

Beitrag der Straßenbauverwaltung zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Land Brandenburg

Edgar Fiedler

Straßenbauverwaltung unterstützt nachhaltige Stadtentwicklung durch Bau, Mitfinanzierung oder Förderung

Im Allgemeinen

- Erhöhung des Angebots zur Fahrradnutzung im Alltagsverkehr (innerorts + außerorts)
- Verbesserung der Verkehrssicherheit (Rad + Kfz)

Im Besonderen

- Des Ausbaus der lokalen Radverkehrsinfrastruktur entsprechend ihrer Zuständigkeit
- Durch Verknüpfung von innerstädtischen und außerörtlichen Radrouten
- Abstimmung mit Radverkehrsmaßnahmen mit anderen Förderprogrammen
- Unterstützung regionaler touristischer Fahrradverkehre als Potenzial für die Stadtentwicklung



Der ressortübergreifende Auftrag an die Straßenbauverwaltung

- Seit 2004 ressortübergreifende Koordinierung im Auftrag der Landesregierung
- Aktive **Mitwirkung** an strategischer **Grundsatzarbeit der Bundesregierung**
- Umsetzung der im **Nationalen Radverkehrsplan** enthaltenen verkehrspolitischen Ziele des Bundes auf die Landesebene
- Einbringen von Landesinteressen im Rahmen bundesweiter Fachgremien
- Erarbeitung **landespolitischer Grundsatzpapiere** zum Radverkehr
- Erarbeitung von Strategien zur Förderung des Radverkehrs als Bestandteil einer nachhaltigen **integrierten Verkehrspolitik** im MIR
- Einbringen der Richtlinienkompetenz in die strategische und projektbezogene Facharbeit
- Veranlassung und Unterstützung von Forschungs- und Projektaktivitäten
- Information, Kommunikation, öffentlicher Dialog
- **Unterstützung der kommunalen Ebene** bei der Umsetzung von Radwegekonzepten

Der politische Wille – Entscheidende Voraussetzung zur Erhöhung der Fahrradnutzung im Alltagsverkehr

Allgemeine Grundlagen:

- Nationaler Radverkehrsplan des Bundes 2002-2012
- Koalitionsvereinbarung für die vierte Wahlperiode des Landtags Brandenburg 2004-2009
- Grünbuch der EU „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ aus dem Jahr 2007

Ziele:

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehrsaufkommen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Beitrag zum Klimaschutz

Die Mitwirkung auf Bundesebene

Beirat Radverkehr

Expertengremium unter Federführung des BMVBS,
2005 zur Beratung des BMVBS bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des NRVP
Eingerichtet zur

1. Festlegung von Strategien und Themenschwerpunkten für die Laufzeit des NRVP und die Auswahl von Fördermaßnahmen
2. Festlegung zu fördernder Projekte
3. Abgabe fachlicher Stellungnahmen

Bund-/Länder-Arbeitskreis Radverkehr

- 1999 nach Veröffentlichung des „Ersten Fahrradberichtes“ des Bundes initiiert
- Gremium bestehend aus Vertretern der Fachverwaltungen der Bundesländer sowie Vertretern von Verbänden und der Wirtschaft
- zur Erörterung grundsätzlicher und aktueller Fragen des Fahrradverkehrs mit den Ländern und zur Vorbereitung von Entscheidungen der Bundesregierung (Einbringen von Landeserfahrung)

Federführung bei der Umsetzung auf Landesebene

Leitung der IMAG Radverkehr

- im Jahr 2004 initiiert, Leitung durch das Straßenbaureferat des MIR
- zur Bündelung der Radverkehrsthemen in den Ressorts
- Mitglieder: Vertreter der mit Radverkehr befassten Abteilungen der Landesregierung, der Landesbetrieb Straßenwesen und Verbände

Aufgaben:

- Koordinierung der fachlichen Zusammenarbeit der radverkehrsrelevanten Ressorts
- Informationsaustausch auf Fachebene
- Abstimmung von Grundsätzen und Schwerpunkten
- Initiieren und Begleiten von konzeptionellen Untersuchungen
- Abstimmung zu Einzelprojekten, Vorbereitung von Förderentscheidungen
- Vorbereitung von Leitungsentscheidungen

Schaffung von Grundlagen für innovative Strategien durch Initiieren und Begleiten von Forschungsvorhaben und Projekten

- Methodik zur Ermittlung des Radverkehrspotentials für straßenbegleitende Radwege des Alltags- und Freizeitverkehrs in Deutschland am Beispiel einer Radverkehrsprognose für das Land Brandenburg
- Analyse von Radverkehrsströmen zur nachhaltigen Optimierung von Radverkehrsnetzen
- Evaluierung des Baus straßenbegleitender Radwege
- Untersuchung der Ursachen des Anstiegs von Radfahrunfällen im Land Brandenburg

Gute Rahmenbedingungen für die praktische Umsetzung

Gute Finanzierungsmöglichkeiten im MIR

- Bundesmittel
- Landesmittel
- Fördermittel

Ein beispielhaftes Strategisches Konzept zur Steuerung des Einsatzes der Mittel für Bundes- und Landesstraßen mit Integration des Radverkehrs

- Erarbeitung eines strategischen Gesamtkonzepts zum Einsatz der Straßenbaumittel für **alle** Netzteile (FS, OD, Brücke, **Radwege**)
- Aufstellen von Bauprogrammen zur Abarbeitung des Bedarfs, für Radwege in Abstimmung mit Kreisen

Unterstützung kommunaler Konzepte durch Förderung kommunaler Radwege nach definierten Rahmenbedingungen (Förderrichtlinien)

- Maßnahme nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich
- Belange des Natur- und Umweltschutzes beachtet
- in einem Verkehrsentwicklungsplan oder gleichwertigem Plan vorgesehen
- unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant

Die Finanzierung

Finanzierung von Radwegen an Bundes- und Landesstraßen

- mit Bundesmitteln in Höhe von jährlich ca. 10 Mio. €
- mit EFRE- und Landesmitteln in Höhe von jährlich ca. 6 Mio. €
- **Neu-** bis 2013 zusätzlich 2 Mio. € für Pilotprojekte an Landesstraßen

Mittelausreichung an Kommunen und Landkreise (jährlich ca. 5 Mio.€)

- Außerorts (an Kreisstraßen und Ortsverbindungsstraßen)
mit Mitteln gemäß Entflechtungsgesetz
- Innerorts mit Mitteln gemäß Entflechtungsgesetz und mit Mitteln des Städtebaus

„Großzügiger“ Mitteleinsatz für Gemeinsame Geh- und Radwege in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen

Schwerpunkt Außerortsstraßen- Das strategische Konzept auf verkehrswirtschaftlicher Basis

- Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg (Bedarfslisten 1995)
- Ausbaubedarf für Radwege außerorts von Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg (Bedarfslisten 2000)
- Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg (Bedarfslisten 2006)
 1. Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr deutlich erhöhen
 2. Mehr Sicherheit für Radfahrer im Schüler- und Schülerfreizeitverkehr
 3. Alternative Angebote für Freizeit und Tourismus schaffen



Innerorts erfolgt der Bau von Radwegen im Rahmen des ebenfalls priorisierten OD- Ausbaus

Das Erreichte

Kontinuierlicher Ausbau der straßenbegleitenden Radwegeinfrastruktur seit 1990

Gesamtlänge der Radwege (Bestand) an Bundesstraßen:	ca. 900 km
Gesamtlänge der Radwege (Bestand) an Landesstraßen:	ca. 780 km
Summe (Stand: 01.01.2008)	ca. 1700 km

Straßenbegleitende Radwege an B- und L-Straßen als Bestandteil des Fernradroutennetzes

Gesamtlänge touristisches Radroutennetz (Fernradrouten):	ca. 4000 km
davon Straßenbegleitende B- und L-Radwege:	ca. 250 km

Es könnte mehr sein !

- Großer Nachholbedarf für Radwege an Landesstraßen außerorts
- Leistungsfähigkeit der Straßenbauverwaltung begrenzt
- Umsetzung der Bedarfslisten für Außerortsradwege an Landesstraßen kurzfristiger nicht leistbar

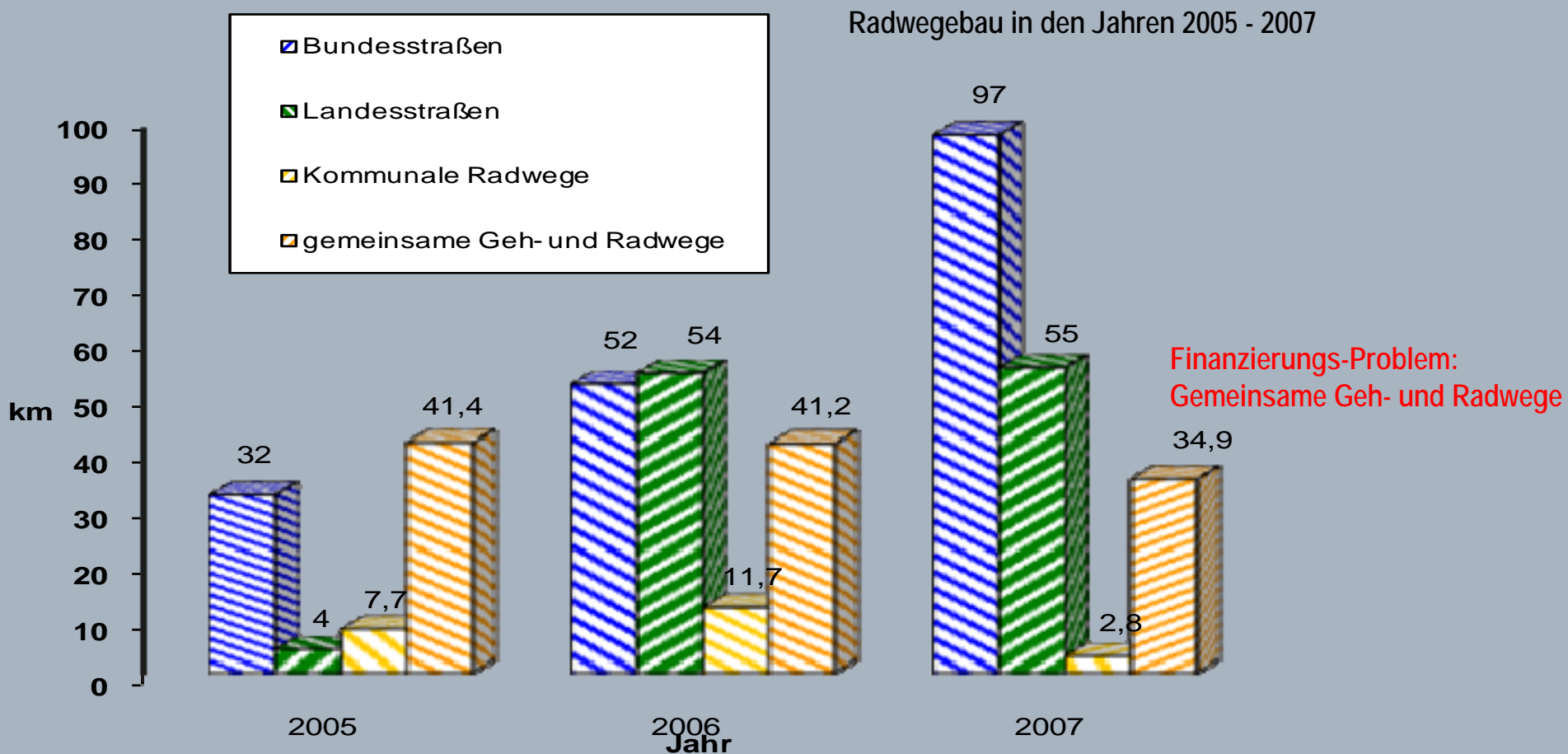
Eine „neue“ Lösung

Pilotprojekt

„ Bau straßenbegleitender Außerortsradwege an Landesstraßen durch Landkreise und Kommunen“

- Forcierter Ausbau des Radwegenetzes an Landesstraßen durch kommunale „Manpower“ (Planung und Bau)
- Geld für Bau und Planung durch den Bund/das Land
- Baulast bleibt beim Bund/Land
- Bereitstellung zusätzlicher Landesmittel in Höhe von jährlich ca. 2 Mio.€ bis 2013

Aber auch „neue“ Probleme !



Finanzierung von Gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zuge von Bundesstraßen

- **Bisher** gemäß Nr. 12a Abs.3 Nr. 1 und 2 der ODR (Ortsdurchfahrtenrichtlinien):
 1. Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege ist in Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. Über Bau und Unterhaltung ist zwischen dem Baulastträger der Fahrbahn und der Gemeinde eine Vereinbarung zu schließen.
 2. Die Herstellungskosten (Bau- und Grunderwerbskosten) soll der Baulastträger der Fahrbahn, die Baulast (Eigentum, Unterhaltung, Verkehrssicherung) soll die Gemeinde übernehmen.

- Nach Prüfung durch Bundesrechnungshof (zu großzügige Auslegung von § 12a zu Lasten des Bundes)

- **Änderung** von §12a Abs. 3 Nr.2
 2. Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges darf nur in Betracht gezogen werden, wenn eine Vereinbarung zur Kostenteilung mit der Gemeinde zustande kommt. Die Herstellungs- und Unterhaltungskosten sollen darin hälftig zwischen den Baulastträgern geteilt werden.

Finanzierung von Gemeinsamen Geh- und Radwegen im Zuge von Landesstraßen

Es gilt sinngemäß die ODR in der Fassung des ARS 14/2008
(Verkehrsblatt 2008 Heft 17 S. 459)

Differenzen gegenüber dem Landesstraßengesetz (BbgStrG)

- Die Träger der Straßenbaulast für gemeinsame Geh- und Radwege sind die Gemeinden (§9a Abs.2 S.3 BbgStrG).
- Bei der Festlegung des Umfangs der OD:
Im BbgStrG ist nur der Erschließungsbereich Bestandteil der OD, nicht der Verknüpfungsbereich (§5 Abs.1 BbgStrG).
- Die Zuständigkeit zur Festsetzung von Beginn und Ende sowie der seitlichen Begrenzung einer OD wird im §5 Abs.2 ff BbgStrG anders geregelt.

Die nächsten Schritte

Verstärkte Zusammenarbeit zwischen Kommunalen
Baulastträgern und Straßenbauverwaltung

Neue praktikable Lösungsansätze sind zu entwickeln

Verstärkung Information, Kommunikation, öffentlicher Dialog als
Grundlage für die Fortsetzung der guten Arbeit

Das nächste Handlungsfeld – Umfassende Fortbildung zur Umsetzung neuer Vorschriften und technischen Regelungen für den Radverkehr

■ **Novellen der StVO und VwVO-StVO**

(Neuregelung der Radwegebenutzungspflicht; Abkehr von der Rangreihung der Radverkehrsführung in Abhängigkeit von Flächenverfügbarkeit und Verkehrsstärken)

Vorteil: Vergrößerung des Handlungsspielraums für ortsgerecht angepasste und bedarfsgerechte Planungen.

■ **Neue technische Regelwerke**

- ERA (Empfehlung für Radverkehrsanlagen)
- RAL (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen)
- RASt (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen)

Im Fokus:

- Gemeinsame Nutzung von Flächen durch Fußgänger und Radfahrer
- Fußgängerzonen oder Gehwege die für den Radverkehr freigegeben werden
- Gestaltung von Radverkehrsanlagen im Seitenraum unter dem Aspekt Barrierefreiheit an Haltestellen und Querungsstellen

Wir wünschen uns kollegiale Zusammenarbeit und
hoffen auf konstruktive Vorschläge !

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!