

STADT MEMMINGEN

Radverkehrskonzept



Stadt Memmingen

Radverkehrskonzept

brenner BERNARD ingenieure GmbH
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe
Aalen

Impressum

Auftraggeber

Stadt Memmingen
Schlossergasse 1
87700 Memmingen

Auftragnehmer

brenner BERNARD ingenieure GmbH
Beratende Ingenieure VBI
für Verkehrs- und Straßenwesen
ein Unternehmen der BERNARD Gruppe
Rathausplatz 2-8
73432 Aalen
Telefon 07361 5707-0
Telefax 07361 5707-77
www.bernard-gruppe.com
info@brenner-bernard.com

Bearbeiter

Dipl.-Geogr. Günter Bendias
Franziska Hofmann, M.Eng.

Aalen, 18.05.2020

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN	1
1.1	Aufgabenstellung	1
1.2	Ziele der Radverkehrskonzeption	2
1.3	Grundlagen der Bearbeitung	2
2	ANALYSE	4
2.1	Ausgangssituation zum Radverkehr in Memmingen	4
2.1.1	Vor-Ort-Befahrung	5
2.1.2	Unfallanalyse	7
3	NETZKONZEPTION	8
3.1	Entwicklung des Radverkehrsnetzes	8
3.1.1	Wunschliniennetz des Radverkehrs	8
3.1.2	Prüfnetz des Radverkehrs	8
3.1.3	Radverkehrsnetz	9
4	MÄNGELANALYSE	10
5	MASSNAHMENKONZEPTION	11
5.1	Maßnahmen	11
5.2	Aufwand der Maßnahmen	13
5.3	Dringlichkeit von Maßnahmen	14
5.4	Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs	16
5.4.1	Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten	16
5.4.2	Anlage von Servicepunkten und Raststationen	17
5.4.3	Öffentlichkeitsarbeit	17
6	ZUSAMMENFASSUNG	18

1 AUFGABENSTELLUNG UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabenstellung

Das klima-, umwelt- und sozialverträgliche Fahrrad erfreut sich zunehmender Beliebtheit im Alltag, wie auch in der Freizeit. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, bedarf es einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur. In den letzten Jahren haben sich sowohl das Repertoire an Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs als auch die Anforderungen durch unterschiedliche Radnutzer spürbar erweitert. Insbesondere durch die vermehrte Nutzung von Pedelecs gewinnt das Fahrrad als Verkehrsmittel zunehmend auch auf längeren Distanzen und in topografisch bewegten Räumen an Bedeutung. Die Stadt Memmingen möchte diese Entwicklungen aufgreifen und den Radverkehr verstärkt fördern.

Der Radverkehrsanteil am Modal Split liegt mit etwa 25 % (Haushaltsbefragung 2016) deutlich über dem landes- und bundesweiten Durchschnitt. Beim Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) schneidet die Stadt regelmäßig unter den Besten innerhalb der Stadtgrößenklasse ab. Die Stadt ist Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e. V. (AGFK) und strebt eine Auszeichnung als fahrradfreundliche Kommune an.

Das vorliegende Radverkehrskonzept betrachtet das gesamte Stadtgebiet einschließlich aller Stadtteile und umfasst dabei sowohl den Alltags- als auch Freizeitverkehr. Das Konzept zeigt bestehende Mängel der Radverkehrsinfrastruktur auf. Weiterführend werden Maßnahmen zur Behebung der Mängel umfassend aufgelistet. Das Radverkehrskonzept bildet somit den Handlungsrahmen für den Ausbau und die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur in den nächsten Jahren.

1.2 Ziele der Radverkehrskonzeption

Die Radverkehrskonzeption verfolgt folgende Ziele:

- Orientierungs- und Handlungsrahmen zur Radverkehrsentwicklung für die nächsten acht bis zehn Jahre
- Erhöhung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr durch die schrittweise Umsetzung von:
 - Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahren und Problemstellen (vgl. Maßnahmenkataster)
 - Erweiterung und Optimierung des Radverkehrsnetzesjeweils unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten
- Förderung des Radverkehrs als
 - stadt- und sozialverträgliche,
 - klimafreundliche,
 - umweltfreundliche und
 - gesundheitsfördernde Form der Mobilität.

1.3 Grundlagen der Bearbeitung

Mit den StVO-Novellen zum Radverkehr aus den Jahren 2009 bzw. 2013 und 2017 und aktuell 2020 sowie der Anwendung der gültigen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) 2010 ergeben sich Chancen und Erfordernisse zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Alle vorgeschlagenen Maßnahmen bewirken eine konsequente Umsetzung dieser Vorschriften und Regelwerke.

Durch eine geeignete Auswahl aus dem Maßnahmen- und Entwurfsrepertoire soll der Radverkehr flächendeckend sicher und attraktiv werden. Hierzu bedarf es der Auswahl geeigneter Führungselemente insbesondere im Zuge von Hauptstraßen.

Radverkehrskonzept

In die Ausarbeitung sind vorrangig folgende Regelwerke eingegangen:

- FGSV 2010: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, Köln, 2010
- FGSV 2007: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006, Köln, 2007

Darüber hinaus verwendete Literatur:

- ALRUTZ, D. et al. 2015: sicher geradeaus! Leitfaden zur Sicherung des Radverkehrs vor abbiegenden Kfz. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Berlin.
- ALRUTZ, D./BOHLE, W./BUSEK, S. 2015: Nutzung von Radwegen in Gegenrichtung - Sicherheitsverbesserungen. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V 261, Bergisch Gladbach.
- Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg. Stand November 2017, Stuttgart 2017.
- SVK, Stadt- und Verkehrsplanungsbüro Kaulen: Gutachten zum Einsatz und zur Wirkung von einseitigen, alternierenden und beidseitigen Schutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen innerorts. Projektabschlussbericht. Aachen, München 2014.

2 ANALYSE

2.1 Ausgangssituation zum Radverkehr in Memmingen

Aufgrund der Stadtgröße und der topografischen Lage eignet sich die Stadt auf den meisten innerstädtischen Relationen sehr gut für den Radverkehr. Die Stadt weist außerdem bereits ein dichtes Netz an Radverkehrsanlagen auf. Im Zuge von hochbelasteten Straßen wurden straßenbegleitende Geh- und Radwege angelegt. Außerorts bilden Kfz-arme Verbindungsstraßen und Wirtschaftswege eine gute Grundlage für das Radverkehrsnetz. Wichtige Achsen wurden innerorts und außerorts bereits zu Fahrradstraßen umgewidmet.

Der Iller-Radweg und der Iller-Kneipp-Radweg queren als Radfernwege und Bestandteil des Bayernnetzes für Radler das Stadtgebiet. Darüber hinaus ist Memmingen als wichtiger Bahnhof der Illertalbahn Ausgangspunkt für Pendler und für Tagesausflüge mit dem Fahrrad. In Kooperation mit dem Landkreis Unterallgäu entstand bereits ein Freizeitnetz für den Radverkehr. Seit September 2019 ist Memmingen außerdem Teil der Radrunde Allgäu. Zwischen Ottobeuren und Bad Grönenbach wurde die Route entsprechend angepasst und führt nun durch das Stadtgebiet.

Trotz der genannten Ausgangsbedingungen ist das vorhandene Radverkehrsnetz und die zugehörige Radverkehrsinfrastruktur in Memmingen weiter ausbaufähig. Insbesondere vorhandene Zweirichtungsradwege entlang der innerstädtischen Hauptstraßen bergen in Verbindung mit Einmündungs- und Zufahrtsbereichen ein hohes Konfliktpotential. Außerdem fehlen vereinzelt direkte und verkehrssichere Anbindungen von Ortsteilen in die Innenstadt. Ebenso sind punktuelle Mängel, wie beispielsweise ungesicherte Barrieren, fehlende Furtmarkierungen oder fehlende Querungshilfen vorhanden.

2.1.1 Vor-Ort-Befahrung

Zur Bearbeitung der Aufgabe war es unabdingbar, detaillierte Ortskenntnisse mit dem Fahrrad zu erlangen. Zur Mängelerfassung wurden daher alle Bestandteile des Radverkehrsnetzes einschließlich möglicher Streckenalternativen befahren.

Die Erfassung erfolgte per Tablet. Mithilfe einer speziell entwickelten App wurden Strecken und Knoten im Netz auf Mängel hin analysiert. Folgende Mängelkategorien wurden georeferenziert erfasst:

- Streckenmängel
 - (gefährliche) Strecke ohne Radverkehrsanlage
 - untermaßige bzw. nicht dem Standard entsprechende Radverkehrsanlage
 - unübersichtliche oder umwegige Radverkehrsführung
 - schlechter Belag bzw. Oberfläche
 - gefährliches Gefälle
 - Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern
- Punktuelle Mängel
 - fehlende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit
 - eingeschränkte Sicht (richtungsabhängig)
 - kritische Engstelle
 - Barriere
 - mangelhafte Markierung bzw. fehlende/fehlerhafte StVO-Beschilderung
 - fehlende bzw. unzureichende Furtmarkierung
- Mängel am Knotenpunkt
 - ungenügende Verkehrssicherheit
 - umwegige bzw. unkomfortable Führung
 - unklare Radverkehrsführung

Zusätzlich wurde jeder erfasste Mangel fotodokumentiert.

Radverkehrskonzept

Im Rahmen der Befahrung wurden alternative Routen überprüft und gegeneinander abgewogen. Gleichzeitig wurden kleinräumige Netzänderungen vorgenommen, wenn vorgesehene Verbindungen vor Ort nicht befahrbar waren bzw. andere Verbindungen eine geeignetere Führung des Radverkehrs ermöglichen.

2.1.2 Unfallanalyse

Anhand von der Polizei geführter Tabellen über Dreijahreszeiträume konnten Unfallstatistiken ausgewertet werden. Insgesamt wurden in diesem Zeitraum über 380 Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern erfasst. Bei den meisten Unfällen handelte es sich um Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Außerdem wurden Unfallhäufungsstellen lokalisiert, welche bei der Vor-Ort-Analyse besonders berücksichtigt wurden.

3 NETZKONZEPTION

3.1 Entwicklung des Radverkehrsnetzes

An das Radverkehrsnetz der Stadt Memmingen (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 Alltagsradverkehrs,
- eine hohe Attraktivität und
- eine verkehrssichere Infrastruktur mit hohem Komfort.

Für die Entwicklung des Radverkehrsnetzes wurden zunächst die Quellen und Ziele innerhalb des Stadtgebiets ermittelt. Ziele müssen dabei schnell und sicher erreichbar sein. Die Quellen des Radverkehrs stellen typischerweise Wohnstandorte dar. Wichtige Nachbarkommen, der Bahnhof, Einkaufskonzentrationen, Freizeit- und Bildungseinrichtungen sowie Arbeitsplatzschwerpunkte wurden als wichtige Ziele des Radverkehrs identifiziert.

3.1.1 Wunschliniennetz des Radverkehrs

Auf der Grundlage der o.g. Quellen und Ziele zeigt das *Wunschliniennetz* alle stadtweit relevanten Verbindungen als Luftlinie (vgl. Plan 1) und stellt somit eine direkte (wünschenswerte) Verbindung unabhängig von vorhandenen Verkehrswegen dar.

3.1.2 Prüfnetz des Radverkehrs

Auf Grundlage der Lokalisierung wichtiger Quellen und Ziele wurde im nächsten Bearbeitungsschritt das *Prüfnetz des Radverkehrs* erstellt. Dieses wurde mit der Stadt Memmingen abgestimmt und verfeinert. Das Prüfnetz diene als Befahungsgrundlage. Im Zuge der Befahrung haben sich weitere Anpassungen ergeben, aus denen das *Radverkehrsnetz* entstanden ist

3.1.3 Radverkehrsnetz

Das Radverkehrsnetz der Stadt Memmingen ist auf den Plänen 2.1 und 2.2 zu sehen und wurde in folgende Kategorien unterteilt:

- Hauptnetz 1. Ordnung
- Hauptnetz 2. Ordnung
- Ergänzungsnetz
- ergänzendes Freizeitnetz

Das Hauptnetz 1. Ordnung umfasst wichtige Hauptverbindungen zu überörtlichen Zielen sowie zu bedeutenden Zielen innerhalb des Stadtgebiets. Im Hauptnetz 2. Ordnung sind weitere Verbindungen zu wichtigen Zielen des Radverkehrs berücksichtigt. Das Ergänzungsnetz beinhaltet Verdichtungen des Alltagsradnetzes sowie die Anbindung von untergeordneten Zielen. Im Freizeitnetz sind die Routen berücksichtigt, die vorrangig eine Bedeutung für den Freizeitradverkehr haben.

4 MÄNGELANALYSE

Nach der Befahrung aller Strecken wurden die erfassten Mängel kategorisiert und um weitere wichtige Attribute ergänzt. Hierzu zählen die exakte Lagebeschreibung, die vorliegenden Kfz-Verkehrsstärken und die Baulast. Diese Merkmale der Radverkehrsinfrastruktur in Memmingen können in GIS-basierten Anwendungen verwendet werden.

Folgende Mängelkategorien werden unterschieden:

Mangelkategorie
(StVO-) Beschilderungsmangel
besondere Gefahrenstelle/-strecke
fehlende/unzureichende Furtmarkierung
unzureichende Sichtverhältnisse
Netzlücke
Querungsdefizit
Oberflächenmangel
umwegige/unkomfortable Führung
unzureichende Breite
Ausstattungs-mangel
Wartungs-mangel

5 MASSNAHMENKONZEPTION

5.1 Maßnahmen

Die Zusammenstellung des Maßnahmenkatasters erfolgte auf Grundlage der Mängelanalyse und ergänzender Stellungnahmen von der Stadtverwaltung Memmingen für das zu realisierende Netz. Insgesamt wurden 271 Maßnahmen hieraus abgeleitet.

Folgende Maßnahmenkategorien werden unterschieden und sind entsprechend ihrer Farbgebung auf den Plänen 3, 3.1, 3.2 und 3.3 bzw. im Maßnahmenkataster wiederzufinden:

Maßnahmenkategorie
Neubau
Um-/Ausbau
Markierung
Radwegeanfang/-ende
Umgestaltung
Barriere
StVO-Beschilderung
Furt
Belag
Bord
Beleuchtung
Randmarkierung
Sonstige

Radverkehrskonzept

Hinsichtlich der erfassten Konflikte und Mängel bzw. Lücken im Radverkehrsnetz wurden jeweils Maßnahmenvorschläge aufgezeigt und bewertet. Zur besseren Übersicht und Dokumentation wurde für jede Maßnahme ein Maßnahmenblatt entwickelt. Darin enthalten sind:

- allgemeine Angaben (Nummerierung, Maßnahmenkategorie im entsprechenden Farbschema),
- Lagebeschreibung (bei Streckenmängeln mit Längenangabe),
- Ortslage und Baulastträger,
- Kfz-Verkehrsstärke und zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Routenbestandteil,
- Beschreibung des Mangels / Problems,
- Kartendarstellung und Fotodokumentation,
- Beschreibung der Maßnahme,
- Priorisierung,
- Grobkostenschätzung,
- Realisierungshilfe und
- (bei Bedarf) zusätzliche Bemerkungen.

Ebenso wie die Daten der Erfassung können alle Maßnahmen (strecken- oder punktbezogen) in GIS-basierten Programmen angewendet werden.

5.2 Aufwand der Maßnahmen

Der Aufwand von Maßnahmen kann im Rahmen einer flächendeckenden konzeptionellen Planung nur grob geschätzt werden. Für die genaue Angabe entstehender Kosten im Zuge der Umsetzung einer Maßnahme bedarf es einer Detailplanung. Die angegebenen Kosten basieren aus diesem Grund auf pauschalen Kostensätzen und dienen als Orientierungshilfe, ob Maßnahmen mit geringem, mittlerem oder hohem Kostenaufwand umgesetzt werden können.

Eine Differenzierung der Kosten nach Baulastträger und Maßnahmenkategorie ist in folgender Tabelle dargestellt:

Maßnahmen-kategorie	Stadt Memmingen	Freistaat	WWA Kempten	EnBW	Übergreifend	Summe
Sofortmaß-nahme	277.600 €	1.400 €	0 €	2.000 €	106.800 € ¹	387.800 €
Neubau	528.500 €	576.700 €	0 €	0 €	5.000.000 € ²	6.130.200 €
Um-/Ausbau	1.238.500 €	15.000 €	1.214.600 €	0 €	0 €	2.468.100 €
Markierung	213.300 €	0 €	0 €	0 €	0 €	213.300 €
Radweegean-fang-/ende	125.000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	125.000 €
Umgestaltung	312.600 €	0 €	0 €	0 €	0 €	312.600 €
Barriere	0 €	0 €	0 €	50.000 €	0 €	50.000 €
Belag	90.200 €	0 €	0 €	0 €	0 €	90.200 €
Beleuchtung	1.200 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1.200 €
Randmarkie-rung	11.200 €	12.200 €	0 €	0 €	0 €	23.400 €
Sonstige	19.900 €	0 €	0 €	0 €	6.800 € ³	26.700 €
Summe	2.818.000 €	605.300 €	1.214.600 €	52.000 €	5.113.600 €	9.828.500 €

¹ Stadt/Freistaat 100.000 € für pauschale Maßnahme zu Furtmarkierungen, Stadt/Privat 6.800 €

² Stadt/DB Bahnquerung MM Süd

³ Stadt/Privat

5.3 Dringlichkeit von Maßnahmen

Da die Realisierung der Maßnahmen nur schrittweise erfolgen kann, wurde eine Priorisierung vorgenommen. Zur Festlegung der Dringlichkeit wurden folgende Kriterien herangezogen (vgl. Anlage 1):

- Netzbedeutung/ Potenzial,
- Verkehrssicherheit und
- Ausbauqualität.

Anhand dieser Kriterien wurde die Dringlichkeit über ein Punktesystem festgelegt.

Netzbedeutung / Potenzial

Dieses Kriterium berücksichtigt die Netzbedeutung des Streckenabschnitts, auf dem die Maßnahme umgesetzt werden soll. Die höchste Netzbedeutung besitzt das Hauptnetz 1. Ordnung (3 Punkte). Darauf folgt das Hauptnetz 2. Ordnung (2 Punkte) und das Ergänzungsnetz sowie das ergänzende Freizeitnetz (jeweils 1 Punkt).

Verkehrssicherheit

Die Bewertung der Verkehrssicherheit erfolgte hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Verkehrsstärke in Verbindung mit der bestehenden Radverkehrsführung. Diese Elemente sind miteinander gekoppelt zu betrachten. Die Auswahl geeigneter Klassen erfolgte in Anlehnung an die Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen gemäß den ERA 2010.

Die höchste Dringlichkeit einer Maßnahme wird auf Basis der Verkehrsstärken und Höchstgeschwindigkeiten mit 2 Punkten, die niedrigste Dringlichkeit mit 0 Punkten bewertet. Ein Punkt wird zudem vergeben, wenn eine besondere Gefahrenlage (z. B. kritische Sichtverhältnisse) vor Ort festgestellt wurde. Nach diesem Kriterium wurden somit maximal 3 Dringlichkeitspunkte vergeben.

Ausbauqualität

Innerhalb der Maßnahmenkonzeption besteht ein breites Spektrum an Maßnahmen, das beispielsweise aufgrund von mangelnder Verkehrssicherheit und/ oder mangelnder Alternativen eine hohe Dringlichkeit bzw. durch die Beseitigung von Komforteinbußen nur eine geringere Dringlichkeit aufweist. Diese Diskrepanz wird innerhalb der Priorisierung durch das Kriterium der Ausbauqualität berücksichtigt.

Die höchste Dringlichkeit besteht bei einem *Neubau*. Dort gibt es kein sicheres Angebot für den Radverkehr und es wird die maximal mögliche Anzahl von zwei Dringlichkeitspunkten vergeben.

Bei *Belagssanierungen* existiert ein Angebot für den Radverkehr, dessen Qualität bzw. Alltagstauglichkeit jedoch eingeschränkt ist. Bei einem *Radwegeausbau* besteht ebenfalls ein Angebot, die Maße entsprechen jedoch nicht den Standards der ERA 2010. Für beide Kriterien wird somit einer von zwei möglichen Dringlichkeitspunkten vergeben. Alle anderen Maßnahmen, bei denen beispielsweise nur eine Randmarkierung herzustellen ist, erhalten keinen Dringlichkeitspunkt.

Die Umsetzung kostengünstiger Maßnahmen mit geringem Aufwand, wie beispielsweise die Herstellung von Randmarkierungen, können trotz ggf. geringer Dringlichkeit auch zeitnah umgesetzt werden.

Im Zuge der Priorisierung können pro Maßnahme insgesamt maximal acht Punkte vergeben werden. Entsprechend der erreichten Punktzahl erfolgt die Bewertung der Dringlichkeit einer Maßnahme in:

- niedrige Dringlichkeit (1-3 Punkte)
- mittlere Dringlichkeit (4-5 Punkte)
- hohe Dringlichkeit (6-8 Punkte)

Die übrigen Mängelkategorien werden als *Sofortmaßnahmen* eingestuft und daher von der Priorisierung ausgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass die Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel schnell und mit vergleichsweise geringem Kostenumfang umsetzbar sind.

Radverkehrskonzept

In der Maßnahmenkonzeption sind:

- 171 *Sofortmaßnahmen*
- 34 Maßnahmen mit *hoher Priorität*
- 41 Maßnahmen mit *mittlerer Priorität*
- 25 Maßnahmen mit *niedriger Priorität*

Es wird empfohlen, die Maßnahmen entsprechend ihrer Priorität umzusetzen. Die genannten Prioritäten stellen eine erste Orientierung für alle Baulastträger entsprechend objektiver Kriterien dar. Sie sollen deren Arbeit unterstützen, eine bindende Wirkung haben sie jedoch nicht. Im Zusammenhang mit örtlichen Planungen kann die Dringlichkeit entsprechend übergeordneter oder gemeindlicher Belange angepasst werden. Maßnahmen mit beispielsweise geringem Aufwand aber geringer Priorität können somit ggf. auch vorgezogen werden.

5.4 Ergänzende Maßnahmen zur Sicherung und Förderung des Radverkehrs

Die nachfolgenden ergänzenden Maßnahmen können zu einer weiteren Verbesserung der Radverkehrssituation in Memmingen führen und werden aus diesem Grund zur Prüfung vorgeschlagen.

5.4.1 Ausweitung der Fahrradabstellmöglichkeiten

Um den spezifischen Nutzeransprüchen gerecht zu werden, wird die Anlage weiterer bedarfsgerechter Fahrradabstellmöglichkeiten angeregt. Zudem sollten Vorderradbügel, wie beispielsweise in der Innenstadt vorhanden, durch Anlehnbügel ersetzt werden, um ein diebstahlsicheres Abschließen zu ermöglichen. In Abstimmung mit den Eigentümern ist auch eine Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten an Dienstleistungs- und Einkaufsstandorten in unmittelbaren Zugangsbereichen zu empfehlen.

Konkrete Empfehlungen für Radabstellanlagen, Lade- und Verleihstationen sind nicht Teil der vorliegenden Untersuchung. Die Erarbeitung eines entsprechenden Konzepts wird jedoch, insbesondere für die Kernstadt, in der bei der Befahrung ein deutliches Defizit festgestellt werden konnte, dringend empfohlen.

5.4.2 Anlage von Servicepunkten und Raststationen

Servicepunkte ermöglichen es den Radfahrerinnen und Radfahrern selbstständig Reparaturen durchzuführen. Sie sind insbesondere für den Alltagsradverkehr relevant und sollten über Ladestationen sowie attraktive Abstellmöglichkeiten verfügen. Sie werden z.B. am Fahrradparkhaus am Bahnhof oder als Ergänzung der bestehenden E-Bike-Ladestation am Schrankenplatz empfohlen.

Raststationen bieten insbesondere dem Freizeitradverkehr die Möglichkeit, sich auszuweichen. Als Standorte bieten sich Plätze entlang der touristischen Routen (z. B. am Iller-Radweg oder der Radrunde Allgäu) an. Auch hier kann in Verbindung mit einem Servicepunkt die Möglichkeit geboten werden, Reparaturen durchzuführen.

5.4.3 Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeitsarbeit besitzt in der Radverkehrsförderung eine Schlüsselfunktion. Eine aktive und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen von Presseveröffentlichungen können zur Erhöhung des Bewusstseins für den Radverkehr beitragen.

Marketing-Ideen und die Erweiterung von Freizeitrouten tragen zu einer größeren Attraktivität des Fahrradurlaubs oder zur Nutzung des Fahrrades zur Naherholung für Einheimische bei. Die Maßnahmenkonzepte können dabei vielfältig und kreativ erstellt werden. Dies kann beispielsweise Quiztouren oder Themenradwege umfassen.

Die Stadt Memmingen ist in diesem Bereich bereits aktiv. Positiv zu erwähnen ist beispielsweise, dass die Stadt Memmingen im Jahr 2019 erstmals bei der Aktion Stadtradeln teilgenommen hat und die Aktion dieses Jahr wiederholen will. Eine weitere Aktion macht auf die Gefahren des Geisterradelns aufmerksam und wird in Zusammenarbeit mit der Polizei bereits seit Oktober 2018 durchgeführt. Die Stadt hat außerdem einen Radverkehrsbeauftragten, informiert auf der eigenen Webseite regelmäßig über Maßnahmen für den Radverkehr, ist Mitglied in der AGFK Bayern und strebt eine Zertifizierung als fahrradfreundliche Kommune an.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Stadt Memmingen besitzt aufgrund der Stadtgröße, der topografisch überwiegend günstigen Bedingungen, der bereits vorhandenen Radverkehrsinfrastruktur sowie Aktivitäten im Bereich Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit bereits eine große Bedeutung für den Radverkehr. Mit einem gezielten Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur an den Hauptverkehrsstraßen und der Behebung von Mängeln gilt es den Radverkehr weiter zu fördern - sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsbereich.

Mit Blick auf die gestiegenen Anforderungen (z. B. vermehrte Nutzung von Pedelecs und Lastenrädern) ist das vorhandene Radverkehrsnetz und die zugehörige Radverkehrsinfrastruktur in Memmingen weiter ausbaufähig. Insbesondere vorhandene Zweirichtungsradwege entlang der innerstädtischen Hauptstraßen bergen in Verbindung mit Einmündungs- und Zufahrtsbereichen ein hohes Konfliktpotential. Außerdem fehlen vereinzelt direkte und verkehrssichere Anbindungen von Ortsteilen in die Innenstadt. Darüber hinaus sind punktuelle Mängel vorhanden, die beseitigt werden sollten.

Mit dem vorliegenden Radverkehrskonzept wird ein Handlungsrahmen für die Förderung des Radverkehrs in den nächsten Jahren entwickelt. Insgesamt werden 271 Maßnahmen zum Ausbau und zur Verbesserung des Radverkehrsnetzes vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind in einem Maßnahmenkataster dargestellt und entsprechend ihrer Dringlichkeit priorisiert.

Mit dem Ausbau und der Optimierung des Radverkehrsnetzes sollen dem Radverkehr sichere und komfortable Wege auf direkten Routen angeboten werden. Entsprechend der Bedeutung bzw. der vorrangigen Nutzung wird zwischen Hauptnetz 1. Ordnung, Hauptnetz 2. Ordnung, Ergänzungsnetz und ergänzendem Freizeitnetz unterschieden.

Radverkehrskonzept

Viele der Schwachstellen lassen sich mit dem Einsatz geringer Mittel (z. B. der Entfernung von Sichtbehinderungen oder der Anpassung von Beschilderung) beheben, teilweise ist die Umsetzbarkeit jedoch abhängig von der Neuordnung der städtischen Infrastruktur für den Kfz-Verkehr. Die Umsetzung der Maßnahmen kann stufenweise erfolgen, dabei sind jedoch Schwerpunkte zu setzen und Netzzusammenhänge zu beachten.

Für die weitere Bearbeitung wird empfohlen, Sofortmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen, sowie ein Realisierungskonzept für die verbleibenden Maßnahmen zu entwickeln.

Neben den im Maßnahmenkataster aufgeführten Maßnahmen zur Infrastruktur können ergänzende Maßnahmen den Radverkehr weiter fördern und dazu beitragen, das Potenzial des Radverkehrs sowohl für den alltäglichen als auch für den touristischen Verkehr zu nutzen.

Aufgestellt: Aalen, Mai 2020

brenner BERNARD ingenieure GmbH

i. V.

Dipl.-Geogr. Günter Bendias

Projektleiter

i. A.

Franziska Hofmann, M.Eng.

Projektingenieurin