fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr verliehen zu bekommen.

## Ablauf Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune

- Beschluss zur Aufnahme in die AGFK Bayern (Stadtrat, 29.03.2017)<sup>1</sup>
- Antrag auf Aufnahme
- Vorbereitung (10.07.2017): Feedback der AGFK Bayern zum Stand der Fahrradfreundlichkeit und entsprechende Handlungsempfehlungen bzw. Benennung notwendiger „Hausaufgaben“ für die Stadt Fürth
- Beschluss des AGFK Bayern Vorstandes über die **Aufnahme** in den Verein; die offizielle Aufnahme erfolgte am **24.10.2017 in Augsburg**
- Innerhalb von vier Jahren erfolgt die Hauptbereisung (geplant am 22.09.2021)
- Bewertungskommission stellt dann fest, ob die Kommune den Aufnahmekriterien der AGFK Bayern gerecht wird.
- Nach erfolgreicher **Hauptbereisung** schlägt der Vorstand des Vereins dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr vor, die Auszeichnung „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ zu verleihen.
- Der Titel „Fahrradfreundliche Kommune in Bayern“ wird im Rahmen eines Festaktes durch einen politischen Vertreter des Freistaates verliehen und hat **sieben Jahre Bestand**. Nach dem Zeitraum erfolgt eine erneute Überprüfung und den Verbunden angestrebten Verbesserungen zur Radverkehrsförderung.

Die **Zertifizierung** findet am **22. September 2021** ganztägig in Form einer **Hauptbereisung** durch das Stadtgebiet Fürth und einer Präsentation im Rathaus statt. Vertreter der AGFK Bayern e. V. begutachten die Kriterien<sup>2</sup> zur Zertifizierung.

Wichtigstes Kriterium sind dabei die **kommunalpolitischen Zielsetzungen**, die folgende Aspekte beinhalten:

- Politische Grundsatzentscheidung für die Radverkehrsförderung durch Rats- oder Kreistagsbeschluss
- Organisatorische, personelle und finanzielle Vorkehrungen (Radverkehrsbeauftragte/r, Ansprechstelle, z. B. auch im Unterhaltungsdienst)

---

<sup>1</sup> SpA/489/2017: „(...) Dem Beitritt der Stadt Fürth in die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte in Bayern e.V.“ AGFK Bayern wird zugestimmt. Im Anschluss an den erfolgten Beschluss ist die Aufnahme der Stadt Fürth in die AGFK Bayern zu beantragen.“

<sup>2</sup> Siehe Anlage AGFK\_Bewertungsbogen\_final.pdf

- Erarbeitung und kontinuierliche Weiterentwicklung eines klaren und stringenten Konzeptes für die Radverkehrsförderung
- Klare, stringente kommunale Radverkehrspolitik in den vier gleichwertigen Komponenten Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation
- Politische Zielvorgabe zur deutlichen Anhebung des Radverkehrsanteils im Modal-Split in einem konkreten, überschaubaren Zeitraum
- Förderung der Nahmobilität (durch Orientierung an Leitbildern wie der Stadt der kurzen Wege und der barrierefreien Stadt, wohnortnahe, attraktive Angebote zur Nahversorgung und Naherholung sichern z. B. durch Berücksichtigung in der Bauleitplanung und bei der Stadtentwicklung)
- Kooperation mit den räumlich angrenzenden Gebietskörperschaften
- Bereitschaft zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft (ideell und materiell)

Abgeleitet aus der Zielsetzung und den damit verbundenen finanziellen und personellen Kapazitäten für die Verwaltung ist das zweitwichtigste Zertifizierungskriterium die **Schaffung, Pflege und Erhaltung der fahrradfreundlichen Infrastruktur** durch:

- Erarbeitung einer Netzplanung für den nichtmotorisierten Verkehr (Radverkehrskonzept mit Haupt- und Nebenrouten)
- Verknüpfung der Netzplanung mit den vorhandenen bzw. geplanten Radverkehrsnetzen der angrenzenden Gebietskörperschaften
- Einbindung der Routenführung und Wegweisung des Bayernnetzes für Radler und anderer übergeordneter Routennetze
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten
- Die Infrastruktur soll sich an dem anerkannten Stand der Technik orientieren, der in den Regelwerken der FGSV (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA) und dem „Radverkehrshandbuch Radland Bayern“ enthalten ist
- Errichtung baulicher Elemente der Infrastruktur (z. B. Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, sichere Querungsstellen, Tempo 30 / Verkehrsberuhigung, Abstellanlagen; Fahrradabstellsatzung)

Des Weiteren basiert die Zertifizierung auf:

- Service für den Radverkehr (z. B. fahrradfreundlicher Einzelhandel und Unternehmen, hochwertige überdachte Stellplätze, Lastenradverleih, fahrradbezogene Dienstleistungen)
- Fahrradfreundliches Klima fördern (z. B. offensives Marketingkonzept für den Alltags- und Freizeitradverkehr, Bürgerinformationen, Fahrradtourismusförderung)

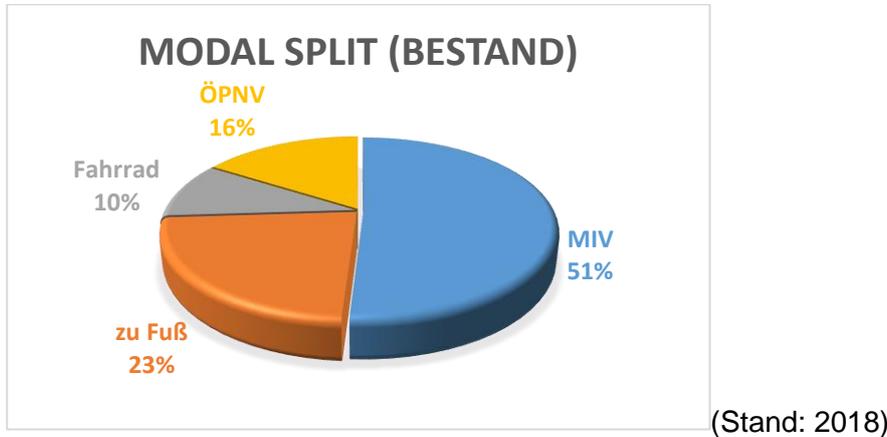
Der **vollständige** Fragenkatalog der AGFK liegt der Vorlage als **Anlage** bei (Bewertungsbogen Aufnahmekriterien AGFK).

### **Grundsatzbeschluss und Modal-Split**

Der Beschluss zur kommunalpolitischen Zielsetzung ist für die Zertifizierung zwingend notwendig.

Neben der politischen Willensbekundung ist für die Zertifizierung die Quantifizierung durch überprüfbare Zielgrößen, Kriterien und Messgrößen entscheidend. Der bereits im Jahr 2019 allgemein formulierte Beschluss zur Förderung des Radverkehrs (BWA vom 13.02.2019) ist der AGFK zu unkonkret und nicht eindeutig genug, da dort keinerlei Festlegung zu zukünftig geplanter Steigerung und aktueller Höhe des Radverkehrsanteils getroffen wurden.

Zur Überprüfung ist die Festlegung eines bestimmten Modal-Split und dessen Steigerung bis zu einem definierten Zeitpunkt ein geeignetes Mittel. Die Erhebung vom Modal-Split findet mittels einer Haushaltsbefragung statt und wird jährlich durch die infra fürth GmbH im Rahmen des Dienstleistungsauftrages zum Nahverkehrsplans (NVP) durchgeführt. Der Modal-Split (Verkehrsmittelwahl der Fürther Bevölkerung bezogen auf die zurückgelegten Wege) in Fürth teilt sich derzeit in etwa folgendermaßen auf:



### **Bedeutung der Klimaschutzziele für die Verkehrsverlagerung**

Am 20.05.2021 beschloss der Stadtrat ein „Integriertes Klimaschutzkonzept: Klimaschutzziele für die Stadt Fürth“ mit ambitionierten, langfristig angelegten Klimaschutzziele für die Gesamtstadt Fürth. Um die darin formulierten Klimaschutzziele zu erreichen, wird auf die großen Potenziale im Energie- und Verkehrssektor hingewiesen: So soll im Verkehr die Stärkung des Umweltverbundes, also der Anteil von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, forciert und der Anteil alternativer Antriebe gesteigert werden.

Im Bereich Verkehr werden durch das Klimaschutzkonzept aller Voraussicht nach Maßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten und zur Veränderung deren Anteile am Modal Split formuliert werden. Es ist davon auszugehen, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele eine Stärkung des Umweltverbundes und dessen Anteil am Modal Split notwendig wird. Das bedeutet abgeleitet vom Status Quo eine Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsmittel, die dem Umweltverbund angehören.

Auf die Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist dabei besonderes Augenmerk zu legen, da dieser ohne Veränderungen seine Kapazitätsgrenze erreicht. Die Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Angebots mit ausreichenden Kapazitäten gehört zu den Zielen der kommunalen Aufgabenträgerschaft und steht im Fokus der Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Ein wesentlicher Baustein zur Erfüllung der Klimaschutzziele wird im Verkehrssektor neben der Verlagerung auf den ÖPNV vor allem die **Verkehrsverlagerung auf den Radverkehr** darstellen. Daher sollen die Ansätze aus dem Klimaschutzplan im vorliegenden Grundsatzbeschluss aufgegriffen und, heruntergebrochen auf das Thema Radverkehr, zur Radverkehrsförderung verbindlich beschlossen werden.

Konkret wird vorgeschlagen **ein Plus von 10 Prozentpunkten im Modal-Split bis zum Jahr 2035** bei einer **Steigerung um 5 Prozentpunkte bis 2028 als Zwischenziel** zu beschließen und damit eine **Verdopplung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet Fürth** herbeizuführen. 14 Jahre stellen einen Zeitraum dar, der auch für die AGFK Bayern als greifbar gesehen werden kann.

Dieses Ziel steht im Einklang mit den Klimaschutzziele der Stadt Fürth und wird für den parallel in der Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan als Eckpfeiler im Hinblick auf für den Radverkehr notwendige Maßnahmen dienen.

### **Umsetzung der Ziele**

Eine Änderung von Verkehrsanteilen am Modal Split lassen sich nur durch sog. **Push- and-pull-Maßnahmen** bei gleichzeitiger **Öffentlichkeitsarbeit** erreichen. Das bedeutet einerseits Einschränkungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und andererseits Attraktivitätssteigerungen in der Infrastruktur des Umweltverbundes.

Es gilt ein stärkeres Gleichgewicht zwischen den Verkehrsarten herzustellen. Das bedeutet, Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund auszubauen und zu stärken (aktuell z. B. der Ausbau Radverkehrsanlagen in der Schwabacher Straße) bei gleichzeitigem behutsamen Rückbau bestehender Infrastruktur für den Kfz-Verkehr, wie z. B. durch Wegnahme eines Fahrstreifens in der Schwabacher Straße. Eine einseitige Steigerung oder Verschlechterung am Angebot bewirkt keinen nachhaltigen Umstieg auf andere Verkehrsmittel (Verkehrsverlagerung). Das geschieht nur in enger Verzahnung verbunden mit Kommunikation und Bewusstseinsbildung, denn Klimaschutz und die damit verbundene Verkehrswende betreffen alle, Bürgerschaft wie auch Wirtschaft.

Zur Erreichung der Ziele können viele unterschiedliche Methoden und Maßnahmen (Verkehrsvermeidung, preispolitische Maßnahmen, Schaffung/Reduzierung von Infrastruktur, Aufklärung) zum Einsatz kommen. Eines haben jedoch alle Ansätze gemeinsam: sie alleine entfalten aus einem Grundsatzbeschluss heraus keine unmittelbare Wirkung. Zur Wirksamkeit benötigt es neben dem politischen Willen insbesondere die finanziellen und personellen Ressourcen zu Planung, Vorbereitung, Bau und letztendlich der Evaluation.

### **Kenngrößen und Messbarkeit der Ziele zum Radverkehr**

Das Ziel der Steigerung des Radverkehrsanteils auf 20 % bis 2035 soll durch die folgenden Maßnahmen messbar gemacht werden:

- Die kontinuierliche Haushaltsbefragung (jährlicher Turnus) aus dem NVP zur Bestimmung des Modal-Splits in Fürth stellt die wichtigste vergleichende Messgröße zur Zielerreichung dar.
- Daneben sollen durch die Ausweitung von Radverkehrszählungen (z. B. Radzählsäulen / Radverkehrsstelen) die Steigerung des Radverkehrsaufkommens auf Korridoren (z. B. Wiesengrund) erfasst werden.
- Durchführung von wiederholenden repräsentativen Befragungen dienen der Feststellung der Angebotszufriedenheit im Radverkehr
- Vision Zero – für den sicheren Radverkehr: Statistik für Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung

### **Steigerung der Angebotsqualität für den Radverkehr durch Maßnahmen**

Derzeit befindet sich ein **Radverkehrskonzept (RVK)** zur **Festlegung der Haupt- und Nebenrouten** in der Ausschreibung durch das Stadtplanungsamt. Ergebnisse werden voraussichtlich bis Ende 2021/Anfang 2022 vorliegen. Mit dem RVK und der Maßnahmenliste zur Stärkung des Radverkehrs aus dem Jahr 2015 wird seitens der Verwaltung systematisch am Lückenschluss gearbeitet, um so einheitliche Radverkehrsachsen durch das Stadtgebiet bis zu den überregionalen Radwegeverbindungen benachbarter Gebietskörperschaften auszubauen und wegzuweisen.

Nach erfolgreichem Beschluss zur Radverkehrsförderung und den damit verbundenen Rahmenbedingungen wird dem BWA ein Stufenplan zur Umsetzung vorgelegt. Im **jährlich fortzuschreibenden und vorzulegenden Stufenplan** sollen u. a. folgenden **Maßnahmen und Kenngrößen** enthalten sein:

- Mindestens zwei Vorplanungsbeschlüsse für Straßen mit Radfahrstreifen oder Rad-schutzstreifen oder zur Ausweisung von Fahrradstraße;
- Mindestens zwei Beschlüsse zu straßenverkehrsrechtlichen Verbesserungen, wie z. B. Ausweisung Tempo 30 (bei Tempo 30 ist keine separate Infrastruktur für den Radver-kehr erforderlich und dieser stellt somit die kostengünstigste Lösung bei der Steigerung der Angebotsqualität dar);
- Mindestens zwei Marketingkampagnen im Radverkehr (z. B. Mobilitätsmanagement an Kitas, Schulen, Betrieben, Öffentlichkeitsarbeit zu Radinfrastruktur und Bewußtseinsbil-dung);
- Mindestens eine noch zu bestimmende Zahl Radabstellanlagen im Stadtgebiet aufstel-len, hierzu erfolgt eine separate Beschlussvorlage bis Oktober 2021;
- Mindestens zwei Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Infrastruk-turanpassungen in Knotenpunktsbereichen (vorgezogene Haltlinie, aufgeweitete Rad-aufstellflächen, Sichtbeziehungen erhöhen etc.);
- Einzelprojekte wie Wegweisung der Radhaupttrouten, Beleuchtung bestimmter Radver-bindungen, Verbesserung des Serviceangebotes;

### **Finanzielle und personelle Rahmenbedingungen**

Derzeit werden alle Themen des Radverkehrs von lediglich einer Stelle bearbeitet und abge-deckt. Entsprechend konnten viele Themen seit längerem nicht bearbeitet werden. Aktuell sind mehr als 50 Projekte in Form von Arbeitsaufträgen aus dem Stadtrat, den Ausschüssen oder der direkten Zuweisung an das Baureferat zur Bearbeitung offen, beispielhaft genannt seien an dieser Stelle die Radverkehrsplanungen in der Herrn- und Fronmüllerstraße sowie Parkstraße / Scherbsgraben, die Gestaltung der Nord-Süd-Verbindung durch den Osttunnel am Hauptbahn-hof, die Stadtwaldbeschilderung, der Wachendorfer Weg, Radschnellwegeverbindungen nach Erlangen, Nürnberg und die Begleitung der sog. Kanalroute Bamberg-Nürnberg.

Mit der **Schaffung von zwei zusätzlichen Vollzeitstellen** zur Radverkehrsplanung (1 x Stelle für Planung unbefristet TVöD EGr. 11, 1 x Stelle für Planung und die Werbung von Fördermit-teln befristet bis Ende 2024 TVöD EGr. 11) im Stadtplanungsamt Ende April 2021 ist vom Stadt-rat eine wichtige **Grundlage für die Aufgabe der Radverkehrsförderung** geschaffen worden. Die Besetzungsverfahren laufen derzeit. Eine Besetzung wird nicht vor dem Jahreswechsel 2021/22 erwartet.

Neben dem Personal bedarf es eines jährlichen Budgets, über das die Radverkehrsbeauftragte verfügen soll (Forderung AGFK Bayern). Derzeit stehen im Stadtplanungsamt 25.000 € jährlich für Planungen des Radverkehrs zu Verfügung. Mit der Gewinnung zweier neuer MitarbeiterIn-nen, sollen, wie beschrieben, die **Planungen forciert** und **Kampagnen zum Marketing des Radverkehrs und zum Mobilitätsmanagement** initiiert und umgesetzt werden. Dafür sind ziel-führenderweise Mittel in Höhe von zusätzlich **100.000 € jährlich** auf der Haushaltsstelle 01.5900.5130.0000 im Verwaltungshaushalt bereitzustellen.

Ein wesentlicher Bestandteil der Umsetzbarkeit von Planungen ist die Beantragung von Fördermitteln, um den städtischen Haushalt zu entlasten. Für fast alle Projekte des Radverkehrs können in der Umsetzung, und teilweise auch in der Planung, Fördermittel auf Bundes- und Landesebene beantragt werden. Das betrifft die gesamte Infrastruktur einschließlich verkehrssteuernder Maßnahmen im fließenden und ruhenden Radverkehr, Lademöglichkeiten, Beleuchtung, Wegweisung und Radverkehrsdienstleistungen. Die entstehenden Projektmittel zur Planung und Ausführung sind im Regelfall um ein vielfaches höher als die Personalmittel, die für die Akquise der Fördermittel notwendig sind. Fördermittel kompensieren damit in einem hohen Maße den geschaffenen Mehrwehrt in Form einer steigenden Angebotsqualität (Radverkehrsanlagen). Die Akquise von Fördermittel stellt einen konstanten Aspekt der nachhaltigen Finanzierung und damit zur Entlastung der städtischen Finanzmittel dar. Dies soll auch durch die zu diesem Zwecke geschaffene Stelle weitergefördert werden.

**Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	Gesamtkosten 100.000 €	jährliche Folgekosten	<input type="checkbox"/> nein <input checked="" type="checkbox"/> ja	100.000 €
Veranschlagung im Haushalt					
<input checked="" type="checkbox"/> nein <input type="checkbox"/> ja Hst. 01.5900.5130.0000 Budget-Nr. 61000 im <input checked="" type="checkbox"/> Vwhh <input type="checkbox"/> Vmhh					
wenn nein, Deckungsvorschlag:					

**Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit:**

Bestehen Auswirkungen auf die ökologische Zukunftsfähigkeit?	
<input checked="" type="checkbox"/> Ja, siehe Anlage	<input type="checkbox"/> Nein

**Beteiligungen**

- II. BMPA / SD zur Versendung mit der Tagesordnung
- III. Beschluss zurück an **Stadtplanungsamt**

Fürth, 24.06.2021

gez. Lippert

\_\_\_\_\_  
Unterschrift der Referentin bzw.  
des Referenten

Stadtplanungsamt

**Folgende Beratungsergebnisse sind vorhanden:**

**Ergebnis aus der Sitzung: Bau- und Werkausschuss am 14.07.2021**

Protokollnotiz:

Beschluss:

Der Stadtrat beabsichtigt, seine politische Zielsetzung für die Verkehrswende im Sinne des Klimaschutzes weiter auszubauen.

- 4) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, den Anteil am Modal-Split im Radverkehr in Fürth bis 2035 auf 20 % zu steigern und bereits bis 2028 auf 15 % zu steigern. Weitere flankierende Maßnahmen (Zählstellen auf Hauptachsen, Orientierung an Vision-Zero, Befragungen zur Zufriedenheit) sind durch die Verwaltung ergänzend durchzuführen.
- 5) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, dass jährlich der fortgeschriebene Stufenplan im Bauausschuss vorgelegt wird.
- 6) Der Bauausschuss empfiehlt / der Stadtrat beschließt, jährlich im Verwaltungshaushalt zur Förderung des Radverkehrs in der Haushaltsstelle 01.5900.5130.0000 zusätzlich 100.000 € (insgesamt 125.000 €) für die Radverkehrsförderung durch das Stadtplanungsamt bereitzustellen.

**Beschluss: mit Mehrheit beschlossen**

**Ja: 13 Nein: 1 Anwesend: 14**