

## Radverkehrskonzept Allersberg

Der Markt Allersberg ist dabei, ein Radverkehrskonzept zu entwickeln und umzusetzen.

Für die Erstellung dieses Konzeptes und die Koordination hat der Markt Allersberg ein Planungsbüro (Helmut Neuweg, Klimaschutzconsulting) beauftragt. Aufgrund des engen Zeitrahmens, den die Förderrichtlinien vorgeben, sollte das Konzept im Sommer dieses Jahrs fertig erstellt sein.

Der Ansatz des Konzeptes ist, den Alltags- und Freizeitradverkehr für das Gemeindegebiet Allersberg, mit einer der Corona-Situation angepassten Bürgerbeteiligung, verträglich für die Belange der Fahrradfahrer zu entwickeln.

Bei der Bürgerbeteiligung sollen die Wünsche und Anregungen der Bürgerschaft gesammelt, ausgewertet und wo immer sinnvoll, in das Konzept eingearbeitet werden.

Das Radverkehrskonzept gibt dem Markt Allersberg Handlungsoptionen in Form von Maßnahmenblättern und Plankarten an die Hand, die nach einem festgesetzten Budget und Zuschüssen in den nächsten Jahren abgearbeitet werden sollen.

Maßnahmenblätter werden mit folgenden Themengebieten erstellt:

- Gefahrenstellen
- Beschilderungsmangel
- Querungsdefizite
- Netzlücken in Linie und Fläche
- fehlende Dimensionierung
- Oberflächenmangel von Radverkehrs-Trassen
- Umwege-Vermeidung
- Ausstattungsmangel (Poller u. Markierung)
- Service und Fahrrad-Parken
- Maßnahmen von Gewerbebetrieben, gemeindlichen und öffentlichen Einrichtungen und Vereinen im Zusammenhang mit dem Radverkehr

An das Radverkehrsnetz des Marktes Allersberg (Zielkonzeption) werden folgende Anforderungen gestellt:

- ein geschlossenes Radverkehrsnetz ohne Lücken,
- Vermeidung von Umwegen und eine damit einhergehende direkte Verbindung zwischen den Quellen und Zielen des Radverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes werden zunächst die Quellen und Ziele für den Radverkehr innerhalb des Gemeindegebietes ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Liegen mehrere Ziel- und Quellpunkte in einer zusammenhängenden Region, werden diese als ein Trabant definiert (in der Wunschlinienkarte als grüner Punkt dargestellt).

Die Quellen des Radverkehrs stellen typischerweise Wohnstandorte und der Bahnhof Allersberg dar. Zielorte sind: alle Orte Allersbergs, Einkaufszentren und -konzentrationen, touristische und Freizeiteinrichtungen, Arbeitsplatzschwerpunkte (z.B. Gewerbegebiete), Sportstätten, Kirchen, ÖPNV, behördliche Einrichtungen, Ärzte und Nachbarorte wurden als wichtige Ziele des Radverkehrs identifiziert.

- Aus den Ziel- und Quellpunkten (siehe PDF-Anhang) wurde ein Wunschlinien-Netz durch gerade Verbindungslinien zu den Trabanten (grüne Punkte) erstellt.
- Die Linien werden dann auf real mögliche Trassen zum sogenannten Prüfnetz gelegt.
- Nach Prüfung der Trassen auf Tauglichkeit und Zweckmäßigkeit wird dann das Radverkehrsnetz Allersberg festgelegt.
- Dieses gliedert sich nach:
  - Hauptnetz mit Fahrradstraßen und -zonen (Alltagsradwegenetz)
  - Ergänzungsnetz
  - Freizeitnetz

## Allgemeine Hinweise

Mobilitätskonzepte für eine Gemeinde sollen alle Verkehrsteilnehmer im Auge behalten.

Dabei gilt zunächst die gegenseitige Rücksichtnahme als wichtiger Grundsatz. Die Sicherheit und die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind Kernpunkt einer jeden Untersuchung. Bei einem Radverkehrskonzept, speziell bei der Prüfung des Hauptnetzes, fließen diese Überlegungen mit ein.

Das Hauptnetz muss ein „alltagstaugliches Radverkehrsnetz“ sein.

Dieses Netz muss sowohl aus Klimaschutzgründen als auch aus sozialen Gründen allen Menschen in hoher Qualität zur Verfügung stehen.

Viele Menschen können sich finanziell oder wollen aus Klimaschutzgründen sich keine 4-Räder-Mobilität mehr leisten.

Alltagsradwege müssen demnach das ganze Jahr über, von früh um 7 Uhr bis abends um 21 Uhr, den Radverkehr sicher und schnell führen können.

Wenn das Hauptnetz feststeht, muss entschieden werden, wie der Radverkehr auf der jeweiligen Trasse geführt wird.

Dazu gibt es dann folgende Möglichkeiten:

- Radweg (in ein oder zwei Richtungen)
- gemischter Geh- und Radweg (in ein oder zwei Richtungen)
- getrennter Geh- und Radweg (in ein oder zwei Richtungen)
- Gehweg mit Zusatz „Radfahrer frei“
- Fahrradstreifen
- Fahrradschutzstreifen
- Fahrradstraße
- Fahrradzone
- Radverkehrsführung im Kfz-Verkehr auf der Straße
- Freigabe von Radverkehr in Einbahnstraßen gegen die vorgegebene Fahrtrichtung

Weiterhin ist zu prüfen, ob eine abweichende Trassenführung gegebenenfalls besser und sinnvoll ist.

Durch die neue StVO ergeben sich für den Radverkehr viele neue Blickwinkel, die ebenfalls in die Betrachtungen mit einfließen.

Hier seien als Beispiele grüne Rechtsabbiegepeile für Radfahrer, verpflichtende Öffnungen von Einbahnstraßen für Radfahrer (Nichtöffnung muss begründet werden!) oder die neuen Ausführungsbestimmungen für Fahrradzonen genannt.

Die Entscheidung über einen Vorschlag an den Marktgemeinderat fällt dann über ein Bewertungsverfahren, in welches verschiedenste Gesichtspunkte (Realisierbarkeit, Sicherheit, Bedeutung im Netz, Kosten und Radverkehrsaufkommen) einfließen. Gleichzeitig wird eine Priorisierungszahl für die jeweilige Trasse/Maßnahme festgelegt.

Neben der Trassenauswahl wird in der Bürgerbeteiligung auch Wert auf Service und Information gelegt. Ausschilderung und Fahrradparken, sowie andere, den Radler unterstützende Maßnahmen (öffentlich oder privat) werden auf Realisierbarkeit geprüft und, wenn positiv entschieden, in das Radverkehrskonzept aufgenommen.