



HESSISCHER LANDTAG

02. 12. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Stefan Naas (Freie Demokraten) vom 01.11.2021

Zählstellen für den Radverkehr

und

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

In einer Pressemitteilung vom 19. Oktober (→ <https://wirtschaft.hessen.de/index.php/Presse/270-Zaehlstellen-sollen-kuenftig-den-Radverkehr-in-Hessen-erfassen>) erläutert die Landesregierung ihr Vorhaben, neue Zählstellen für den Radverkehr entlang der Straßen in Hessen aufzustellen. Dadurch sollen zuverlässige Daten über die Nutzung der Strecken und das Radverkehrsaufkommen gewonnen werden. Anhand der Daten soll dann unter anderem der weitere Ausbau von Radwegen geplant werden.

2020 hat die Landesregierung 8,2 Mio. € in Radwege an Landesstraßen investiert. Die Kosten der neuen Zählstellen sollen rund 3,5 Mio. € betragen, deren Finanzierung erfolgt durch Mittel aus dem Klimaschutzplan Hessen 2025. Das entspricht fast der Hälfte der Investitionen in Radwege an Landesstraßen. Dafür sollen dann 270 Zählstellen bereitgestellt werden.

Vorbemerkung Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen:

Radfahren in Hessen soll noch attraktiver werden. Für eine systematische Weiterentwicklung des Radnetzes fehlen jedoch repräsentative Verkehrsdaten. Mit dem Projekt „Daten für den Radverkehr“ wird der Radverkehr in Hessen gemeinsam durch Landkreise, Städte, Gemeinden und Hessen Mobil hessenweit und dauerhaft gezählt. Damit wird es einfacher, zielgerichtet Maßnahmen umzusetzen und den Erfolg von Maßnahmen zu überprüfen.

Die Kosten dafür belaufen sich in den Jahren 2022 bis einschließlich 2026 auf ca. 3,5 Mio. €, d.h. auf rund 700.000 € im Jahr.

Dem stehen alleine im Jahr 2022 entsprechend den Ansätzen im Entwurf zum Landeshaushalt 2022 vorbehaltlich des Beschlusses durch den Hessischen Landtag Investitionen für Radwege an Landesstraßen im Umfang von voraussichtlich 13 Mio. € (Haushaltstitel 07 20 766), laut Entwurf zum Bundeshaushalt an Bundesstraßen im Umfang von voraussichtlich 15 Mio. € (Haushaltstitel 120174622), für die Förderung des Fuß- und Radverkehrs in Kreisen, Städten und Gemeinden 23,5 Mio. € (17 30 Förderprodukt Nr. 51 Nahmobilität und 07 15 Förderprodukt Nr. 68 Mobilitätsförderungsgesetz) aus Landesmitteln sowie 16,1 Mio. € (07 15 Förderprodukt Nr. 76 Zuweisungen von Bundesmitteln für den Rad- und Fußverkehr) aus Bundesmitteln, d.h. 28 Mio. € für Radwege an Bundes- und Landesstraßen und 39,6 Mio. € für Investitionen in den Kommunen gegenüber, was bei einem Regelfördersatz von 70 % Investitionen im Umfang von ca. 56,6 Mio. € bedeutet.

Somit stehen im Jahr 2022 den jährlichen Kosten für die Zählstellen von 0,7 Mio. € Investitionen des Bundes, des Landes und der Kommunen von rd. 84,6 Mio. € gegenüber. Das entspricht rund 0,8 %.

Diese Vorbemerkungen vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Wie genau funktioniert eine Zählstelle für Radverkehr?

Die vorgesehene Erfassung erfolgt durch Zählstellen mit in die Oberfläche integrierten und speziell konfigurierten Induktionsschleifen. Diese erfassen die Radfahrenden mit Hilfe des Prinzips der elektromagnetischen Induktion über spezifische Erkennungsmuster sowohl zeitgenau als auch nach Fahrtrichtungen differenziert.

Frage 2. Welche Kosten entstehen für eine Zählstelle?

Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 3,6 Mio. €. Davon entfallen ca. 2,9 Mio. € auf Investitionskosten und ca. 0,5 Mio. € auf Unterhaltungskosten für einen 5-Jahreszeitraum (d.h. bis

einschließlich 2026). Weitere ca. 0,2 Mio. € entfallen auf Vorhaltung und den Betrieb eines Datenportals, auf dem die Zähldaten aufbereitet werden (bis einschließlich 2027).

Frage 3. Weshalb bedarf es einer anderen Zählstelle für den Radverkehr als für den motorisierten Verkehr, z.B. beim Auto?

Die Zählstellen für den Kraftfahrzeugverkehr sind auf diese Fahrzeugklasse optimiert und technisch nicht in der Lage, den Radverkehr zuverlässig und korrekt zu erfassen. Für die Erfassung des Kfz-Verkehrs gibt es eine eigene DIN-Norm sowie ein festgelegtes Typprüfverfahren durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Für Zählstellen auf dem klassifizierten Straßennetz gelten zudem die Richtlinien für die Straßenverkehrszählung 2020 im Jahre 2021 auf den Bundesfernstraßen. Diese gelten sowohl für die automatischen, als auch für die manuell erfassten Zählstellen. Entsprechende technische Normen und Regelwerke existieren für die Zählung/ Erfassung des Radverkehrs bisher nicht.

Zudem sind Zählstellen für den Kfz-Verkehr auch bei der Standortwahl und der konkreten Anordnung auf die Zählung des Kfz-Verkehrs ausgelegt und normiert. Sofern am Zählquerschnitt des Kfz-Verkehrs straßenbegleitende Radwege oder Mehrzweckstreifen vorhanden sind, die vom Radverkehr genutzt werden, können Radfahrende durch diese normierten Kfz-Zählstellen in der Regel nicht erfasst werden.

Frage 4. Nach welchen Kriterien werden die Zählstellen am jeweiligen Ort platziert?

Frage 5. Gibt es bei der Platzierung von Zählstellen eine Schwerpunktsetzung, beispielsweise in Innenstädten wie in Frankfurt am Main?

Frage 6. Wie stellt die Landesregierung sicher, dass alle Kommunen bei der Verteilung der Zählstellen miteinbezogen werden und vor allem auch der ländliche Raum berücksichtigt wird?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 4, 5 und 6 gemeinsam beantwortet.

Die von Hessen Mobil geplanten Dauerzählstellenstandorte wurden im Hinblick auf eine repräsentative Gesamterfassung ausgewählt. Neben der räumlichen Streuung anhand der Netzlänge waren hierbei auch Faktoren wie die Abdeckung typologischer Aspekte (insbesondere Schwerpunkte im Alltags-/Freizeitverkehr und Führungsformen) zu beachten. Aufgrund der höheren Netzdichte der zu betrachtenden Infrastruktur ergibt sich hierbei im Ballungsraum auch eine entsprechend höhere Dichte an Dauerzählstellen.

Die Anzahl der Dauerzählstellen bzw. deren Netzabdeckung wurde im Vorfeld im Hinblick auf die Möglichkeit einer Netzhochrechnung geprüft und dementsprechend ausgestaltet. Eine künftige Erweiterung des Zählstellennetzes ist technisch und strukturell möglich und mittelfristig auf Basis der ersten Erfahrungen angedacht.

Die konkrete Platzierung von Zählstellen am jeweiligen Ort richtet sich u.a. nach den baulichen Verhältnissen. Im Vordergrund für die Auswahl der Standorte steht die repräsentative Gesamterfassung. Aus diesen Gründen erfolgt weder eine Schwerpunktsetzung in den Innenstädten noch im ländlichen Raum.

Die Kommunen wurden bei der Auswahl der konkreten Standorte jeweils beteiligt und erhalten auch die erhobenen Daten.

Frage 7. Welche Erkenntnisse aus dem Einsatz der Zählstellen für den Radverkehr erhofft sich die Landesregierung?

Die Datenerfassung dient der fachlichen Verbesserung der Infrastrukturplanung für den Radverkehr und der fachlichen Unterstützung von Kreisen, Städten und Gemeinden. Sie liefert zudem eine wichtige Datengrundlage für ein im Aufbau befindliches netzweites rechnergestütztes Radverkehrsmodell.

Frage 8. Welche Maßnahmen plant die Landesregierung, sollten sich einzelne Streckenabschnitte als nicht ausreichend bzw. als stark frequentiert herausstellen?

Die Datenerfassung unterstützt die Baulastträger (Bund, Land, Kreise, Städte und Gemeinden) darin schwach genutzte Netzabschnitte zu identifizieren. Die schwache Nutzung kann ein Indiz dafür sein, dass im Abschnitt selber oder bei den zu- und abgehenden Verbindungen Defizite vorliegen, die eine Nutzung unattraktiv oder unmöglich machen. Die Datenerfassung trägt damit auch dazu bei, solche Defizite gezielt zu ermitteln und zu beseitigen. Sind Streckenabschnitte stark frequentiert, ist dies ein Indiz für den jeweiligen Baulastträger zu überprüfen, ob ein weiterer

Ausbau der Radverbindung sinnvoll bzw. notwendig ist. Die Einsatzbereiche der unterschiedlichen Führungsformen für den Radverkehr sind in den Qualitätsstandards und Musterlösungen für Hessen dargestellt:

→ <https://www.nahmobil-hessen.de/unterstuetzung/planen-und-bauen/schneller-radfahren/musterloesungen-und-qualitaetsstandards/>).

Frage 9. Werden die Daten der Zählstellen öffentlich einsehbar sein, z.B. online in Form eines Portals?

Die Daten werden mittelfristig öffentlich zugänglich gemacht, werden zur Unterstützung für verkehrspolitische Entscheidungen in den Kommunen herangezogen und dienen der Information der Bürgerinnen und Bürger.

Frage 10. Inwiefern überwiegen nach Ansicht der Landesregierung die Ausgaben von 3.5 Mio. € für Zählstellen den Nutzen von tatsächlich neu gebauten Radwegen?

Wie aus den vorhergehenden Antworten und der Vorbemerkung zu entnehmen ist, unterstützt die Datenerfassung des Radverkehrs die sachgerechte Weiterentwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur von Bund, Land, Landkreisen, Städten und Gemeinden insgesamt und der Radinfrastruktur im Speziellen. Die Datenerfassung mit Dauerzählstellen des Kraftfahrzeugverkehrs ist im Rahmen der bundesweiten Straßenverkehrszählung seit dem Jahr 1975 fester Bestandteil der Straßenverkehrsplanung. Erste Publikationen zu Verkehrszählungen mit automatischen Zählgeräten liegen Hessen Mobil aus dem Jahr 1967 vor.

Der Aufwand von weniger als 1 % an den Investitionskosten ist aus Sicht der Landesregierung sachgerecht.

Wiesbaden, 23. November 2021

Tarek Al-Wazir