

## Projektbeschreibung

<b>Projekttitle</b>
<b>Radverkehrskonzept</b>
<b>Antragsteller</b>
Landkreis Miltenberg Brückenstraße 2 63897 Miltenberg
<b>Gesamtkosten</b>
102.043,00 €
<b>LAG</b>
LAG Main4Eck Miltenberg e.V. Industriering 7 63868 Großwallstadt
<b>Kurzdarstellung des Projekts</b>
<p>Die Bedingungen für den Radverkehr im Landkreis Miltenberg sollen attraktiver werden und der steigenden Bedeutung des Verkehrsmittels Rechnung tragen.</p> <p>Daher möchte der Landkreis ein <b>Radverkehrskonzept für das gesamte Kreisgebiet</b> erstellen. Dabei sind die Bedingungen in den einzelnen Kommunen des Kreises für das Radfahren sehr unterschiedlich: Während die Kommunen im Maintal bereits heute eine z.T. sehr gute Rad-Verkehrsinfrastruktur aufweisen und sowohl im Freizeitverkehr - vor allem durch den Premium-Radweg am Main - als auch im Alltagsverkehr das Fahrrad eine hohe Bedeutung hat, sind die topografisch eher schwierigen Kommunen im Spessart und im Odenwald bislang kaum durch Radverkehrsinfrastruktur erschlossen. Vor dem Hintergrund der rasanten Entwicklung von elektrisch unterstützten Fahrräder (Pedelects und E-Bikes) sollen aber auch hier die Potenziale im Freizeit- und Alltagsverkehr erschlossen werden.</p> <p><b>1. Mobilitätsanalyse</b></p> <p>Eine Haushaltsbefragung liefert Kennziffern zur Mobilität und zu den Mustern der räumlichen Verflechtung der Bewohner des Kreises Miltenberg. Die Mobilitätsanalyse bildet die empirische Grundlage für das Radverkehrskonzept, kann aber auch Basis für die Nahverkehrsplanung, die Integrierte Verkehrsplanung oder das Klimaschutzprogramm des Kreises bilden. Dabei sind vor allem folgende Gesichtspunkte von Interesse:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken, Altersgruppen und Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie Verflechtungsachsen</li><li>• Mobilitätskennziffern im interkommunalen Vergleich und nach Teilregionen im Hinblick auf Siedlungsdichte, Topografie und Verkehrsangebot</li></ul>

- Bewertung der Mobilitätskennzahlen des Kreises Miltenberg im Vergleich zum Bundes- und Landesdurchschnitt und vergleichbaren Landkreisen
- Herausarbeiten von Trends vor allem vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklungen im Kreis Miltenberg
- Definition aufkommensstarker Verflechtungsachsen, um Potenziale für die Verlagerung von Kfz-Verkehrsleistung auf den ÖV und das Fahrrad bzw. Pedelecs zu identifizieren
- Darstellung der Potenziale und Fördermöglichkeiten der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie des kombinierten und intermodalen Verkehrs (Park&Ride, Bike&Ride und Pedelec&Ride, Car-Sharing).

## **2. Radverkehrskonzept**

### **2.1. Netzkonzept**

Ziel ist die Erstellung eines Wunschliniennetzes auf dessen Grundlage eine Netzkonzeption erarbeitet werden kann.

Ein Wunschliniennetz verbindet alle bedeutenden Ziele innerhalb des Landkreises und in die angrenzenden Kommunen über Luftlinien. Sie stellen Korridore dar, auf denen das reale Netz durch die Abstimmung mit den Beteiligten sowie den fachlichen Input des Auftragnehmers zu finden sein wird.

Auf Basis des Wunschliniennetzes und der Anregungen der Beteiligten soll ein Netzkonzept entwickelt werden, das hierarchisch gegliedert ist und alle wichtigen Ziele und Quellen des Radverkehrs im Landkreis Miltenberg miteinander verbindet und die Verbindung zu den Nachbarkommunen herstellt.

Die Festlegung der Kernnetze für die Land- und Forstwirtschaft soll bei der Netzkonzeption für den Radverkehr berücksichtigt werden. Es soll aus ökonomischen und ökologischen Gründen angestrebt werden, diese beiden Netze soweit es geht zur Deckung zu bringen.

Im Ergebnis soll ein Radverkehrsnetz stehen, das die Korridore für die zukünftigen Radverkehrsverbindungen vorgibt. Nach der Verkehrsbedeutung soll das künftige Radverkehrsnetz in Haupt- und Nebenrouten eingeteilt werden.

Dieses Radverkehrsnetz ist die Basis für die weiteren Analyseschritte.

### **2.2. Erfassung und Analyse des Radverkehrsnetzes**

Das erarbeitete Radverkehrsnetz soll nach definierten Kriterien erfasst werden. Aufgenommen werden vorhandene Teile des kreisweiten Radverkehrsnetzes wie auch geplante Teile, wie z.B. das Kernwegenetz für land- und forstwirtschaftliche Wege.

Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur, aber auch die Netzlücken und –mängel sollen in Text, Karte und Foto dokumentiert und bewertet werden. Die Bewertung der Netzbestandteile muss verschiedene Aspekte mit einbeziehen, wie Entsprechung der Standards, aber auch Alltagstauglichkeit, subjektive Sicherheit, Topografie und Umwegfaktor.

Auf der Grundlage der Erfassung des Radverkehrsnetzes müssen Soll-Ist-Vergleiche durchgeführt werden. Die defizitären Strecken und Verkehrsknoten sind die Grundlage für das Maßnahmenprogramm.

Die Befahrung des Netzes soll mit dem Fahrrad erfolgen, so dass die Sicht des Radfahrers stets im Mittelpunkt der Erhebung steht. Die Datenerfassung selbst kann über mobile Endgeräte und Applikationen erfolgen, die eine qualitativ gleichbleibende Datenerfassung gewährleisten sollten. Die Dokumentation und Auswertung soll in einem geografischen Informationssystem erfolgen.

Aufgrund der Größe und der Einwohnerzahl des Landkreises kann als Kalkulationsgrundlage eine Netzlänge von rund 600 Kilometern angenommen werden.

### **2.3. Verkehrssicherheit im Radverkehrsnetz**

Durch die Analyse des Radnetzes im Hinblick auf Funktion, Kfz- und Schwerverkehrsstärke und -geschwindigkeit soll das objektive Erfordernis für Radverkehrsanlagen nach ERA2 definiert werden. Es soll eine zusammenfassende Darstellung des Handlungsbedarfes im Radverkehrsnetz erarbeitet werden. Als Ergebnis steht die Antwort auf die Frage „Wo besteht die Notwendigkeit für welche Art von Radverkehrsanlage“.

Wir gehen z.Z. davon aus, dass bis auf die „Unfallsteckkarten“ durch die Polizeibehörde keine genaueren Daten (z.B. georeferenzierte Datensätze) zur Verfügung stehen. Daher soll sich die Analyse auf die räumliche Verteilung und die Identifikation von unfallauffälligen Strecken und Punkten konzentrieren.

### **2.4. Maßnahmenprogramm und Umsetzungskonzept**

Aus der umfassenden Bestandsaufnahme sowie den übrigen Analysen soll eine Konzeption entwickelt werden, die unter optimalem Einsatz der Ressourcen geeignet ist, die Radverkehrspotenziale zu mobilisieren.

Im Maßnahmenprogramm sollen alle notwendigen Maßnahmen zur Inwertsetzung des Radwegenetzes im Landkreis Miltenberg konkret definiert und in einem Kataster mit Tabelle, Text und Karte erläutert werden.

Ziel ist es, ein Maßnahmenprogramm mit einer für das Verwaltungshandeln handhabbaren Prioritätenliste zu entwickeln. Hierbei geht es um die Aspekte Realisierbarkeit, Kosten und Bedeutung zur Sicherung und Verbesserung des Radverkehrs sowie Erhöhung des touristischen Mehrwerts.

## **3. Kommunikation**

### **3.1. Auftaktveranstaltung zum Radverkehrskonzept**

Zu Beginn des Projektes sollen die Akteure vom Auftragnehmer über die Inhalte, die Zielsetzung und den Zeitplan des Projektes informiert werden. Die Akteure sollen zudem zu einer Mitarbeit motiviert und über den zu erwartenden Umfang ihrer Mitarbeit aufgeklärt werden.

### **3.2. Facharbeitskreise zum Radverkehrskonzept**

Ziel ist es, auf der Grundlage des Wunschnetziennetzes ein weitgehend abgestimmtes Netz zu entwickeln sowie die sich aus den Befahrungen und Analysen dieses Netzes ergebenden Maßnahmenvorschläge zu konkretisieren, so dass diese von den Kommunen mitgetragen werden.

Hauptansprechpartner sind die Kommunen, die in die Netzentwicklung einbezogen werden müssen. Darüber hinaus sollen Akteure aus Verwaltung, Politik, Initiativen, interessierte Bürgerinnen und Bürger, Senioren-/Behindertenverbände sowie weiterführende Schulen und die Presse eingeladen werden.

Sowohl das konkrete Netz als auch das Maßnahmenprogramm werden eng mit den Beteiligten abgestimmt.

### **3.3. Workshops zu ergänzenden Projekten**

Es werden mind. zwei Workshops angeboten, die abseits der Fragen zur Infrastruktur, Leitprojekte für die Radverkehrsförderung anstoßen und konkretisieren sollen.

In den Workshops sollen konkrete Leitprojekte definiert, die in Eigenverantwortung von den Akteuren ausgearbeitet und umgesetzt werden.

Beispiele hierzu wären:

- Marketing und Information zu den Vorteilen und Einsatzmöglichkeiten von Pedelecs und weiteren Spezialrädern wie z.B. Lastenpedelecs
- Konzeptionelle Unterstützung für Akteure der Verkehrssicherheit im Landkreis, ein Pedelec-Fahrtraining anzubieten.
- Mobilitätsberatung bei großen Arbeitgebern
- Image Rad / Fuß an den Schulen verbessern, z.B. durch Riding-Bus, Schulwegplanung, Fahrrad-Check, Schulweg-Detektive
- Marketing-Offensive für den Radverkehr, z.B. durch Pressearbeit, VIP-Aktionen und anderes

Die Leitprojekte werden ganz bewusst zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht festgelegt, da die Ergebnisse der Bestandserfassung und die Schwerpunktsetzungen der Akteure vor Ort abgewartet werden, um passgenaue Projekte entwickeln zu können.

## **4. Konzeption Pedelec-Nutzung**

Die Pedelec-Tauglichkeit der Maßnahmenvorschläge zum Straßen- und Wegenetz wird in der Bearbeitung kontinuierlich mitberücksichtigt.

Vertieft betrachtet werden einige spezifische Handlungsansätze zur Förderung der Pedelec-Nutzung. Der Projektstand aus „Wald erFahren“ soll für alle Kommunen im Landkreis ergänzt werden. Für die Umsetzung von Wald erFahren und entsprechenden ähnlichen Projekten soll die Frage der Betreiberschaft des Pedelec-Vermietsystems in Darstellung verschiedener Betreibermodelle vorbereitet und in die kreisweite Radverkehrskonzeption integriert werden. Zusammen mit dem Runden Tisch „E-Mobilität“ wird die künftig zu erwartende Kulisse für fahrradbezogene E-Mobilität diskutiert werden – von der Elektromobilität, der Radverkehrsförderung und vom kommunalen Klimaschutz her.

Viel versprechend sind die Möglichkeiten, auch bei topografisch schwieriger Situation eine Pedelec-Mobilitätskultur im Alltag zu entwickeln und die Pedelecs als Zubringer zum Öffentlichen Verkehr zu etablieren. Es werden Maßnahmenvorschläge abgeleitet, wo gesicherte Bike & Ride-Parkplätze an Haltestellen des Bus- und Schienenverkehrs und weitere Serviceangebote wie Vermietung und Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll sind. Dies wird im Nahverkehrsplan u.a. im Kontext der Barrierefreiheit (Fahrradmitnahme) Synergien haben. Die Pedelec-Nutzung als Zubringer zum ÖPNV kann gerade für die

Berufsspitzenzeiten für ein wirtschaftlicheres ÖPNV-Netz einen konzeptionellen Beitrag leisten.

### **5. Potenziale des Radverkehrs (Pedelecs und CO2-Bilanz)**

Auf der Grundlage der Haushaltsbefragung werden die Potenziale für den Radverkehr zur Substituierung von Kfz-Verkehren im Landkreis Miltenberg ermittelt. Die Auswertung wird Angaben zu den Radfahrten zwischen den Kommunen und in die Nachbarkreise enthalten. Auf der Basis dieser Daten kann das Verlagerungspotenzial abgeschätzt werden. Diese Abschätzung wird vertieft um die Potenziale für den Pedelec-Verkehr für mehr Fahrgäste im ÖPNV, vor allem auch im Hinblick des erweiterten Haltestelleneinzugsbereichs mit dem Pedelec als Zubringer zu Schiene und Bus.

Die Potentialabschätzung kann ein Kriterium der Priorisierung der Maßnahmen nach deren Wirksamkeit sein. Außerdem dienen die Potenziale des Radverkehrs und der besonderen Berücksichtigung der Potenziale für Pedelecs als Grundlage für die CO2-Bilanz. Dies kann als verkehrlicher Teil auch beitragen zum Klimaschutzkonzept von Landkreis, Städten und Gemeinden.

## **Projektziele**

- **Entwicklungsziel 1:** Die Funktionalität der Kommunen im LAG-Gebiet durch öffentliche und private Maßnahmen erhalten und zukunftsfähig ausbauen
  - *Handlungsziel 1.2:* Unterstützung bei der Entwicklung und Umsetzung von Projekten zur Attraktivitätssteigerung der Kommunen  
Die Kommunen im LAG-Gebiet stehen zunehmend vor dem Problem der Überalterung und dem massiven Wegzug der jungen Generation. Um diese Probleme in Zukunft abzumildern sind innovative Projekte in der Region nötig. Auch der Erhalt und die Schaffung von zukunftsfähigen Infrastrukturmaßnahmen können diesen Problemen entgegenwirken.  
Indikatoren:  
Anzahl Modellprojekte: 1
  - *Handlungsziel 1.3:* Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung des Anteils der E-Mobilität am Individualverkehr  
Die Steigerung der Elektrofahrzeuge am Individualverkehr ist in vielen Bereichen des alltäglichen Lebens verankert. So wird durch die CO<sup>2</sup>-neutrale Fortbewegung der Klimawandel eingedämmt und die Bürgerinnen und Bürger vor Ort profitieren von einer erhöhten Luftqualität.  
Indikatoren:  
Anzahl Maßnahmen/Projekte: 1  
Anzahl ÖA-Maßnahmen: 1  
Teilnehmer: 100
- **Entwicklungsziel 3:** Den sanften Tourismus in der LAG Main4Eck stärken
  - *Handlungsziel 3.3:* Entwicklung und/oder Umsetzung von Maßnahmen zur Profilierung der Region als Rad- und Wanderdestination

Die waldreiche Mittelgebirgsregion ist für Rad- und Wandertourismus prädestiniert. Mit der Erstellung des neuen Radverkehrskonzeptes und der anschließenden Umsetzung der Maßnahmenvorschläge werden Basisinfrastrukturen geschaffen, die die Region als Raddestination zusätzlich qualifizieren. Letztendlich führt die Entwicklung und Umsetzung von Projekten zur Profilierung als Raddestination zu neuer Wertschöpfung und neuen Netzwerken. Die lokalen Beherbergungs- und Gastronomiebetriebe werden im Besonderen an dieser Entwicklung partizipieren.

Indikatoren:

Anzahl Maßnahmen: 1

Anzahl Kampagne: 1

### **Innovative Aspekte des Projekts**

- Im Landkreis Miltenberg gibt es bislang noch kein vergleichbares Konzept zur Radwegeinfrastruktur. Außer kleinräumig verteilten Initiativen in der Region wurde in den letzten Jahren noch kein zusammenhängendes, auch über die Landkreisgrenzen hinausgehendes Radverkehrskonzept erstellt.
- Neben der Erfassung von Radwegen, die Überprüfung der Beschilderung und Handlungsanweisungen wird das zu erstellende Konzept Angaben zur CO<sup>2</sup>-Bilanz beinhalten. Dieser Beitrag zum Klimaschutz ist bislang in ganz Unterfranken einmalig.
- Auch die Kombination zwischen dem Alltagsradfahren, dem „touristischen“ Radfahren und der Nutzung von E-Bikes stellt einen innovativen Aspekt bei der zukünftigen Radverkehrsplanung dar.

### **Bezug des Projekts zu den Themen „Umwelt“ und „Klima“**

Durch die Schaffung einer attraktiven und innovativen Radverkehrsinfrastruktur werden die Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Besucher, dazu motiviert, verstärkt das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu verwenden. Dadurch wird sich in den kommenden Jahren der Anteil des Radverkehrs am Individualverkehr erhöhen. Durch diesen Anstieg wird der CO<sup>2</sup>-Ausstoß in der Region gesenkt, was wiederum sowohl dem Umwelt- als auch dem Klimaschutz nachhaltig nützen wird.

### **Bezug des Projekts zum Thema „Demographie“**

Ein wichtiger Baustein im Erhalt der Attraktivität der Kommunen stellt die Mobilität dar. Durch dieses Projekt kann die Radverkehrsinfrastruktur zukunftsfähig ausgebaut werden und trägt somit zur Attraktivitätssteigerung der gesamten Region bei. Außerdem wird durch das Konzept der Ausbau der E-Mobilität forciert, was es allen Generationen ermöglicht, das Fahrrad als Fortbewegungsmittel zu nutzen.

### **Bedeutung des Projekts für das LAG-Gebiet**

Das Konzept hat eine hohen Bedeutungsgrad für das komplette LAG-Gebiet, da der Landkreis Miltenberg Gegenstand des Konzepts ist. Somit wird zunächst jede Kommune des Landkreises im Konzept berücksichtigt und behandelt. Durch die Berücksichtigung

der Anbindungen der umliegenden Gemeinden in dem Konzept spielen auch die fünf Gemeinden des Landkreises Aschaffenburg, die auch Mitglied der LAG sind, eine wichtige Rolle. Somit sind alle 37 Gemeinden des LAG-Gebiets Teil des Konzepts.

### **Einbindung von Bürgern, Vereinen o. ä. in das Projekt**

Während der Konzepterstellung sind mehrere Workshops mit Vereinen, Verbänden und den Bürgern vor Ort vorgesehen. Diese dienen hauptsächlich zur Erarbeitung von Leitprojekten, die im Anschluss an die Fertigstellung des Konzepts im Landkreis umgesetzt werden sollen. Auch soll eine Schwerpunktsetzung für die kommenden Jahre durch die Teilnehmer der Arbeitskreise erfolgen.

Zusätzlich zu den öffentlichen Veranstaltungen, wie z.B. die Auftaktveranstaltung, finden während der Erstellung Facharbeitskreise mit den betreffenden Fachstellen (z.B. ADFC) statt. Die Ergebnisse fließen in das Gesamtkonzept mit ein und garantieren damit ein mit allen Interessenvertretern abgestimmtes Ergebnis.

### **Vernetzung des Projekts in der Region / ggf. überregionale Vernetzung**

Das Projekt ist mit mehreren Sektoren, Projektpartnern und anderen Projekten vernetzt. Sowohl der Tourismus als auch die Kommunen des Landkreises sind in die Erstellung einbezogen und werden in Zukunft die Umsetzung begleiten. Auch verschiedene Projektpartner, wie z.B. der ADFC oder Vereine vor Ort sind in das Projekt integriert und garantieren eine breite Zustimmung in der Region.

Die Einbeziehung von anderen, bereits in der letzten LEADER-Förderperiode umgesetzten Projekten (z.B. die Anlegestellen der Gelben Welle) stellt einen weiteren Aspekt zur Vernetzung in der Region dar.

### **Erwartete nachhaltige Wirkung / Sicherung von Betrieb und Nutzung des Projekts**

Die im Konzept entwickelten Handlungsansätze und Maßnahmenvorschläge werden anschließend sukzessive abgearbeitet und verwirklicht, um den Landkreis Miltenberg sowohl für das Alltagsradfahren, das „touristischen“ Radfahren und die Nutzung von E-Bikes nicht nur für die Gegenwart, sondern auch für die Zukunft zu rüsten. Die große Motivation der beteiligten Akteure verspricht hier eine nachhaltige Umsetzung des Konzeptes.

### **Ggf. Ergänzungen mit Bezug zu Projektauswahlkriterien der LAG**

**keine**

### **Finanzplan**

#### **Projektbestandteile**

Mobilitätsanalyse	29.400,00 €
Radverkehrskonzept	38.850,00 €
Kommunikation	2.700,00 €
Konzeption Pedelecs und E-Bikes	3.600,00 €
Potenziale und CO2-Bilanz	2.900,00 €

Interne Projektkommunikation, Präsentation und Bericht	8.300,00 €
Gesamtkosten (netto)	85.750,00 €
Gesamtkosten (brutto)	102.043,00 €
LEADER-Förderung (60 %)	61.226,00 €
Eigenanteil Landkreis Miltenberg (40 %)	40.817,00 €

\_\_\_\_\_  
Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift Projektträger