



Landkreis Fürth



Radwegekonzept *Landkreis Fürth*

Vorstellung Zielnetzplanung
17.07.2020



STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN 

Dr. Ralf Kaulen
Sarah Dartenne, M.Sc.





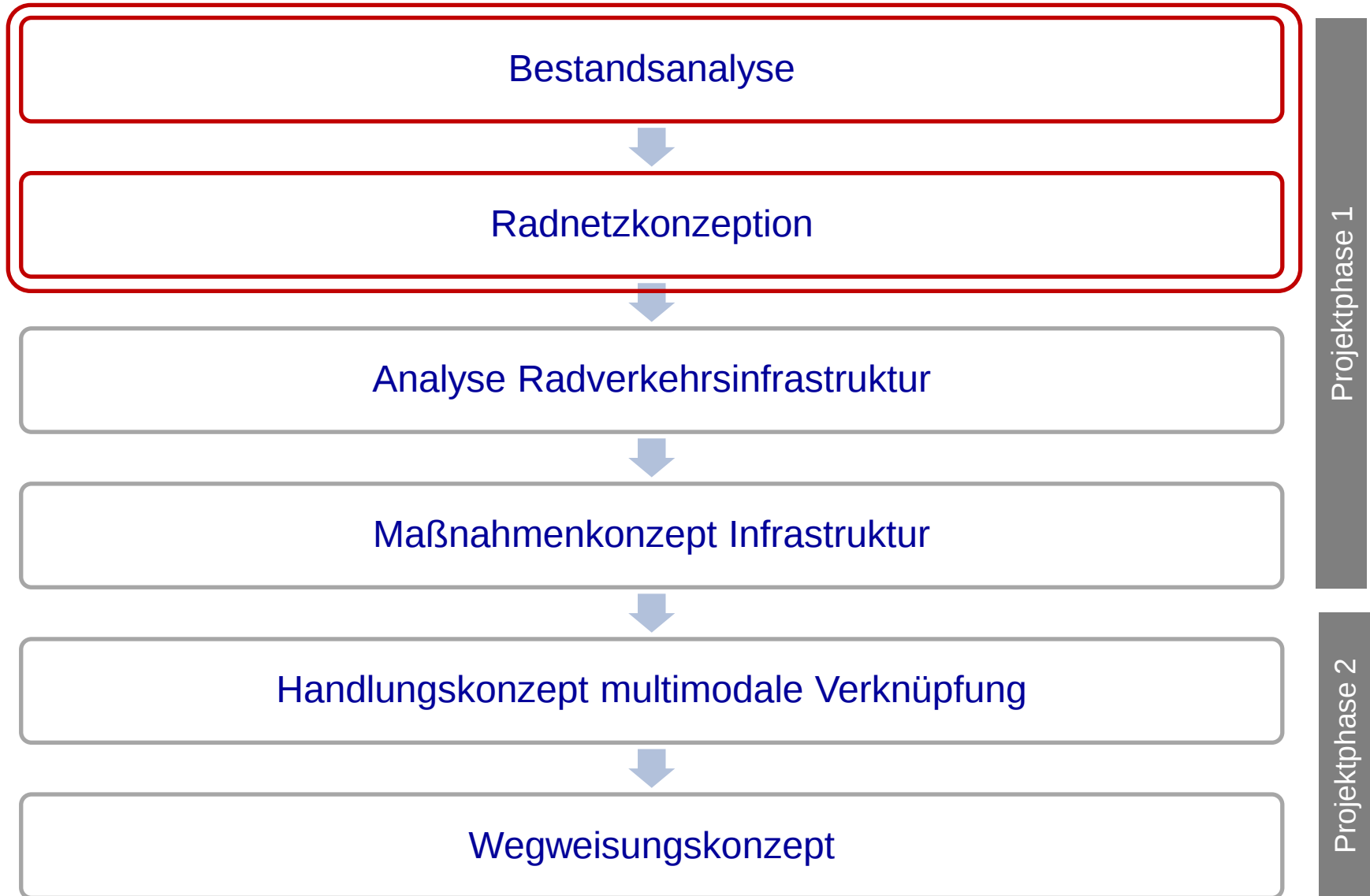
1. Erste Bestandsaufnahme

- a. Bedarfsermittlung Kommunen
- b. Analyse der Einzelkomponenten
- c. Fahrradklimatest
- d. SWOT-Analyse

2. Unfallanalyse

3. Zielnetzplanung

4. Weiteres Vorgehen





1. Erste Bestandsaufnahme

- a. Bedarfsermittlung Kommunen
- b. Analyse der Einzelkomponenten
- c. Fahrradklimatest
- d. SWOT-Analyse

2. Unfallanalyse

3. Zielnetzplanung

4. Weiteres Vorgehen



RADVERKEHRSKONZEPTE DER KOMMUNEN



Oberasbach
Verbindet

Stellungnahme des B Radwegeverbindungen

Am grundsätzlichen Sach
Hauptprobleme, was die
folgenden Stellen:

- Steiner Brücke
- Heuweg (Zufahrt)
- Rothenburger Straße
- Überquerung der
- Hainberg
- Jahnstraße im Ort
- Langenackerstraße

Wichtige Anlaufstellen a

- Schulen in Oberasbach
- Erreichbarkeit des
- Erreichbarkeit der
- Querung der Nürnberg

Wichtigste zukünftige Q

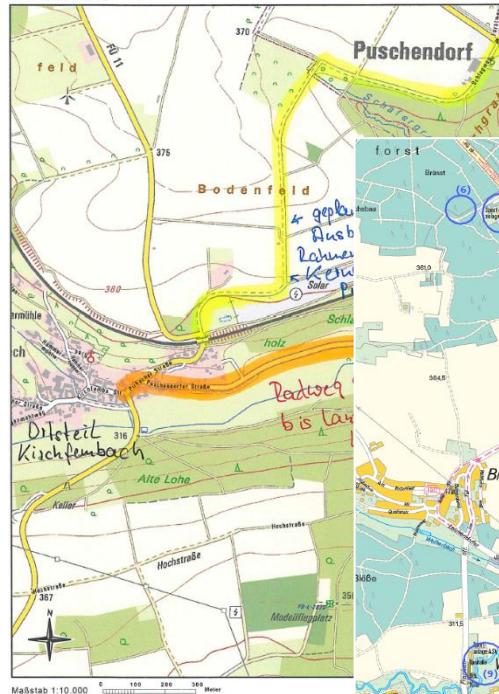
- U-Bahn-Station G
- zukünftigen Endh
- an. Auf diesen U-
- zu.
- damit verbunden
- zuführen

Leider ist diese wich
Oberasbach. Die am
(Altenberg, Kreutles, U
alle deutlich südlich d
Schnellradweg aus sch

Digitale Ortskarte (DOK)

LANDESAMT FÜR DIGITALISIERUNG,
BREITBAND UND VERMESSUNG

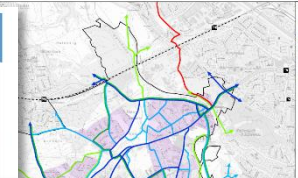
Erstellt am: 06.02.2020



Vervielfältigung nur in analoger Form für den eigen

STADT STEIN

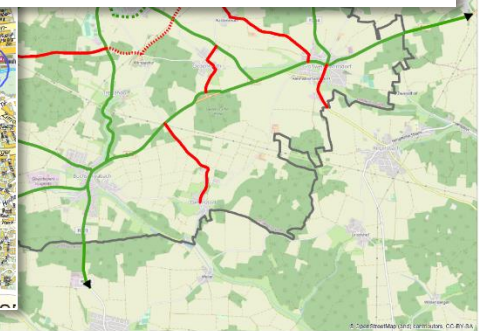
Radverkehrskonzept



Zusammenführung der bisher gefassten verkehrspolitischen Beschlüsse



Datum	Beschlussvorlage	Titel	Beschluss
05.09.2016	Bau- und Umweltausschuss	Fahrradweg Cadolzburg-Greimersdorf	Beantragung der Förderung
06.02.2017	Bau- und Umweltausschuss	Fahrradweg Schwadmühle Seckendorf	Zustimmung zum Flächentausch
04.12.2019	Bau- und Umweltausschuss	Fahrradweg Schwadmühle Seckendorf	Ausbau des Gehweges zur Verlängerung des Radweges entlang der Kreisstr. FU 2
03.09.2018	Bau- und Umweltausschuss	ILEK Maßnahmen „Interkommunales kernwegenetz“	In die Fraktionen verwiesen
17.09.2018	Marktgemeinderatssitzung	Fahrradweg Wachendorf-Fürth	Zustimmung der Radbereitung am 21.08.2018 Beteiligung an den Kosten anhand der Aufteilungsregelung





1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen



Vier Säulen der Radverkehrsförderung



INFRASTRUKTUR



SERVICE



INFORMATION



KOMMUNIKATION



BAYERNNETZ FÜR RADLER

- Fernradwegenetz, 119 Routen, Gesamtlänge von ca. 9.000 km (Stand 2018)
- Fahrradmitnahme in Fahrzeugen des VGN grundsätzlich möglich (Bus und Bahn)

RADVERKEHRSNETZ 2009

- Ziel: sicheres, lückenloses Radwegenetz und Verbindung der Gemeinden
- Formulierung von Einzelmaßnahmen – nur teilweise umgesetzt
- Jetzt: Fortschreibung Radverkehrskonzept

KOMMUNALE NETZE & KONZEPTE

- Radverkehrskonzepte Stadt Stein / Markt Roßtal
- Radverkehrskonzepte Wilhermsdorf / Cadolzburg / Langenzenn ... in Planung





FAHRRADMITNAHME IM ÖV

- In S-Bahn und Regionalbahnzügen nicht in den Stoßzeiten Mo-Fr zwischen 6 und 8 Uhr (außer gekennzeichnete Mehrzweckabteil)
- Kinderfahrkarte (auch 4er oder 10er Karte) oder Fahrrad-Tageskarte-Bayern (6,50 €)
- E-Bikes mit Versicherungskennzeichen sind von der Beförderung ausgeschlossen
- 18 Bike&Ride Stationen an Bahnhöfen

FAHRRADVERLEIH UND -REPARATUR

- Vereinzelt über ortsansässige Händler
 - Verleih: **1. Zirndorfer Fahrradverleih** (Zirndorf), **Bikedevilz** (Zirndorf)
 - Reparatur: **Fahrzeug Grünbaum** (Cadolzburg), **Boxenstop Radsport** (Langenzenn), **Zweirad Mlady** (Oberasbach), **Zweirad Klose** (Roßtal), **Bikedevilz** (Zirndorf)





E-BIKE UND PEDELEC

- E-Bike-Verleih Ringhotel Reubel (Zirndorf)
- Öffentliche Ladestationen in Cadolzburg, Stein, Oberasbach, Langenzenn und Großhabersdorf (sowie weitere in Geschäften/Museen etc.)



ADFC BED&BIKE

- Erweiterter Service (Lunchpakete, Wäscheservice, gesicherte Abstellplätze, etc.)
- Zwei Hotelbetriebe gemeldet
 - Ringhotel Reubel
 - Hotel Knorz



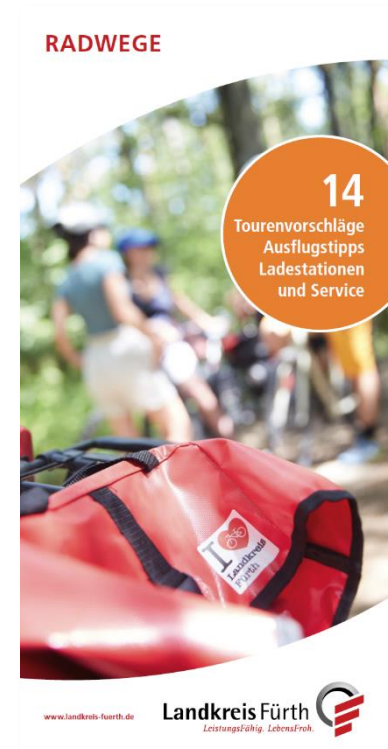


WEGWEISUNG

- Radwegebeschilderung 2010-2013 vereinheitlicht
- Eigene Schilder auf Basis des FGSV-Empfehlungen

KARTEN

- Touristische Karten (AGFK, ADFC)
- Bayernnetz für Radler Papierkarte 1:500.000 (ganz Bayern)
- Steine und Geschichte(n) (Historische Radwanderkarte)





ONLINE PLATTFORMEN

- Homepage LK Fürth:
 - 14 Tourenvorschläge (Karte, Wegbeschreibung, GPS-Tracks, ÖPNV-Verknüpfungspunkten)
 - Siebenerradweg
 - Erlebnisradweg Hohenzollern (Link zur Homepage)
 - Links zu weiteren Radtouren (z.B. „Verschlungene Pfade im Rangau“ oder Paneuropa-Radweg)
- Allgemeine Angebot: z.B. Radlland Bayern, Bayernnetz für Radler (Tourenplaner, App, etc.)





MEDIEN UND PRESSE

- Berichterstattung überwiegend über Fahrradtipps und –ereignisse
- Website Landkreis Fürth
- Mobilitätsforum
- Landkreismagazin (alle 2 Wochen)
- Präsenz in Sozialen Netzwerken





MARKETING

- Touristisch geprägt: Erlebnis-App des LK Fürth (Routen, Infos,...)
- Alltagsverkehr: Stadtradeln LK Fürth
- Fahrradkino 2019
- Diverse Marketingmaßnahmen
 - Imageaufkleber
 - Imageflyer / Flyer fahrradfreundlicher Einzelhandel
 - Sprühaktion
 - Plakataktion





ADFC FÜRTH

- Informationen, Öffentlichkeitsarbeit

AGFK

- Radkampagne leuchtende Slogans
- Kampagne „Stopp Schulwegparker“



BÜRGERBETEILIGUNG/ AKTIONEN

- Radverkehrskonzept mit Bürgerbeteiligung
- Stadtradeln (8. Mal in Folge)
- Familienspiel des Landkreises
- Radtheater "Abschalten & Umsteigen"
- Fahrradkino 2019



FAHRRADFREUNDLICHER
LANDKREIS

Wir sind nun mal die beste
Verbindung – einfach ein
Traumpaar!





1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen



FAHRRADKLIMATEST ZIRNDORF Gesamtbewertung: **3,9** (Schulnote)

- Rangplatz Bund: 161 von 311 (in Stadtgrößenklasse)
Rangplatz Land: 11 von 33 (in Stadtgrößenklasse)
- A) Fahrrad- und Verkehrsklima: Ø aus 5 Fragen **3,7**
- B) Stellenwert des Radfahrens: Ø aus 5 Fragen **4,2**
- C) Sicherheit beim Radfahren: Ø aus 7 Fragen **3,8**
- D) Komfort beim Radfahren: Ø aus 5 Fragen **4,2**
- E) Infrastruktur und Radverkehrsnetz: Ø aus 5 Fr. **3,6**
- F) Familienfreundlichkeit: Ø aus 5 Fragen **4,1**

Städteranking

Ortsgrößenklasse 20.000 bis 50.000 Einwohner

Rang	Ortsname	Gesamtbewertung	Vergleich Gesamtbewertung 2016
1	Baunatal	2,67	o
2	Ingelheim am Rhein	2,71	o
3	Rees	2,95	—
4	Meckenheim	2,96	-
5	Dülmen	3,05	o
157	Lehrte	3,91	o
158	Herborn	3,91	o
159	Brühl	3,92	—
160	Rheinberg	3,92	—
161	Zirndorf	3,92	—
162	Nienburg (Weser)	3,92	-
163	Puchheim	3,92	—
164	Brilon	3,92	—
165	Eckernförde	3,92	—
166	Schloß Holte-Stukenbrock	3,93	—
167	Straubing	3,93	++
168	Espelkamp	3,94	—
169	Ostfildern	3,94	—
170	Halle (Westf.)	3,94	-
171	Neumarkt i.d. OPf.	3,94	+
172	Forchheim	3,94	o
173	Hohen Neuendorf	3,94	o
174	Elmshorn	3,95	o
175	Sundern (Sauerland)	3,95	—
176	Bruchsal	3,95	o
177	Hemer	3,96	—
178	Dachau	3,96	—
310	Kulmbach	4,73	—
311	Hof	4,76	-

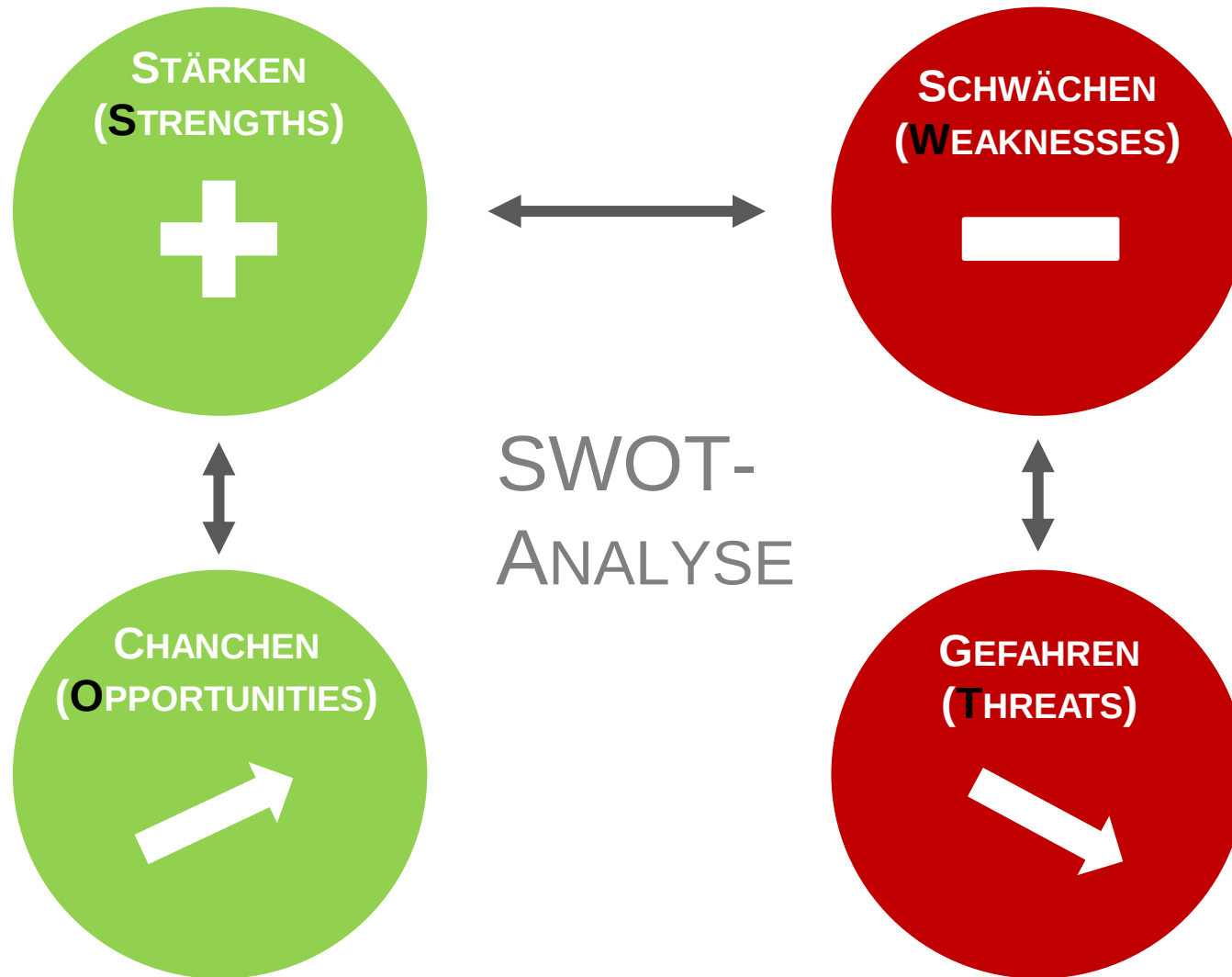


FAHRRADKLIMATEST ZIRNDORF – STÄRKEN/ SCHWÄCHEN

- 2,9 Erreichbarkeit Stadtzentrum
- 3,1 zügiges Radfahren
- 3,2 Spaß oder Stress
- 3,1 Fahrraddiebstahl
- 3,4 Wegweisung für Radfahrer
- 3,5 Konflikte mit Fußgängern
- ⋮
- 4,3 Werbung für das Radfahren
- 4,3 Breite der (Rad)wege
- 4,7 Führung an Baustellen
- 4,7 Falschparkerkontrolle auf Radwegen
- 4,8 Ampelschaltungen für Radfahrer
- 5,0 Öffentliche Fahrräder



1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen





STÄRKEN (STRENGTH)



Personelle Ressourcen

- Radverkehrsbeauftragter jeder Kommune
- Regionalmanagement zur Koordination / Radverkehrsbeauftragte
- Facharbeitsgruppe „Radverkehr“ / Arbeitskreis Netzwerktreffen



Datengrundlagen/ Konzepte

- Radverkehrskonzept (2009) / diverse Freizeitrouten
- Winterdienst-Räumpläne in 13 von 14 Kommunen vorhanden (Stand 2016)



Politik

- Grundsatzbeschluss (10.10.2011)
- Beschluss des 2020-Ziels (2015)
- Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes 2019



STÄRKEN (STRENGTH)



Zertifizierung AGFK-Bayern (seit 2016)



Radtourismus

- Regionale und überregionale Radwanderrouen (z.B. Rund ums Zenntal)
- Steigende Touristenzahlen
- Touristische Highlights (Playmobil Funpark, Palm Beach)

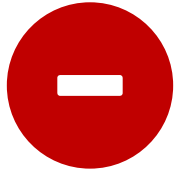


Information und Kommunikation

- Teilnahme am „STADTRADELN“
- Wegweisung erneuert und vielfältige Kartenmaterialien
- Mobilitätsforum, Aktionen Fahrradkino, Radtheater und vieles mehr
- Sehr präsent im Internet und Medien (z.B. Website/Landkreismagazin)

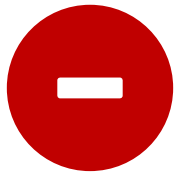


SCHWÄCHEN (WEAKNES)



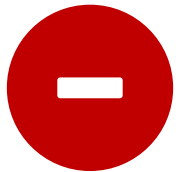
Radinfrastruktur

- z.B. Netzlücken, wenige Radabstellanlagen
- Ausbau Serviceelemente (Ladestationen, Leihräder etc.)



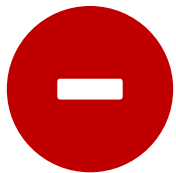
Modal Split

- 2015 bei ca. 6 %
- Ziel 2020 von 10 % vermutlich nicht erreicht



Physische / natürliche Barrieren für Radfahrende

- z.B. Zenn und Bibert / Main-Donau-Kanal
- Bundesstraße 8 und 14



Topographie

- Höhenunterschied durch Gewässer / Höhenzug bei Cadolzburg (Dillenberg) – Erschließung entlang der Täler in Ost-West-Richtung
- z.B. Wilhermsdorf: Bahnhof im Tal



CHANCEN (OPPORTUNITY)



Geringerer finanzieller Aufwand für Kommune/ Betrieb

- Jährlicher finanzieller Aufwand je Fahrrad-km beträgt etwa nur ein Zehntel des Aufwandes je Pkw-km (Kommune)
- Bis zu 50 % weniger krankheitsbedingte Fehlzeiten (Radfahrer)



Betriebliches Mobilitätsmanagement

- Nähe zur Metropolregion Nürnberg
- Potential bei Arbeitswegen (Wohnstandortanalyse)



Boom im Radtourismus

- Freizeit-Radrouten im Umland
- Stetig steigende Anzahl Übernachtungen (neue Arbeitsplätze)



Elektromobilität

- Pedelecs/ E-bikes
- Erhöhung des Aktionsradius Rad



CHANCEN (OPPORTUNITY)



Verbesserung der Fahrradinfrastruktur

- Erstellung kommunaler Radverkehrskonzepte (z.B. Cadolzburg, Roßtal, Langenzenn, Wilhermsdorf...)
- Ausbau der U-Bahn 3 nach Gebersdorf



Radinfrastruktur

- Machbarkeitsstudie Radschnellweg



StVO Novelle

- Einführung von Fahrradzonen
- Überholverbot von Zweirädern
- Grünpfeil-Schild nur für Radfahrer



Flurbereinigungsgesetz (FlurBG)

- Gesetz zur Förderung der allgemeinen Landeskultur und der Landentwicklung



RISIKEN (THREAT)



Haushaltslage



Demographischer Wandel

- Alterung der Gesellschaft
- Bevölkerungsabnahme/ Urbanisierung



Gesetzliche Änderungen

- Erhöhung der Pendlerpauschale
- (weitere) Bevorrechtigung von Dienstwagen

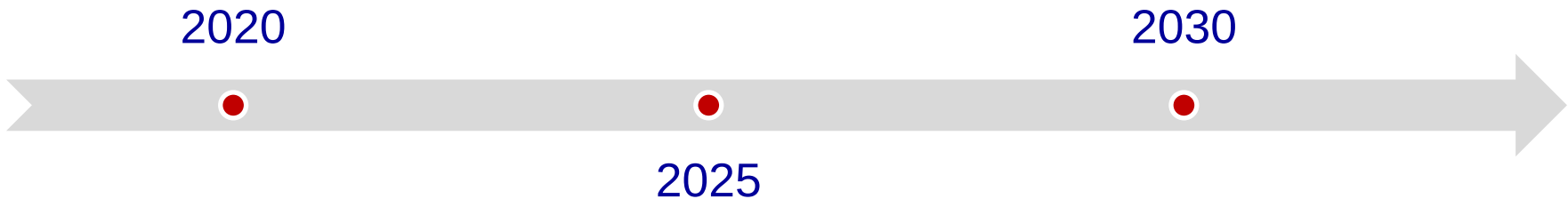


Wirtschaftliche Entwicklung des Standortes

- Anzahl und Art der Arbeitsplätze
- Entwicklung des ÖPNV



Definition von Zielen zur Erfolgskontrolle



Allgemeine Ziele	
Maßnahme	Ziel
Förderung Radverkehr	Erhöhung des Modal Split • bis 2025: 15% • bis 2030: 25 %
Klimaschutz	Verringerung des CO ₂ -Ausstoßes durch Reduzierung der gefahrenen Kfz-km
Erhöhung der Ausgaben für Radverkehrsinfrastruktur pro Kopf	5 € pro Einwohner (NRVP Aufsteiger Landkreise: 1 – 6 € Vorreiter Landkreise: 4 – 5 €)



INFRASTRUKTUR

Maßnahme	Ziel
Aus- und Neubau von Radwegen	z.B. 50 km jährlich
Fahrradfreundliche Umgestaltung von Knotenpunkten	z.B. 3-5 Knotenpunkte jährlich
Durchführung von Modellvorhaben	1 Modellversuch jährlich



SERVICE

Maßnahme	Ziel
Qualitativer Ausbau Fahrradabstellanlagen	Ausbau von Abstellanlagen an wichtigen Quell- und Zielpunkten (z.B. Bahnhöfen)
Quantitativer Ausbau Fahrradabstellanlagen	Ausbau von Witterungsschutz, Zustand etc. von 15 Abstellanlagen jährlich
Ausbau von öffentlich zugänglichen Serviceelementen (z.B. Ladestationen)	Öffentlicher Servicepunkt in jeder Kommune bzw. jedem größeren Ortsteil





INFORMATION

Maßnahme	Ziel
Information zu Baustellen	Implementierung in GIS mit interaktiver Karte
Beschilderung neuer Radwege	Erweiterung der Beschilderung parallel zum Ausbau des Netzes
Zielgruppe Berufstätige	Ausweisung Routen zu wichtigen Arbeitsplatzschwerpunkten



KOMMUNIKATION

Maßnahme	Ziel
Bürgerveranstaltung	Regelmäßige Veranstaltung mit Bürgerbeteiligung in den Kommunen
Arbeitskreis Netzwerktreffen Fahrradfreundlichkeit im Landkreis	Regelmäßige Tagung
Schnelle und effektive Reaktion auf Schadensmeldungen	Einrichtung einer Meldeplattform für Schäden an Radwegen





1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen



Das Unglücksereignis im Zeitraum 01.01.2015–31.12.2017

B 8 Abschnitt 1740, 1760, 1780, 1800, 1820, 1840; B 14 Abschnitt 420, 440, 460, 480, 500, 520, 540, 560; St 2242 Abschnitt 100; St 2245 Abschnitt 440, 460 mit der Unfallkategorie P+S und Kleinfällen in beiden Fahrtrichtungen wobei der Beteiligte 1 gleich (Fahrrad) oder der Beteiligte 2 gleich (Fahrrad)

Einzelunfallauflistung

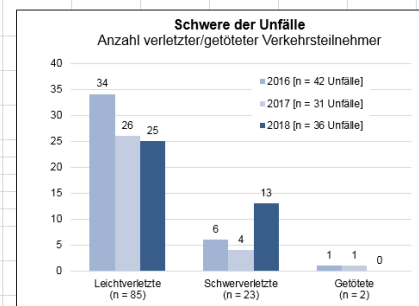
VUPKZ	Strasse	StrKl	StrNr	StrBu	AbsNr	Stat	Sr	BaNr	RegBz	RegKreis	Gemeinde	OrtLg	Kat	Typ	Datum	Zeit	Bet
5407-009017-15/3	St 2409	St	2409		150	0,37	1	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	6	02.07.2015 00:00	14:30	3
5407-005226-17/1	St 2409	St	2409		150	0,6	2	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	1	30.03.2017 00:00	18:20	1
5407-012869-16/2	St 2409	St	2409		150	0,6	2	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	1	21.10.2016 00:00	16:10	1
5407-013352-17/8	St 2409	St	2409		150	0,67	2	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	2	28.08.2017 00:00	15:40	2
5407-004800-16/7	St 2409	St	2409		160	0	1	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	2	10.05.2016 00:00	14:50	2
5407-002332-15/5	St 2409	St	2409		160	0,05	2	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	3	3	19.02.2015 00:00	12:40	2
5405-004407-17/7	St 2409	St	2409		220	0	2	953	5	FUE	Roßtal, M	1	3	3	05.08.2017 00:00	16:15	2
5405-005750-15/4	St 2409	St	2409		220	0,39	2	953	5	FUE	Roßtal, M	1	3	1	14.11.2015 00:00	00:05	1
5405-001671-16/8	St 2409	St	2409		220	1,3	2	953	5	FUE	Roßtal, M	1	3	3	10.04.2016 00:00	16:50	2
5405-000984-15/2	St 2409	St	2409		220	2,62	2	953	5	FUE	Roßtal, M	2	2	3	03.03.2015 00:00	14:11	2
5405-003108-16/0	St 2409	St	2409		260	0	2	953	5	FUE	Roßtal, M	1	3	3	28.06.2016 00:00	18:30	2
5405-002864-18/5	B 14	B	14		440	0,24	2	953	5	FUE	Roßtal, M	1	3	2	18.05.2018 00:00	18:15	2
5407-010172-18/4	B 14	B	14		540	0,29	1	953	5	FUE	Stein, St	1	2	1	08.07.2018 00:00	20:20	1
5405-004738-18/2	B 14	B	14		540	1	1	953	5	FUE	Stein, St	1	3	2	02.08.2018 00:00	16:00	2
5405-007797-18/8	B 14	B	14		540	1,13	1	953	5	FUE	Stein, St	1	2	6	19.12.2018 00:00	16:25	2
5405-006295-18/7	B 14	B	14		540	1,34	1	953	5	FUE	Stein, St	1	3	6	16.10.2018 00:00	05:01	2
5405-003702-18/2	B 14	B	14		540	1,35	1	953	5	FUE	Stein, St	1	3	6	19.06.2018 00:00	20:15	2
5405-004127-18/0	B 14	B	14		540	1,44	2	953	5	FUE	Stein, St	1	3	3	09.07.2018 00:00	07:45	2
5405-001431-18/4	B 14	B	14		540	1,57	2	953	5	FUE	Stein, St	1	3	3	14.03.2018 00:00	17:30	2
5470-017905-18/8	B 14	B	14		560	0,1	2	953	5	N	Nürnberg Stadt	1	3	3	31.10.2018 00:00	14:15	2
5470-006518-18/1	B 14	B	14		560	0,12	2	953	5	N	Nürnberg Stadt	1	3	6	25.04.2018 00:00	08:15	2
5445-026417-18/7	B 14	B	14		560	0,2	1	953	5	N	Nürnberg Stadt	1	3	1	29.09.2018 00:00	01:00	1
5470-009171-18/5	B 14	B	14		560	0,65	2	953	5	N	Nürnberg Stadt	1	3	6	04.06.2018 00:00	16:20	2
5407-011879-18/4	K FÜ 7	K	7		160	0,1	2	953	5	FUE	Veitsbronn	1	3	5	04.08.2018 00:00	12:30	2
5407-014038-18/4	K FÜ 8	K	8		160	0,1	1	953	5	FUE	Seukendorf	2	3	1	10.09.2018 00:00	15:20	1
5407-012810-18/0	K FÜ 17	K	17		140	1,75	1	953	5	FUE	Veitsbronn	1	2	1	18.08.2018 00:00	19:40	1
5407-015402-18/8	K FÜ 17	K	17		160	0,34	2	953	5	FUE	Veitsbronn	1	3	3	06.10.2018 00:00	13:05	2
5407-010149-18/4	K FÜ 18	K	18		100	2,26	1	953	5	FUE	Wilhermsdorf, M	1	2	1	07.07.2018 00:00	16:20	1
5407-006714-18/2	K FÜ 18	K	18		120	0,21	2	953	5	FUE	Wilhermsdorf, M	1	3	3	04.05.2018 00:00	16:10	1
5407-007414-18/9	K FÜ 18	K	18		180	0,8	1	953	5	FUE	Wilhermsdorf, M	2	2	1	19.05.2018 00:00	19:40	1
5407-011883-18/1	K FÜ 19	K	19		160	5,2	1	953	5	FUE	Zirndorf, St	2	2	1	04.08.2018 00:00	16:20	1
5405-003033-18/0	St 2242	St	2242		100	0	2	953	5	FUE	Oberasbach, St	1	3	6	27.05.2018 00:00	16:10	1
5405-006351-18/9	St 2242	St	2242		100	0,31	2	953	5	FUE	Oberasbach, St	1	7	3	17.10.2018 00:00	16:10	1
5407-005544-18/8	St 2242	St	2242		100	0,43	2	953	5	FUE	Zirndorf, St	1	2	1	15.04.2018 00:00	16:10	1
5407-002998-18/8	St 2242	St	2242		100	0,53	2	953	5	FUE	Zirndorf, St	1	3	2	23.02.2018 00:00	16:10	1
5407-007810-18/1	St 2245	St	2245		490	2,2	2	953	5	FUE	Großhabersdorf	2	2	3	26.05.2018 00:00	16:10	1
5407-010133-18/9	St 2245	St	2245		580	0	2	953	5	FUE	Zirndorf, St	2	2	1	06.07.2018 00:00	16:10	1
5405-002406-18/9	St 2245	St	2245		600	0,68	2	953	5	FUE	Oberasbach, St	1	3	1	28.04.2018 00:00	16:10	1
5405-003206-18/8	St 2245	St	2245		620	0,18	1	953	5	FUE	Oberasbach, St	1	3	6	03.06.2018 00:00	16:10	1
5480-001729-18/7	St 2245	St	2245		620	0,41	1	953	5	FUE	Oberasbach, St	1	3	6	07.06.2018 00:00	16:10	1
5111-001916-18/6	St 2246	St	2246		440	0,5	1	953	5	FUE	Großhabersdorf	2	3	6	22.04.2018 00:00	16:10	1
5407-013968-18/2	St 2409	St	2409		130	0,42	1	953	5	FUE	Cadolzburg, M	2	2	1	08.09.2018 00:00	16:10	1
5407-005496-18/9	St 2409	St	2409		150	0,84	2	953	5	FUE	Cadolzburg, M	1	7	6	13.04.2018 00:00	16:10	1
5470-017393-18/7	St 2245	St	2245		660	0	2		N	Nürnberg Stadt	1	3	2	23.10.2018 00:00	16:10	1	

Unfalldaten Polizei 2016-2018



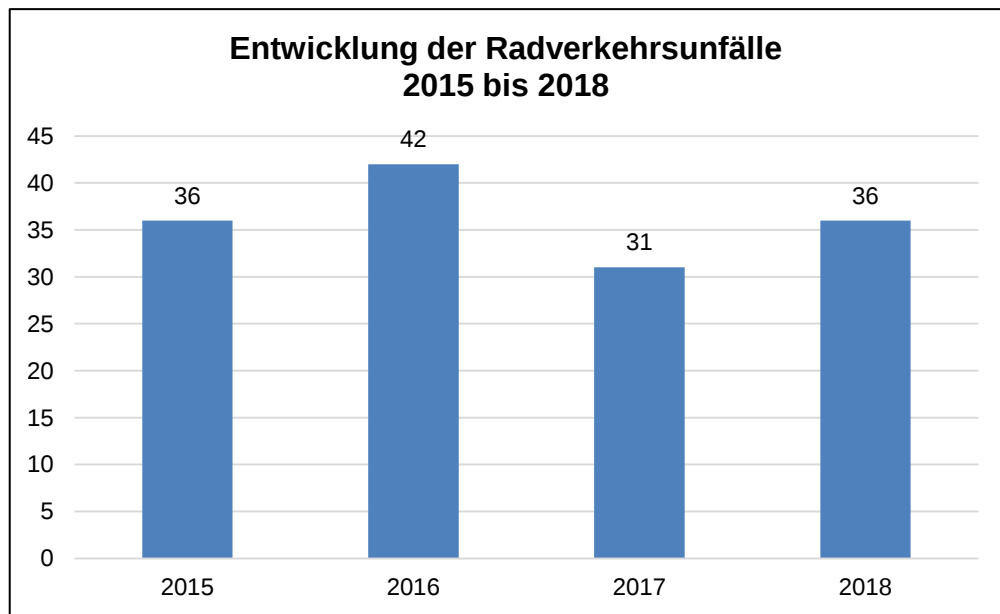
Statistische Auswertung und Verortung im Plan

	Leichtverletzte (n = 85)	Schwerverletzte (n = 23)	Getötete (n = 2)	Summe	
2016 [n = 42 Unfälle]	34	6	1	41	0,15384615
2017 [n = 31 Unfälle]	26	4	1	31	0,14634146
2018 [n = 36 Unfälle]	25	13	0	38	0,15384615
Summe Anteil	85	23	2	110	
	Leichtverletzte Radfahrer	Schwerverletzte Radfahrer	Getötete Radfahrer	Summe	Verletzte RF gesamt
2016 [n = 42 Unfälle]	26	5	1	32	0,11923077
2017 [n = 31 Unfälle]	16	4	1	21	0,09756098
2018 [n = 36 Unfälle]	21	12	0	33	0,13360324



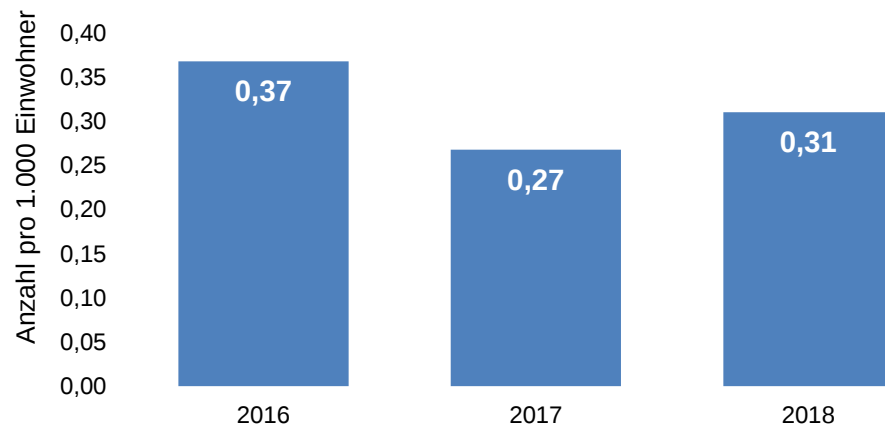


Unfallanalyse: Anzahl der Radverkehrsunfälle

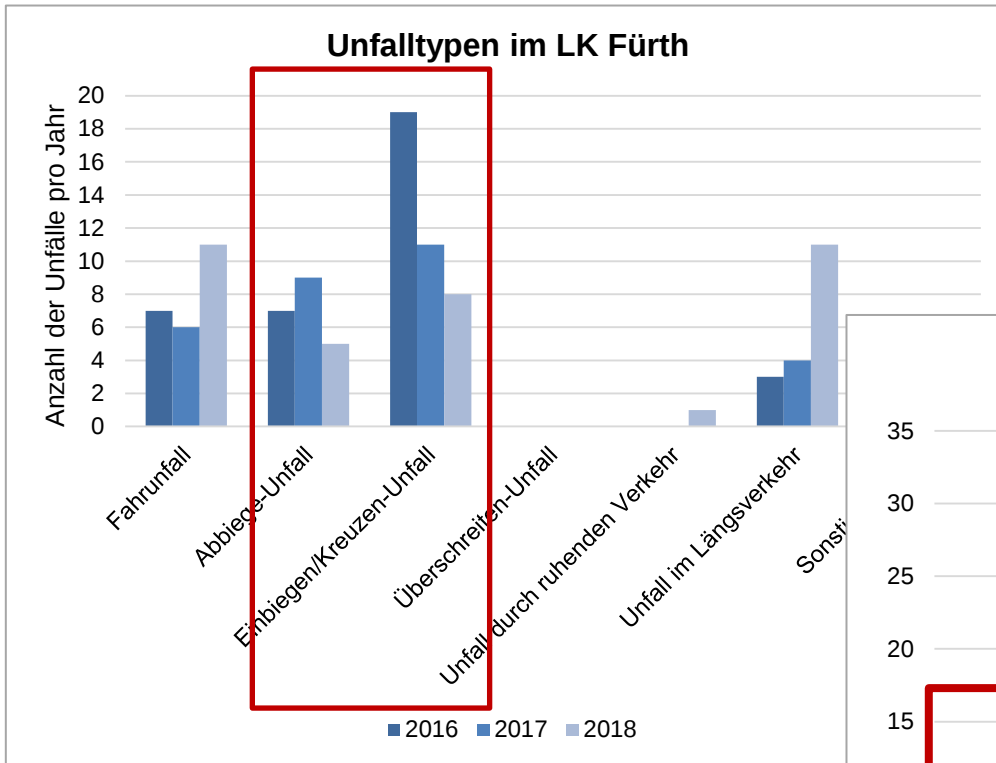


Absolut

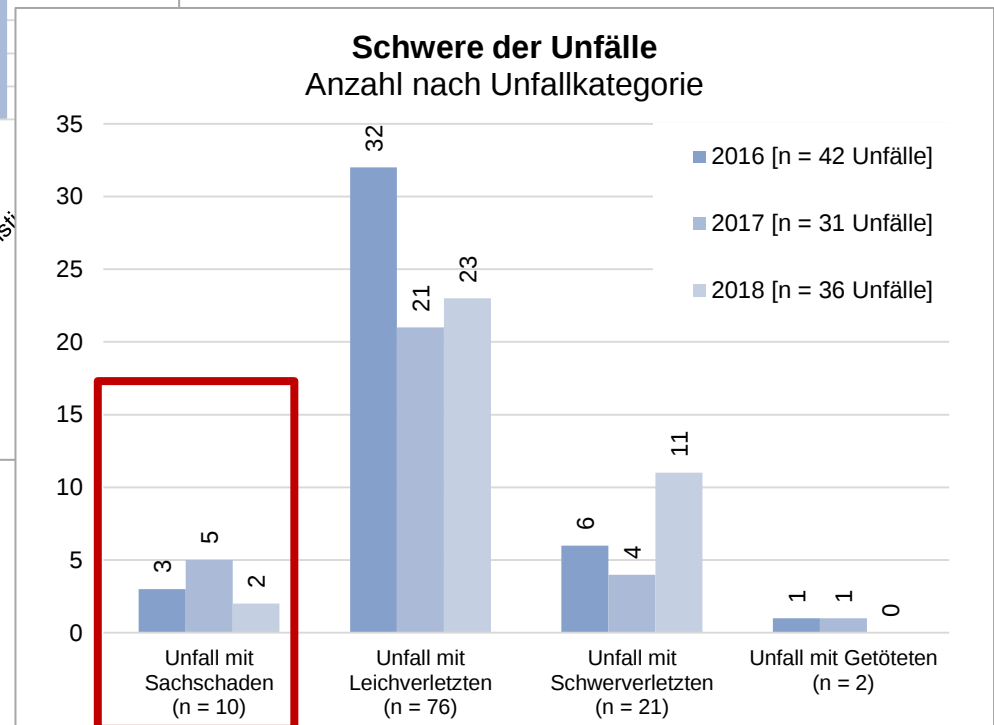
**Entwicklung der Radverkehrsunfälle
2016 bis 2018**



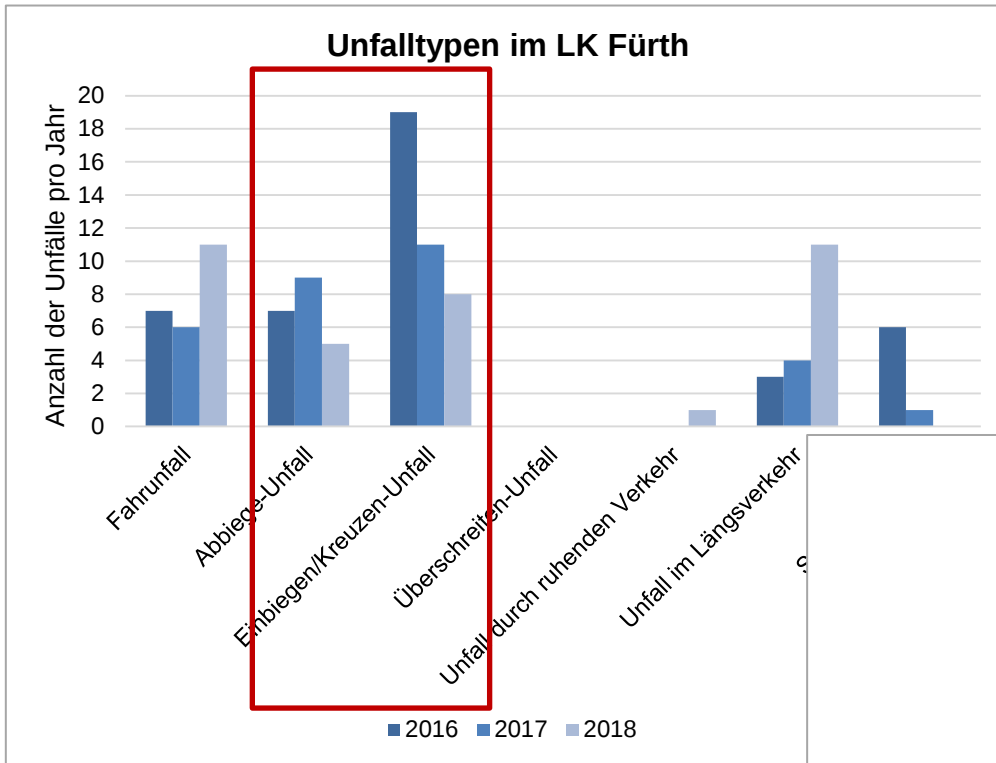
Pro 1.000 Einwohner



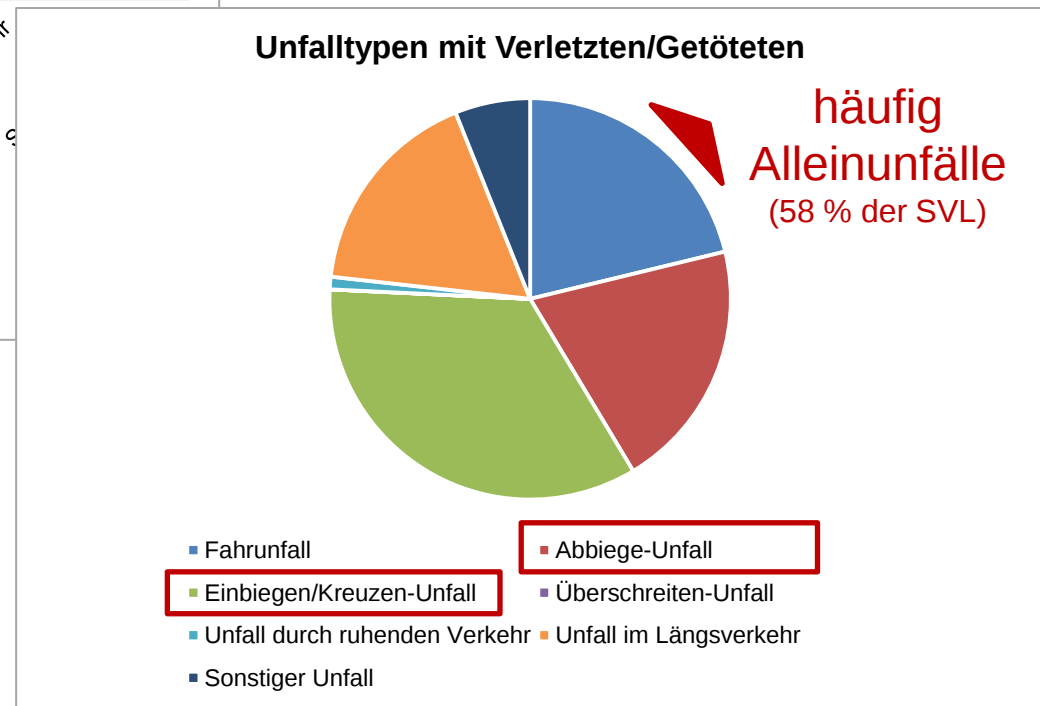
„Typische“
Radverkehrsunfälle



Hohe Dunkelziffer



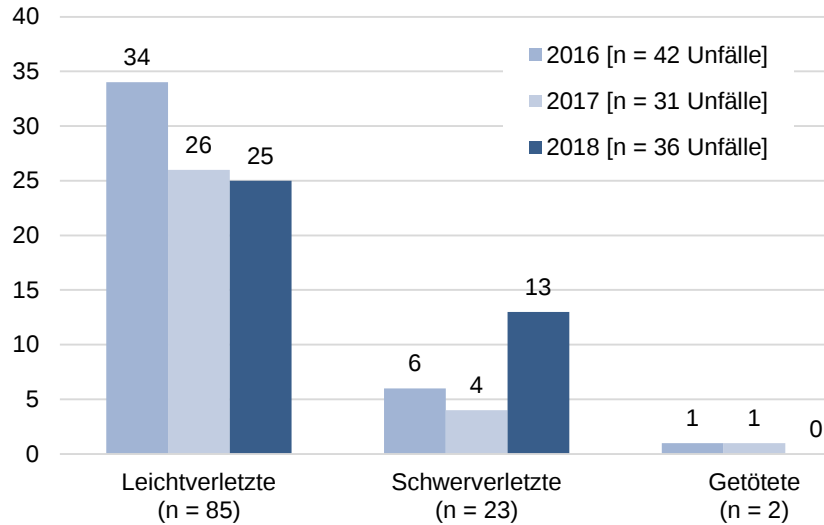
„Typische“
Radverkehrsunfälle





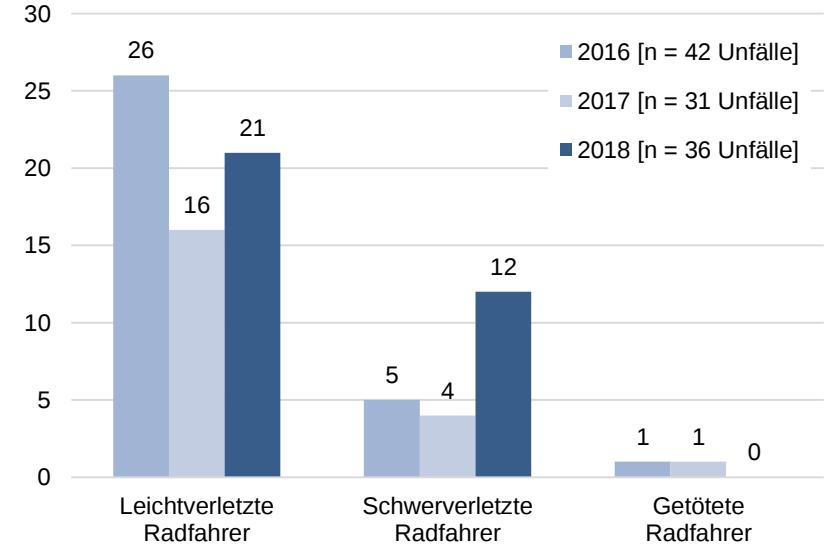
Unfallanalyse: Schwere der Unfälle

Schwere der Unfälle
Anzahl verletzter/getöteter Verkehrsteilnehmer

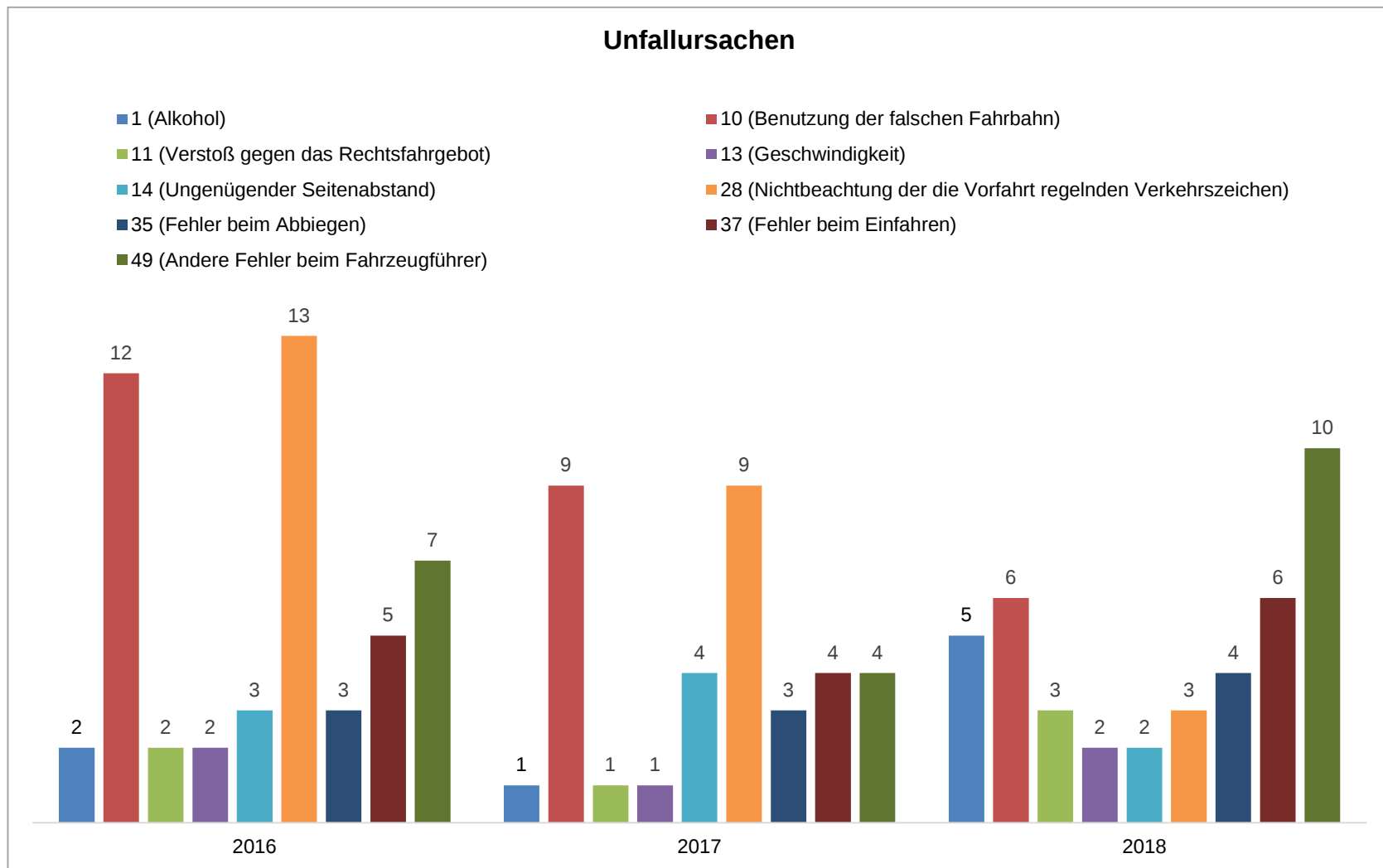


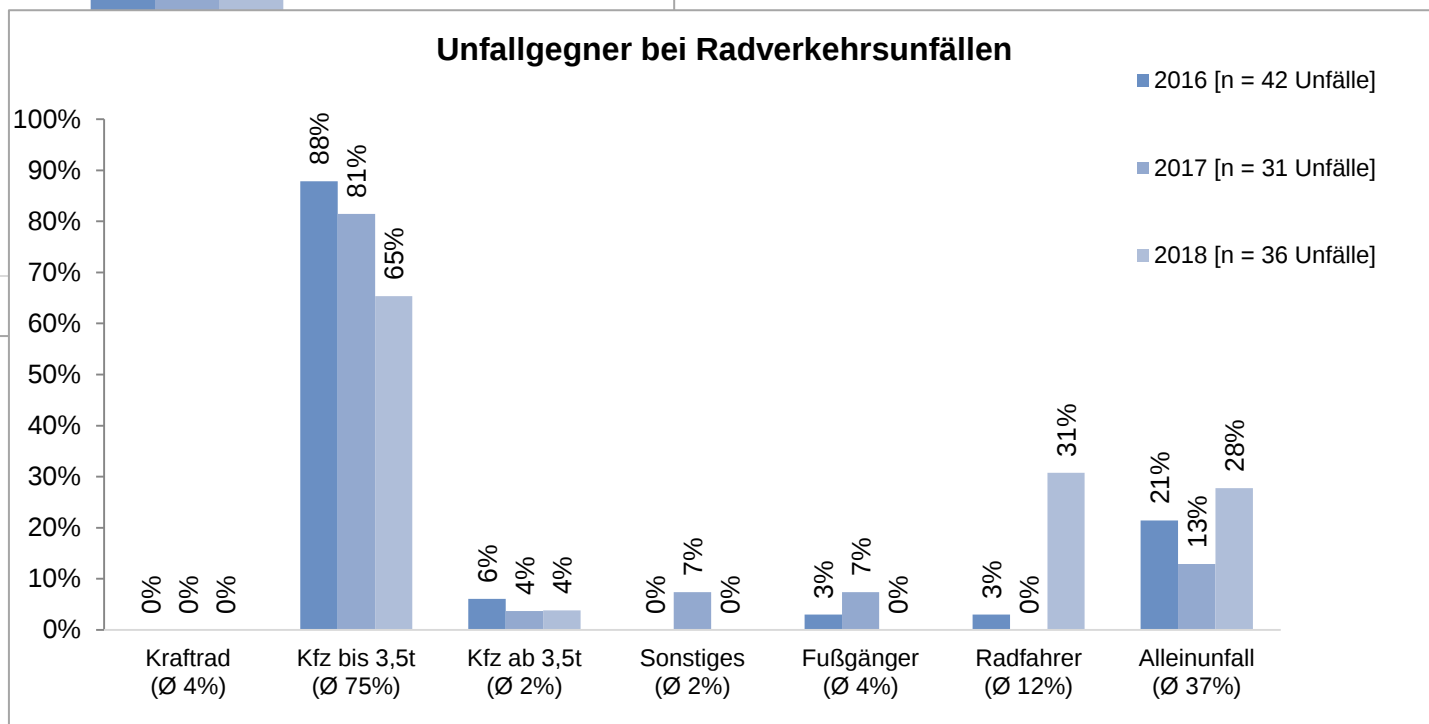
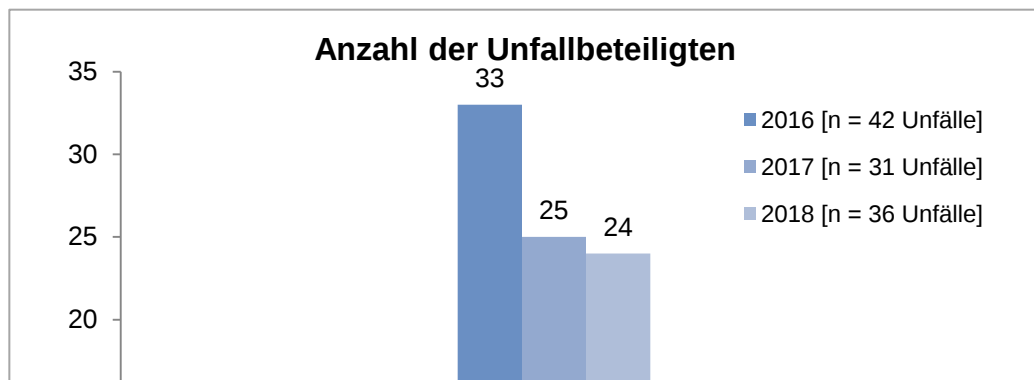
Beim Unfall verletzte/getötete
Verkehrsteilnehmer zu 78 % Radfahrer

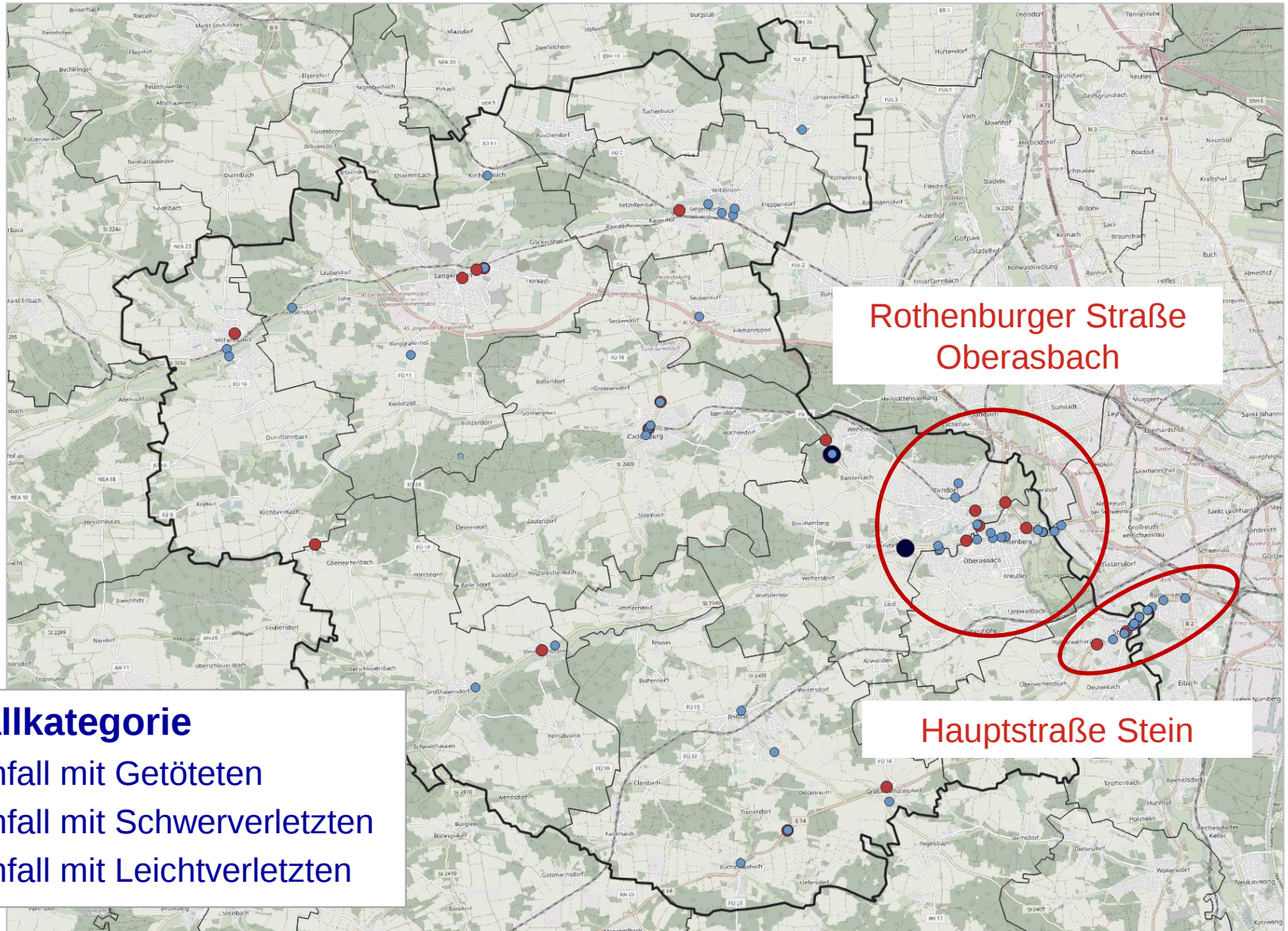
Schwere der Unfälle
Anzahl verletzter/getöteter Radfahrer

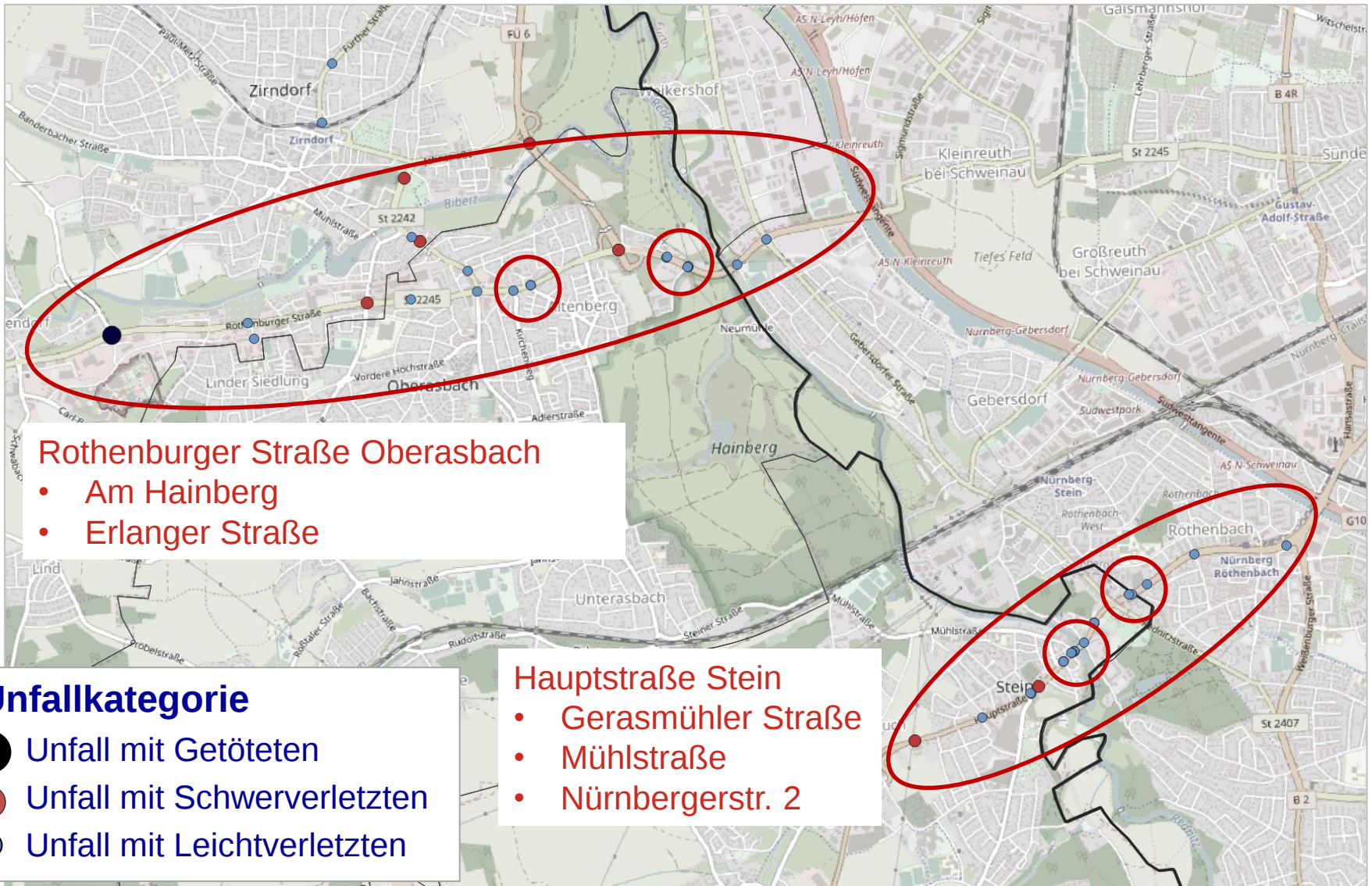


Unfalltyp, Unfallart und Unfallgegner identisch:
Zusammenstoß mit Pkw, der abbiegt, einbiegt
oder kreuzt



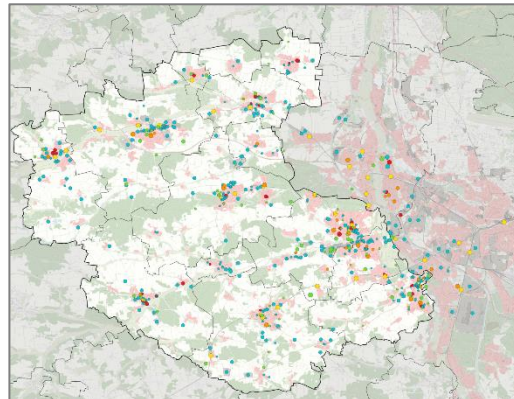




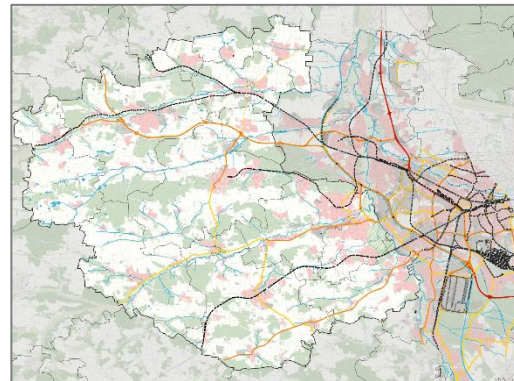




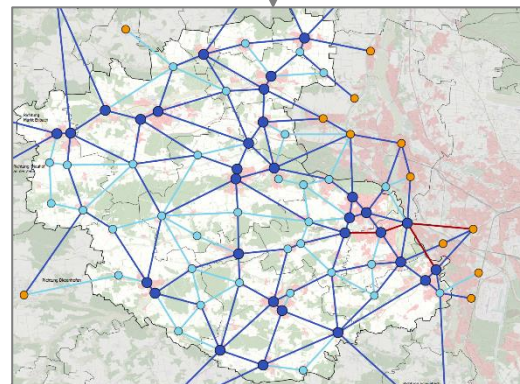
1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen



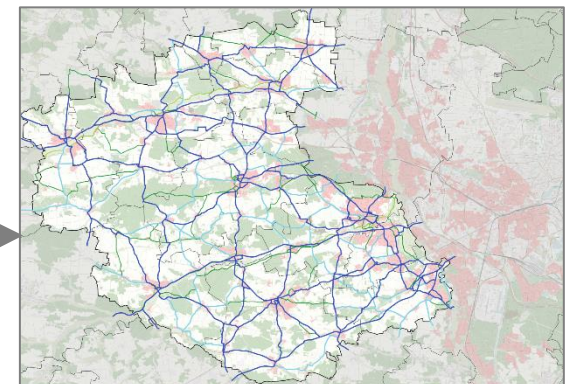
Potenzielle
Quell- und Zielpunkte



Natürliche und
nutzungs-bedingte
Hindernisse



Idealtypisches Netz der
Zielverbindungen

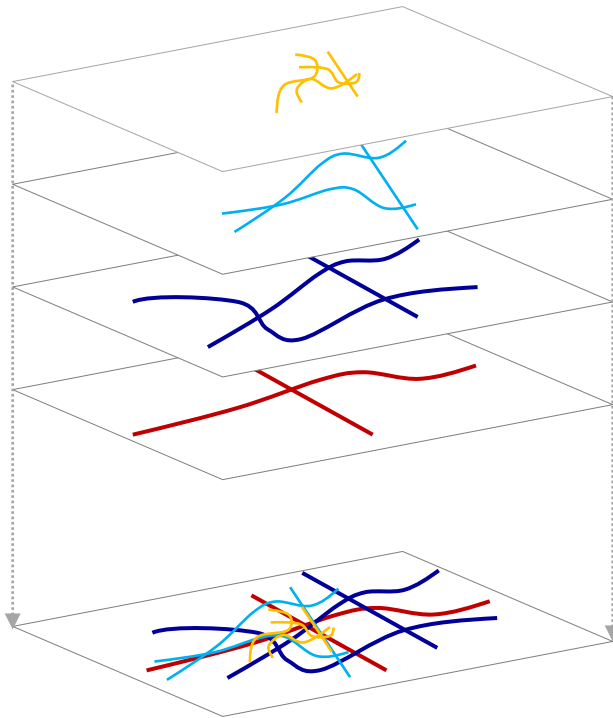


Netzplan
= Grundlage Mängelanalyse



Ziel: Einheitlichen Qualitäts- und Planungsanforderungen

➔ Richtlinie für integrierte Netzplanung (RIN)



Radverbindung im Gemeindeteil

Kommunale Radverbindung

Hauptverbindungen des Radverkehrs

Radschnellverbindungen

Das Radverkehrsnetz

Kreisnetz Kommunal
Radfernwege Freizeitnetz

Das **Radverkehrsnetz** erfordert eine **kleinteiligere Gliederung** als das **Kfz-Netz**, da der **Aktionsradius des Radverkehrs kleiner** ist.



BESTAND

Kein flächendeckendes Angebot an sicheren und alltagstauglichen Radverbindungen
Kein durchgängiges Netz – nur einzelne Maßnahmen

ZIEL

Alltagstaugliches Wegeangebot schaffen - durchgehend
Flächendeckende Sicherung

VORGEHEN

Potentielle Nachfrage abbilden: „Wo würden Radfahrer fahren, wenn sie dies gesichert könnten?“
(Angebotsplanung)
NICHT: Darstellung der bestehenden Strukturen



Hoher Publikumsverkehr oder mit Bedeutung für ein multimodales Mobilitätssystem



Öffentliche Einrichtungen

- Rathaus
- Ämter
- Bibliotheken
- Kirchen
- Museen

Ausbildungsstätten

- Weiterführende Schulen
- Berufsschulen
- Volkshochschulen
- Grundschulen

Verkehr

- Bahnhöfe des Nah- und Fernverkehrs
- Bushaltestellen
- CarSharing
- E-Ladestation

Freizeitziele

- Tourismusdestinationen
- Schwimmbäder
- Kletterpark

Werktägliche Ziele

- Nahversorgungsschwerpunkte
- Gewerbegebiete
- Stadt- und Gemeindeteile
- Wohngebiete



Legende

Quell- und Zielpunkte

- Ausbildungsstätte
- Freizeitziel
- Öffentliche Einrichtung
- Werktaegliches Ziel
- Verkehr

Quell- und Zielpunkte von

- sehr hoher Priorität
- hoher Priorität
- mittlerer Priorität
- niedriger Priorität

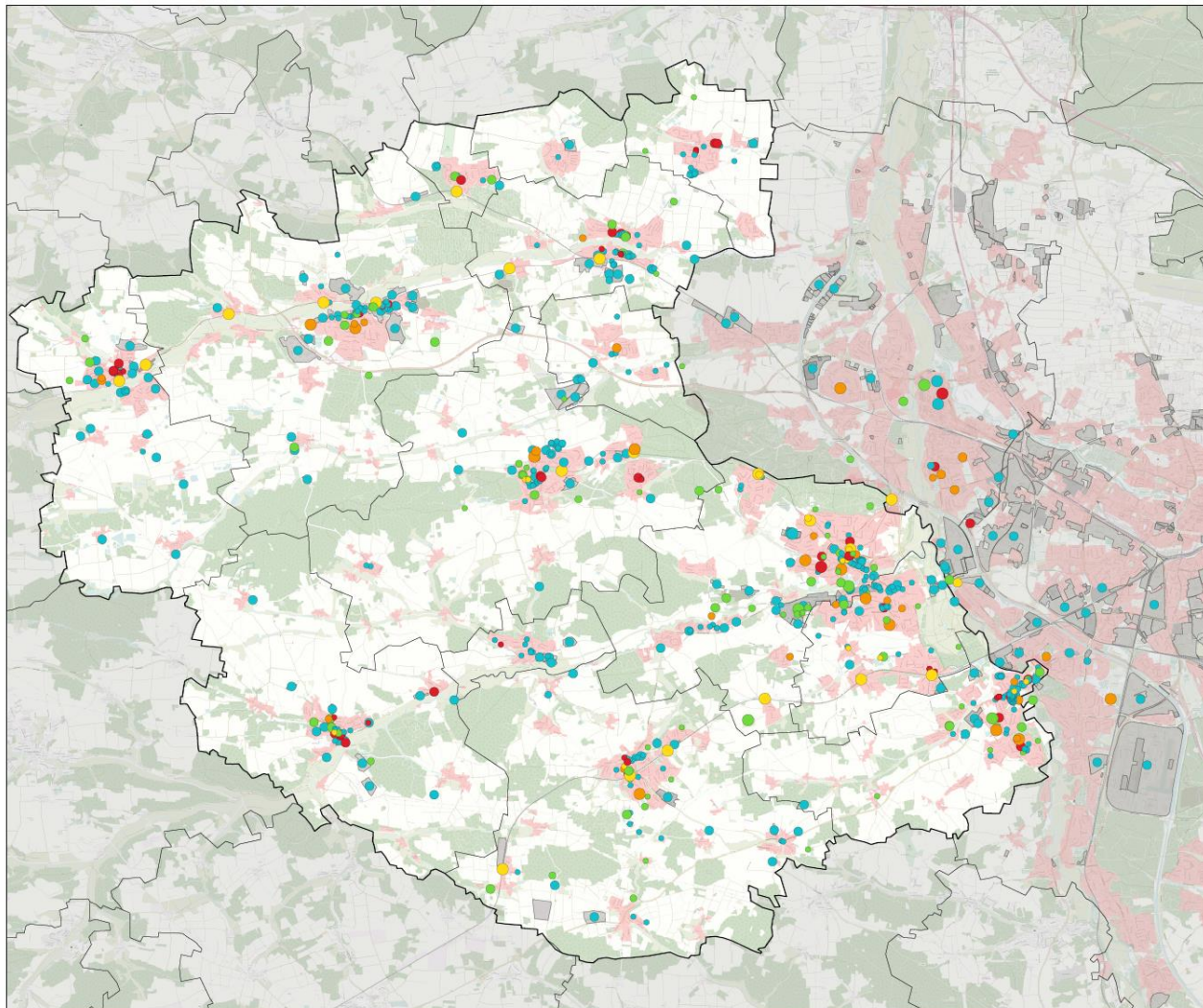
■ Gewerbe- und Industriegebiete

■ Wohngebiet

Sonstiges

— Landkreisgrenze

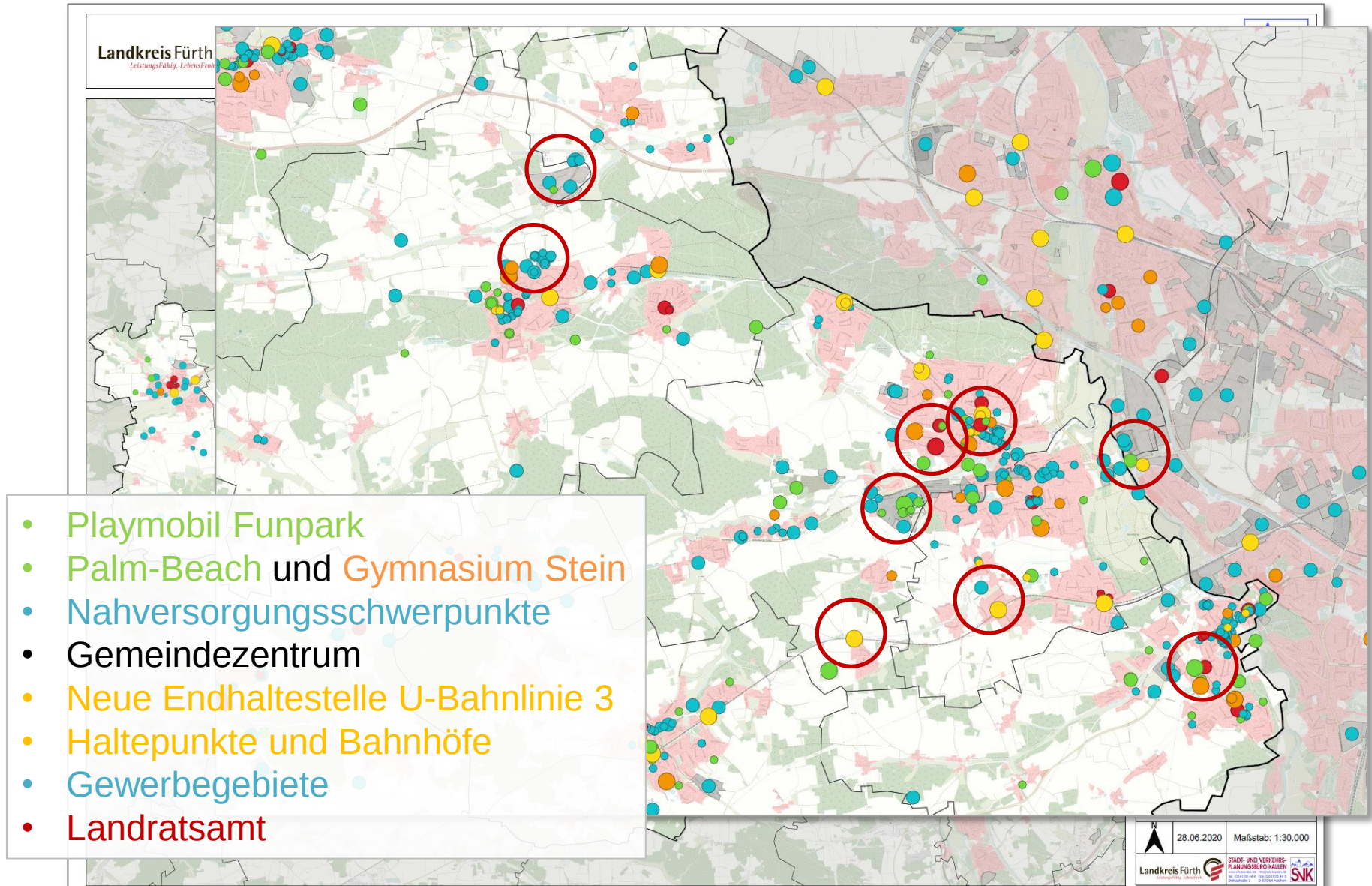
— Gemeindegrenzen

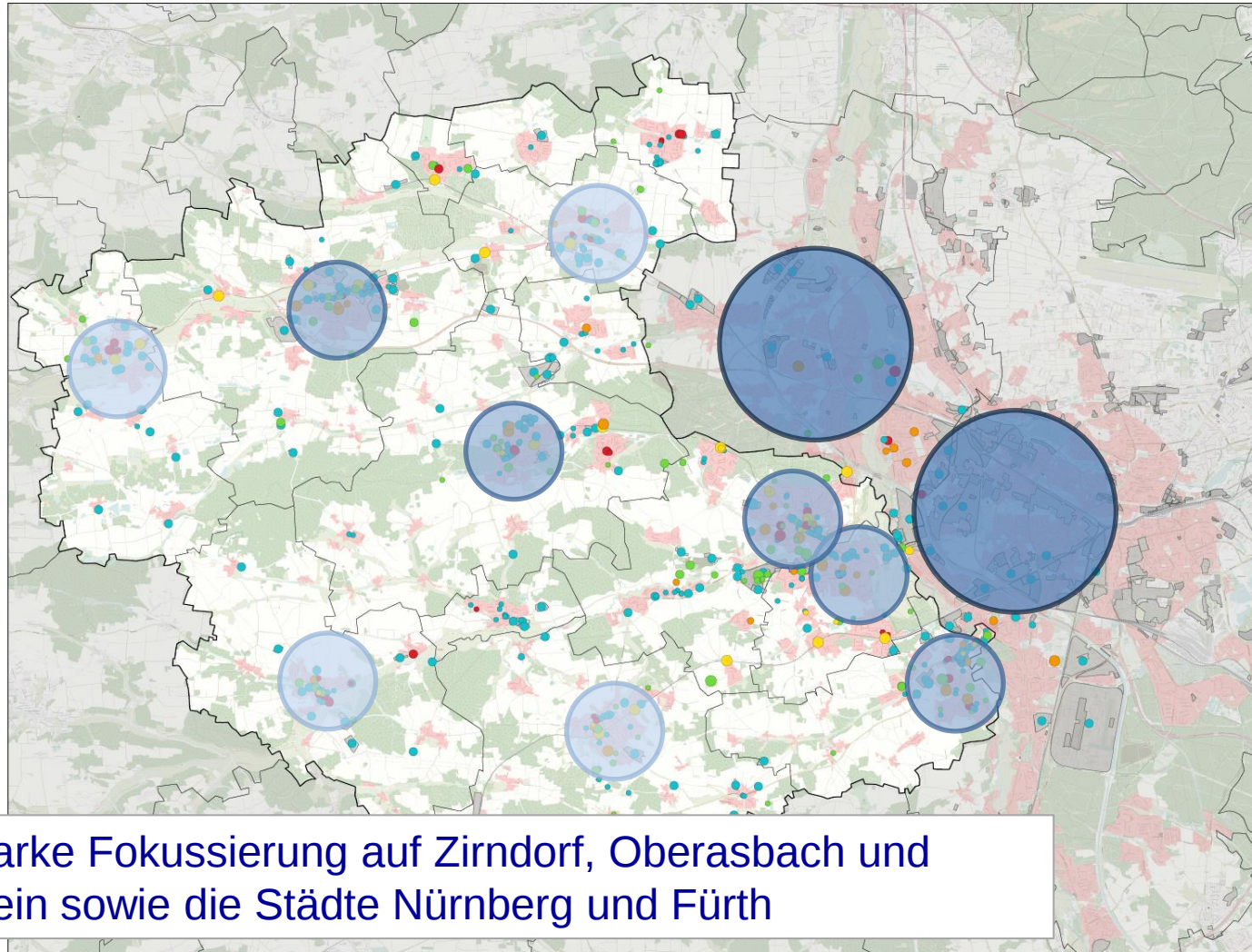


Radverkehrskonzept
Quell- und Zielpunkte

28.06.2020 Maßstab: 1:30.000

Landkreis Fürth
STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN
Landkreis Fürth
STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNGSBÜRO KAULEN
SNK





Legende

Quell- und Zielpunkte

- Ausbildungsstätte
- Freizeitziel
- Öffentliche Einrichtung
- Werktägliches Ziel
- Verkehr

Quell- und Zielpunkte von

- sehr hoher Priorität
- hoher Priorität
- mittlerer Priorität
- niedriger Priorität

■ Gewerbe- und Industriegebiete

■ Wohngebiet

Sonstiges

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Radverkehrs-konzept Quell- und Zielpunkte

28.06.2020 Maßstab: 1:30.000

Starke Fokussierung auf Zirndorf, Oberasbach und Stein sowie die Städte Nürnberg und Fürth



Natürliche Hindernisse

Unüberwindbar,
undurchdringbar oder
schwer überwindbar

- Gewässer
- Höhengsprünge
- Naturschutzgebiete
- Biotope



Nutzungsbedingte Hindernisse

unüberwindbar oder
schwer überwindbar
→ Querungsbauwerk

- Eisenbahnstrecken
- Autobahnen
- Kraftfahrstraßen
- Straßen > 10.000
Kfz/24h

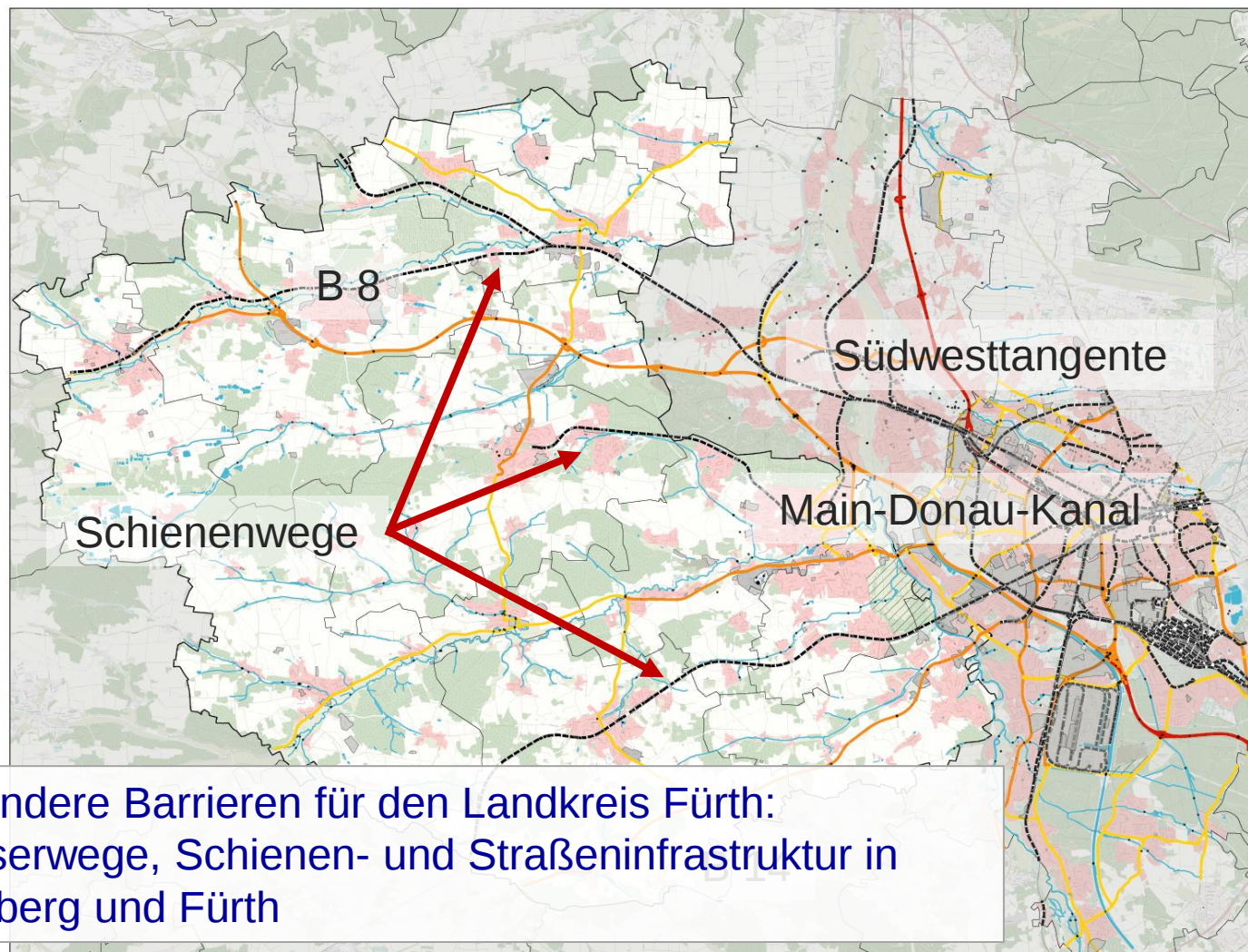


Nutzungsbedingte Hindernisse

behindernd

- Straßen 5.000 bis
10.000 Kfz/24h

Radverkehrskonzept Landkreis Fürth



Legende

Lineares Hindernis

- Unüberwindbar: Gleisanlage
- Unüberwindbar: Autobahn
- Stark behindert: Straßen
DTV > 10.000 Kfz/24h
- Behindert: Straßen
DTV 5.000-10.000 Kfz/24h

Flächenhindernis

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Wohngebiet
- Fluss, Gewässer
- Landschaftsschutzgebiet

Querungsmöglichkeiten

- Tunnel
- Brücke
- Ebenerdig

Sonstiges

- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Radverkehrskonzept

Natürliche und nutzungsbedingte Hindernisse

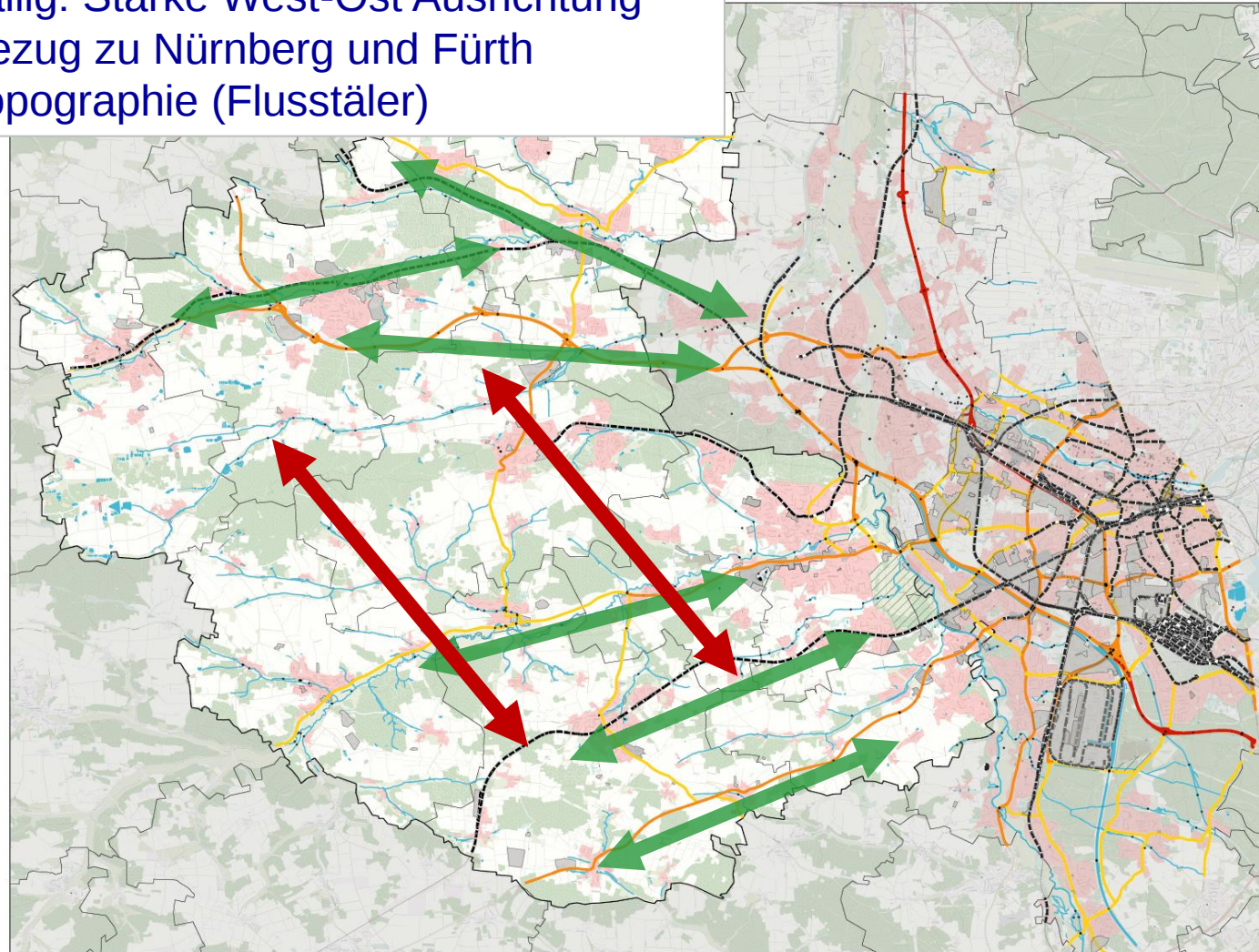
27.06.2020 Maßstab: 1:30.000

Besondere Barrieren für den Landkreis Fürth:
Wasserwege, Schienen- und Straßeninfrastruktur in
Nürnberg und Fürth



Auffällig: Starke West-Ost Ausrichtung

- Bezug zu Nürnberg und Fürth
- Topographie (Flusstäler)



Legende

Lineares Hindernis

- Unüberwindbar: Gleisanlage
- Unüberwindbar: Autobahn
- Stark behindert: Straßen
DTV > 10.000 Kfz/24h
- Behindert: Straßen
DTV 5.000-10.000 Kfz/24h

Flächenhindernis

- Gewerbe- und Industriegebiet
- Wohngebiet
- Fluss, Gewässer
- Landschaftsschutzgebiet

Querungsmöglichkeiten

- Tunnel
- Brücke
- Ebenerdig

Sonstiges

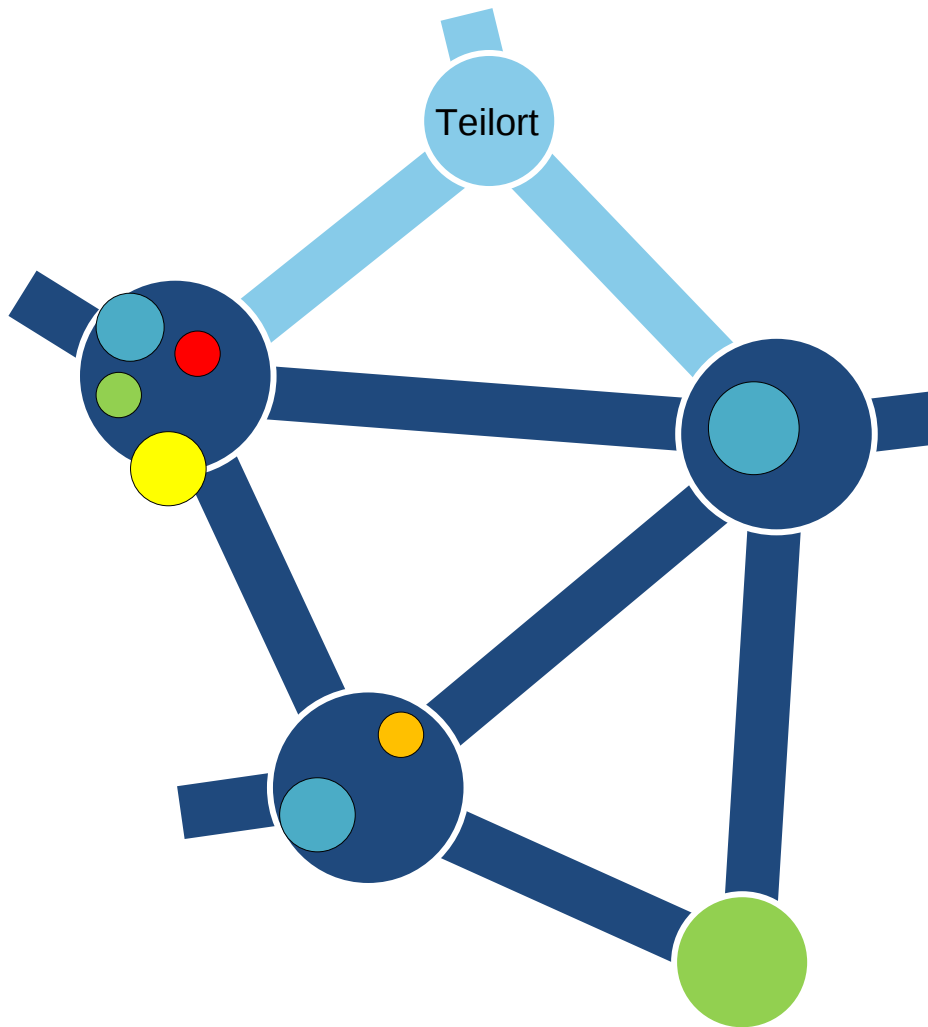
- Landkreisgrenze
- Gemeindegrenzen

Radverkehrskonzept
Natürliche und nutzungsbedingte
Hindernisse



27.06.2020

Maßstab: 1:30.000



- Zusammenfassen von Quell- und Zielpunkten
- Direkte Verbindung als Wunschlinie (Luftlinie)
- Einbindung von Bereichen mit niedrigerer Bedeutung
- Überregionale Einbindung
- Anbindung an Nachbarkommunen

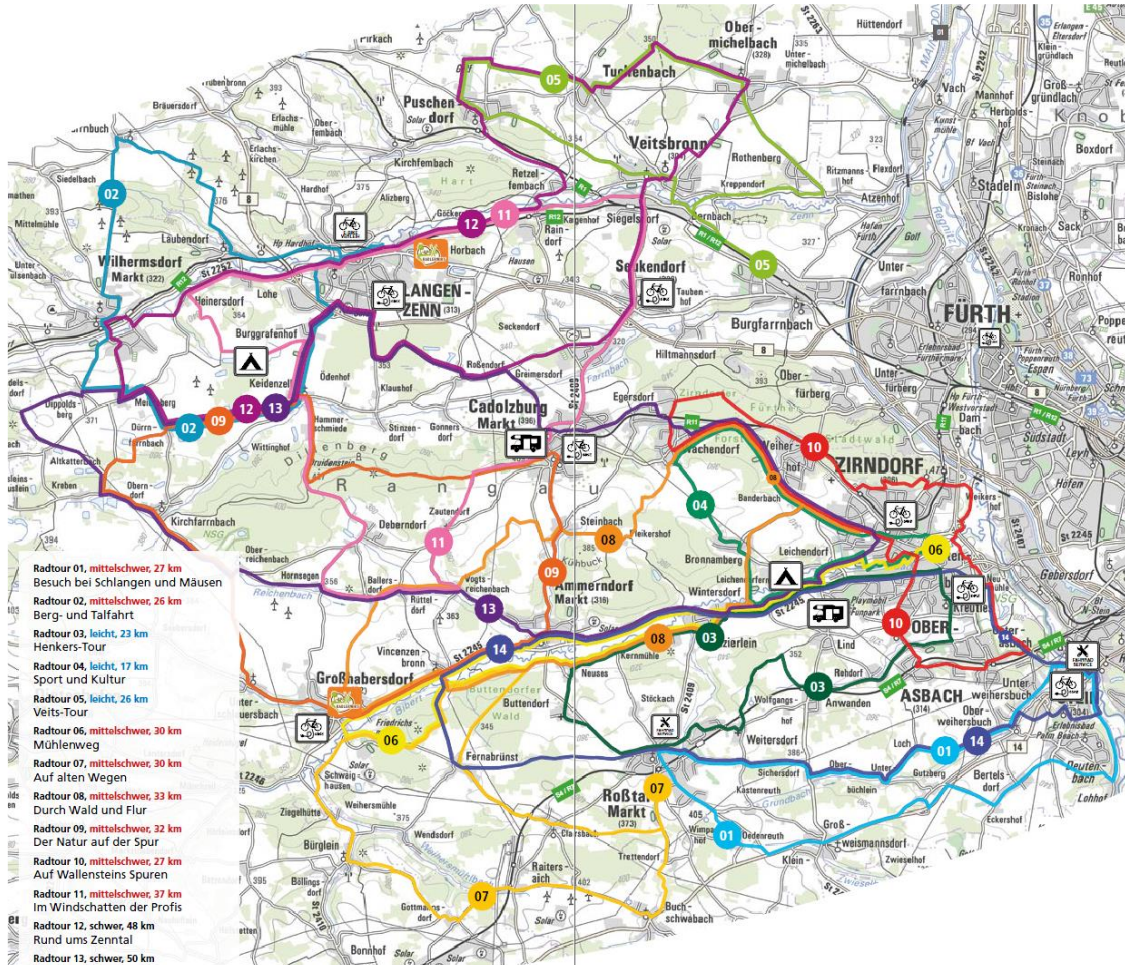


Kategorie		angestrebte Fahr- geschwindigkeiten in km/h ²	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–

Ableiten von linearen Standardnetzelementen und
standardisieren Knotenpunkten zur Zielerreichung



Zielnetzplanung: Plan der idealtypische Verbindungen



Metropolregion Nürnberg

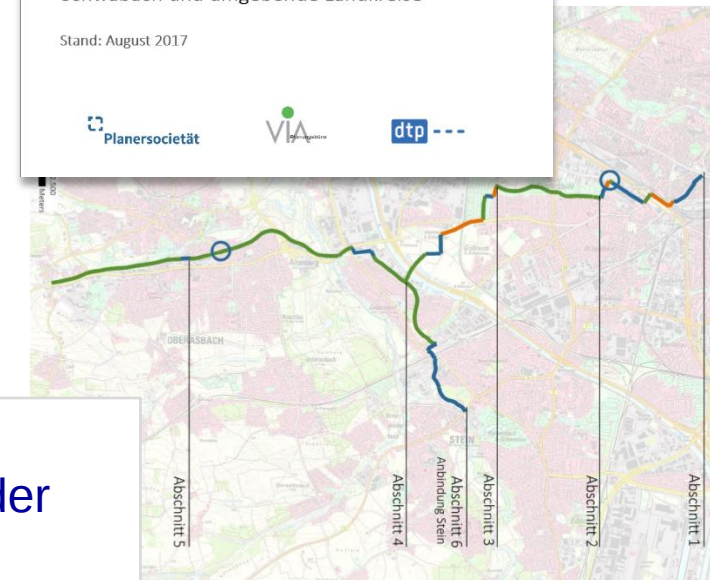
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen
Nürnberg – Fürtal – Erlangen – Herzogenaurach –
Schwabach und umgebende Landkreise

Stand: August 2017

Planersocietät

VIA

dtp ---

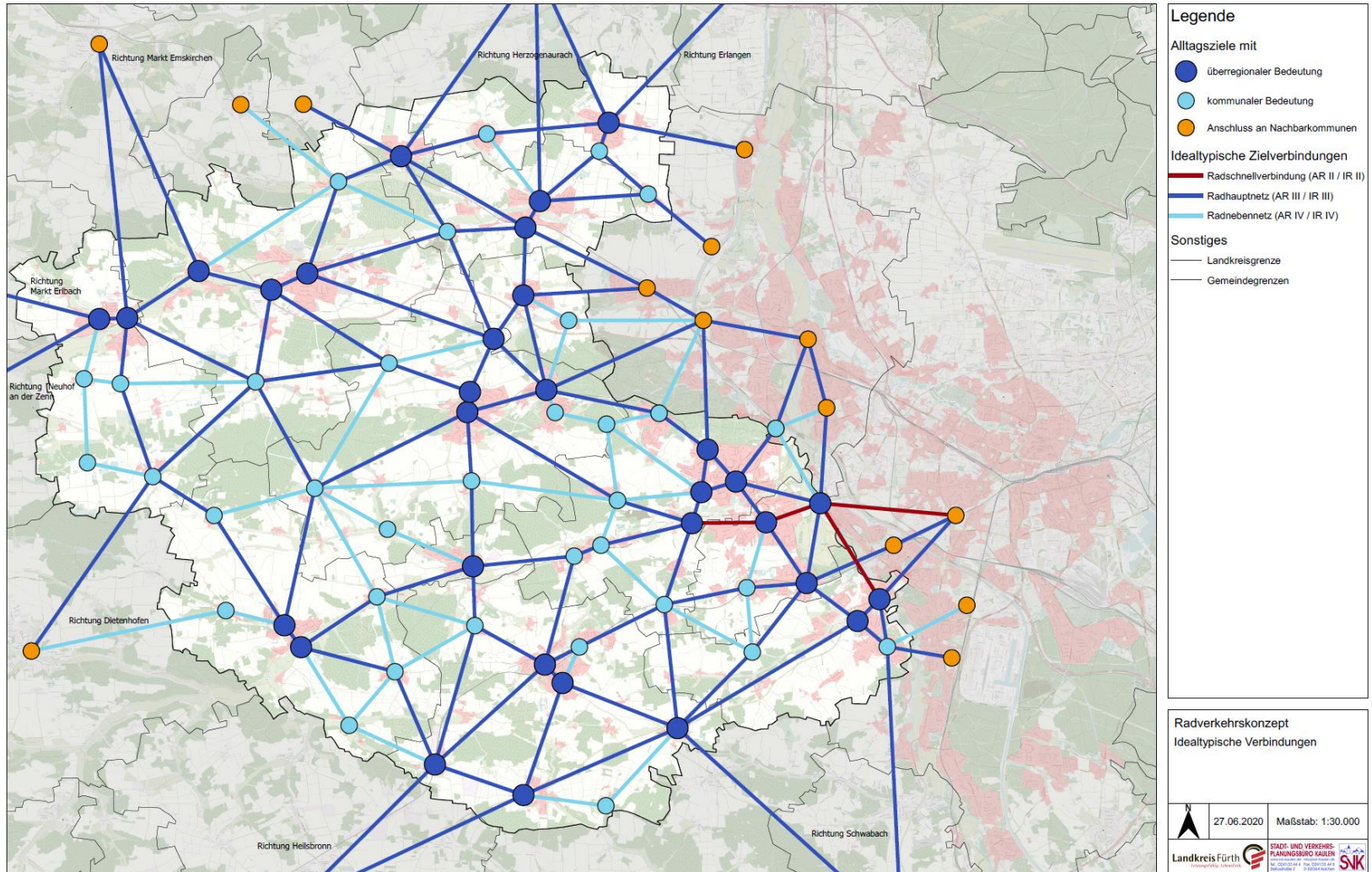


Berücksichtigung des Freizeitnetzes und der
Machbarkeitsstudie Radschnellverbindungen sowie der
Wünsche und Anregungen der Kommunen



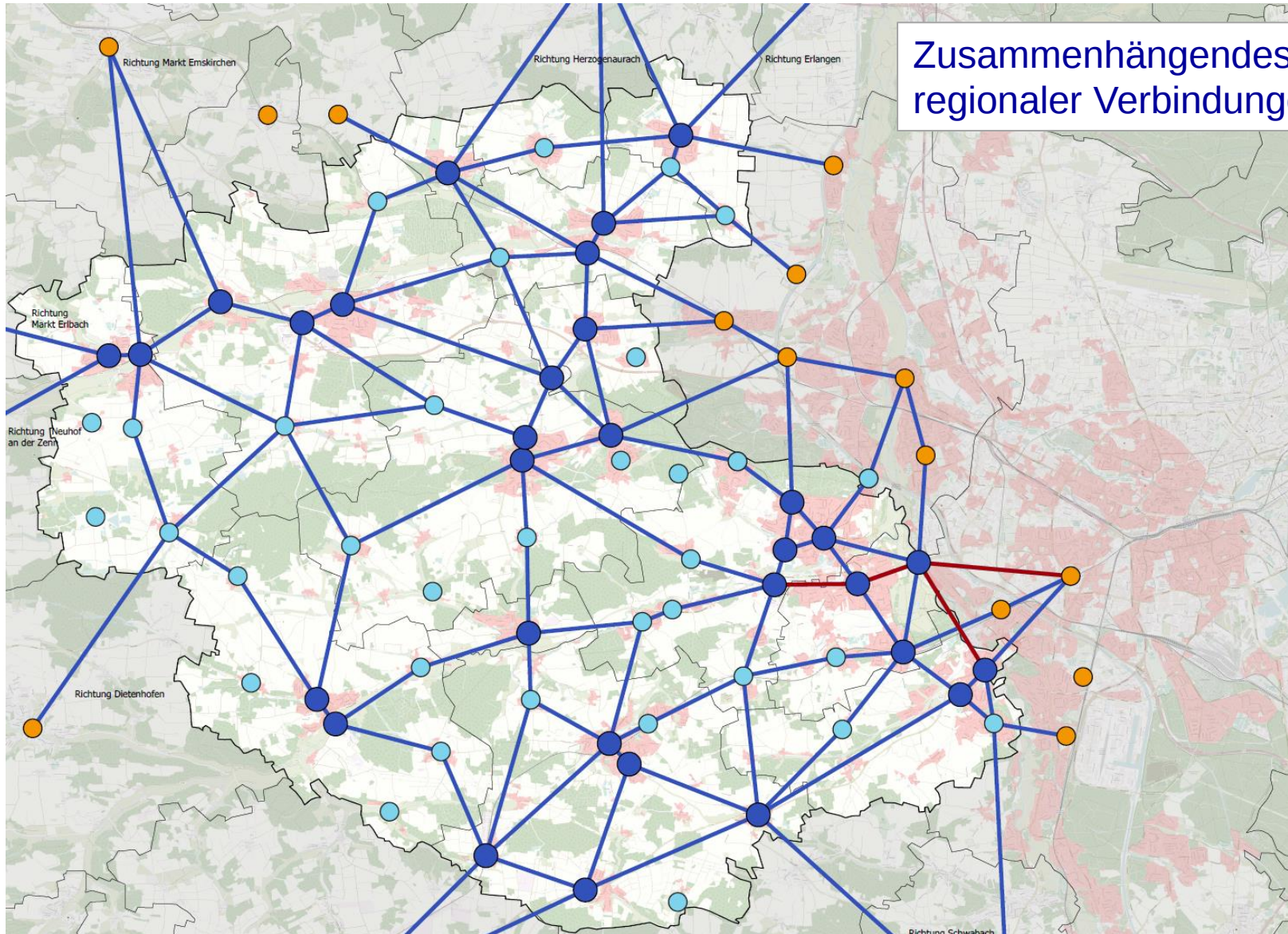


Radverkehrskonzept Landkreis Fürth



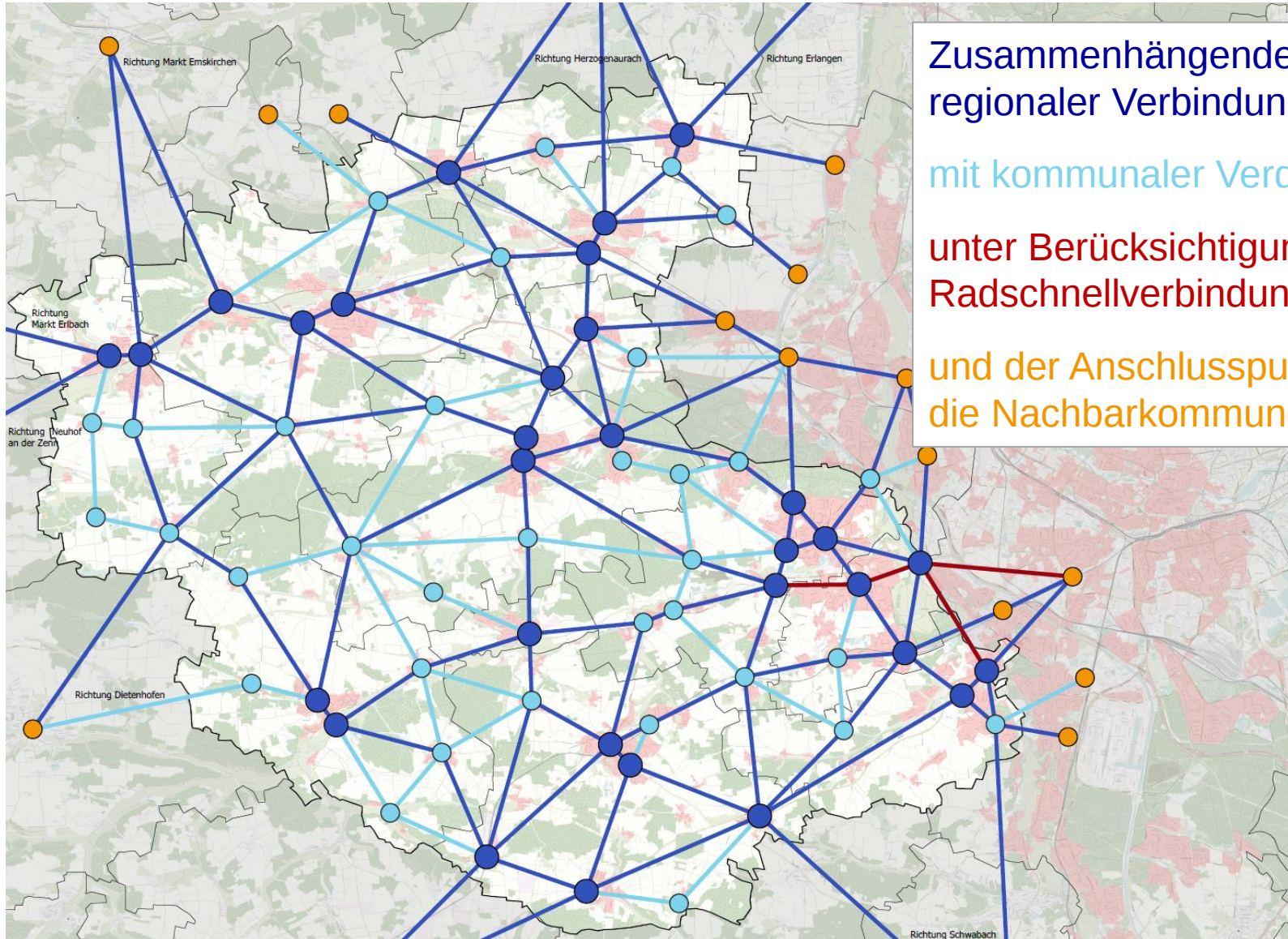


Zielnetzplanung: Plan der idealtypische Verbindungen





Zielnetzplanung: Plan der idealtypische Verbindungen

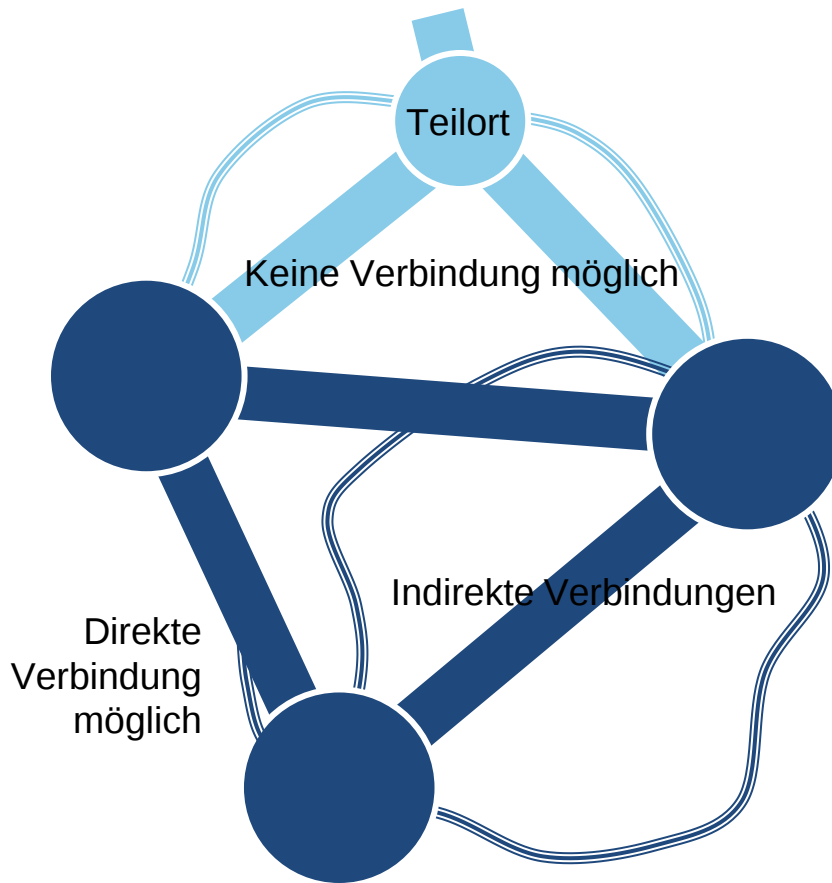


Zusammenhängendes Netz
regionaler Verbindungen

mit kommunaler Verdichtung

unter Berücksichtigung der
Radschnellverbindung

und der Anschlusspunkte in
die Nachbarkommunen



Primäre Ziele:

- Direkte Verbindung
- Vorhandene Strukturen nutzen

Sekundäres Ziel:

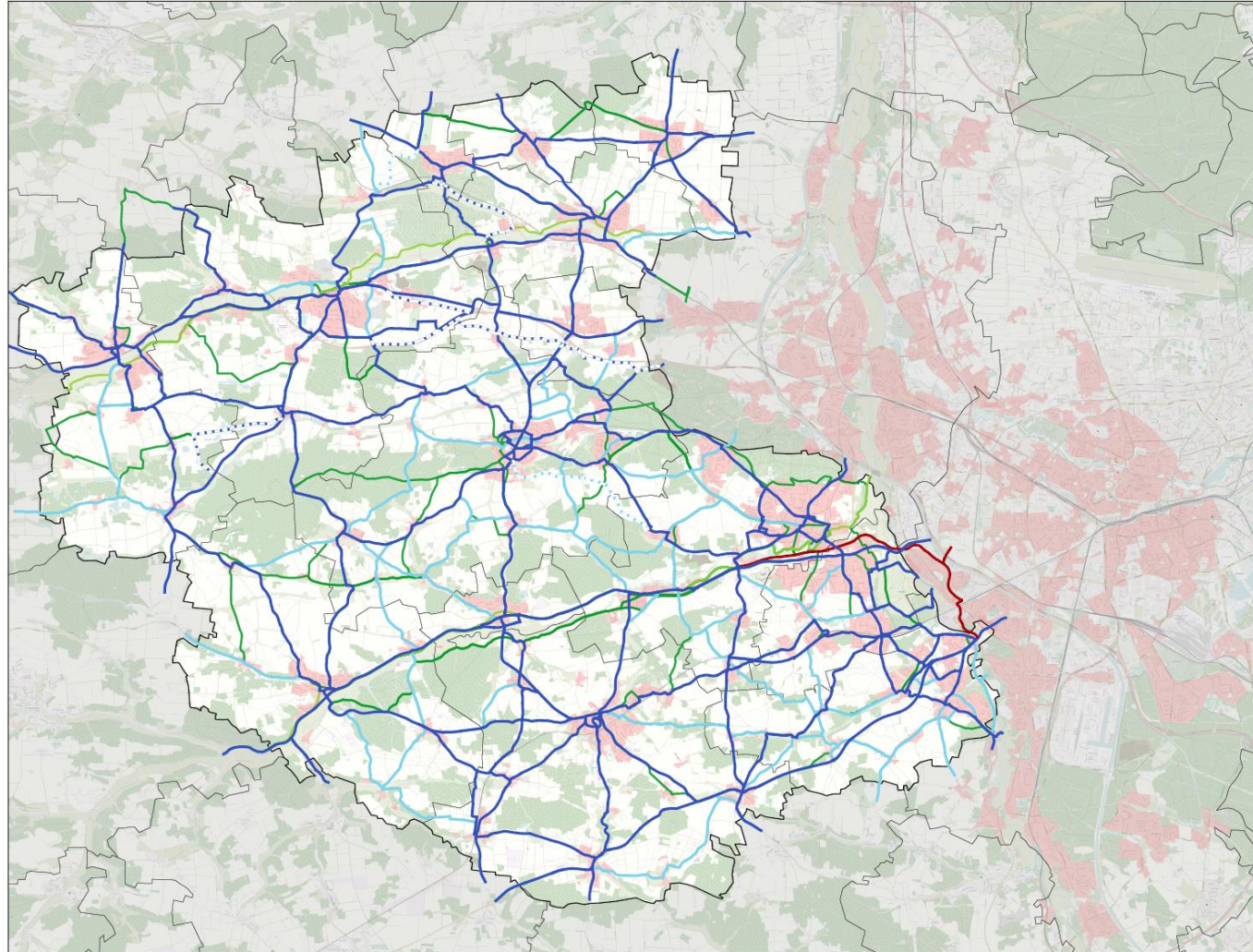
- Gemeinsame Führung mit Freizeitnetz

Untergeordnetes Ziel:

- Nutzung von Radverkehrsanlagen
- Straßenbaulast



Radverkehrskonzept Landkreis Fürth



Legende

Alltagsnetz (Verbindungs-
funktionsstufe nach RfN)

— Radschnellverbindung (AR II / IR II)

— Radhauptnetz (AR III / IR III)

— Radnebennetz (AR IV / IR IV)

Freizeitnetz

— Radfernwege
(Bayerisches Radler-
Netz)

— Freizeittrassen mit Leitsystem

Sonstiges

— Landkreisgrenze

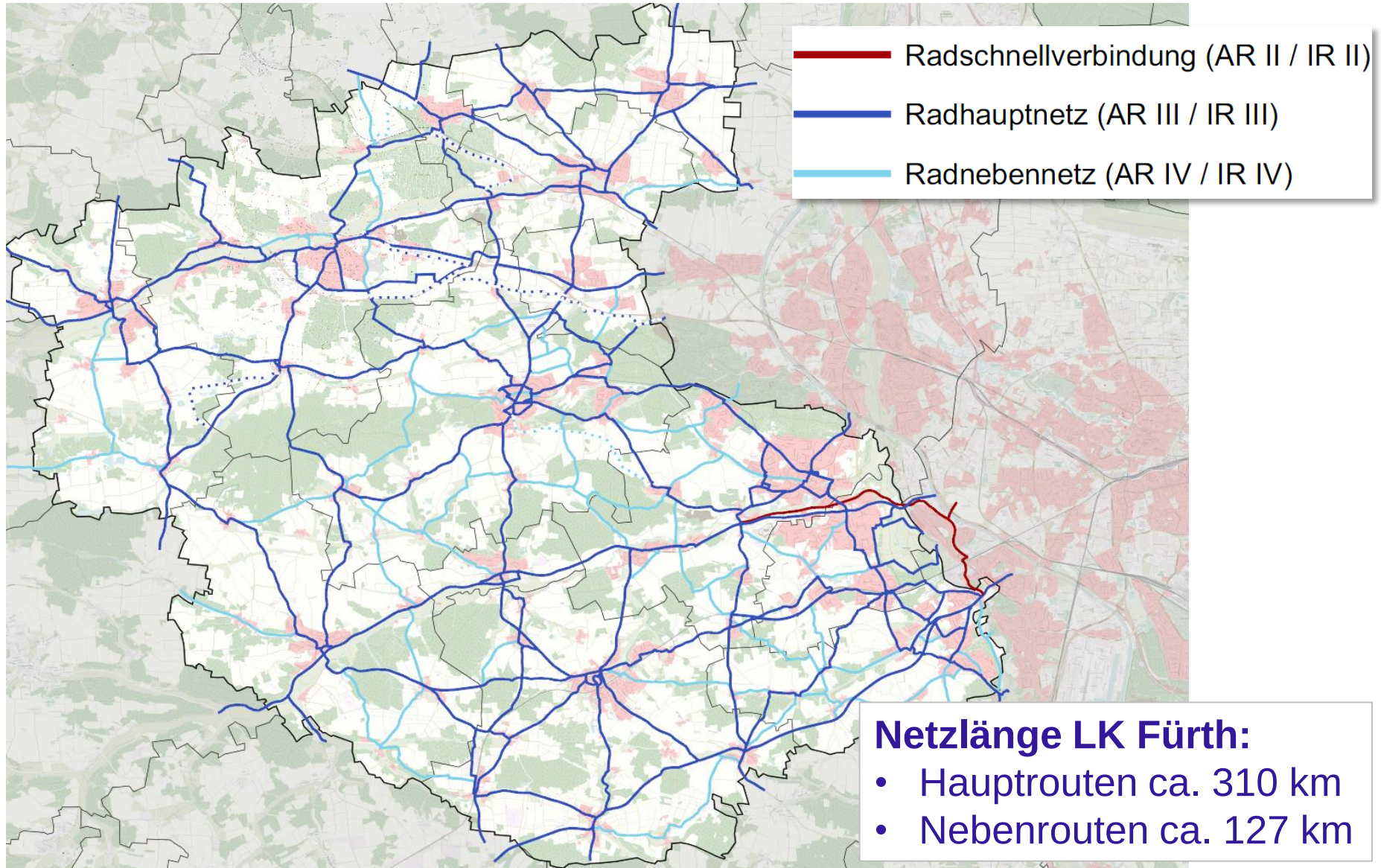
— Gemeindegrenzen

Radverkehrskonzept
Netzplan



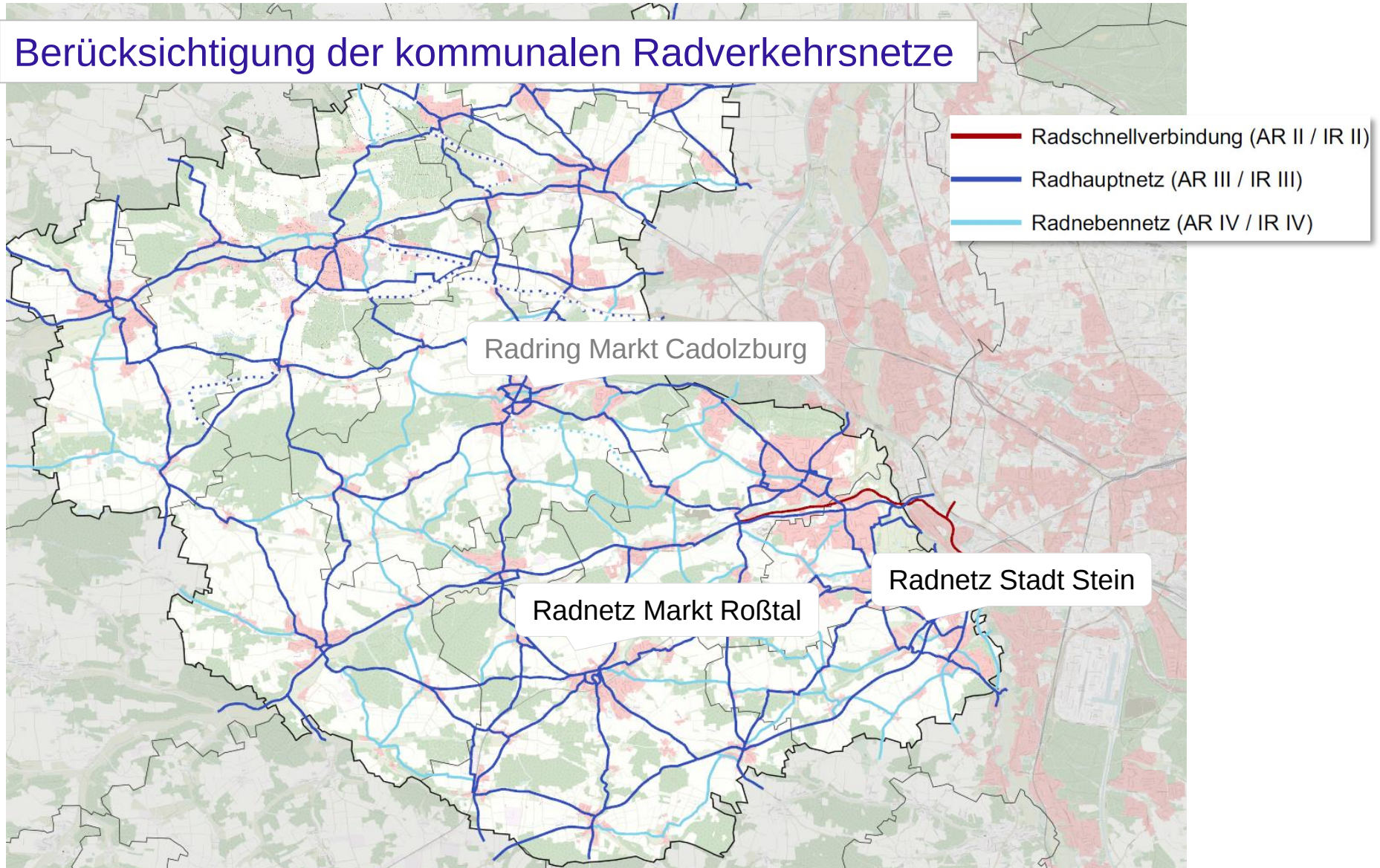
03.07.2020

Maßstab: 1:30.000



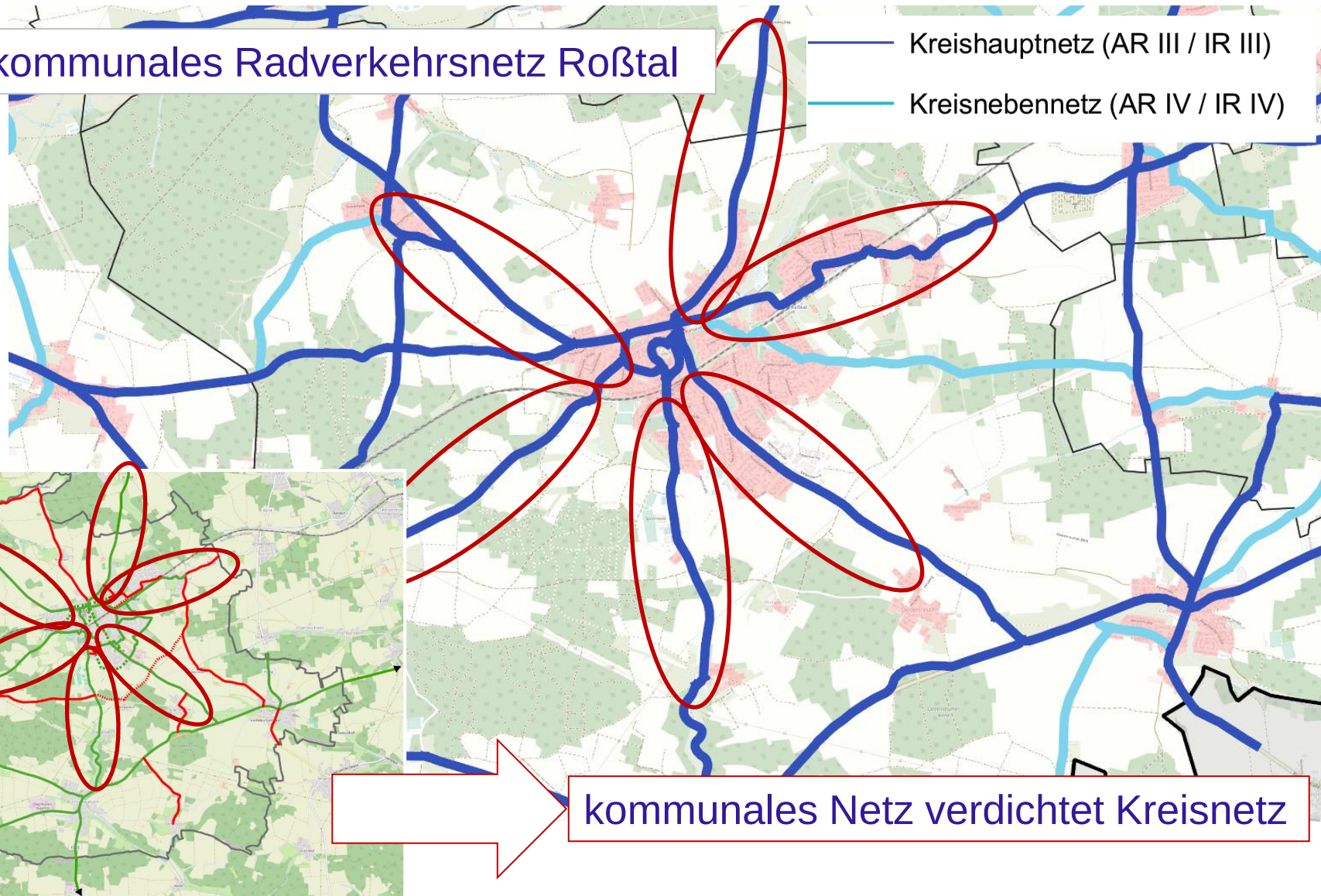


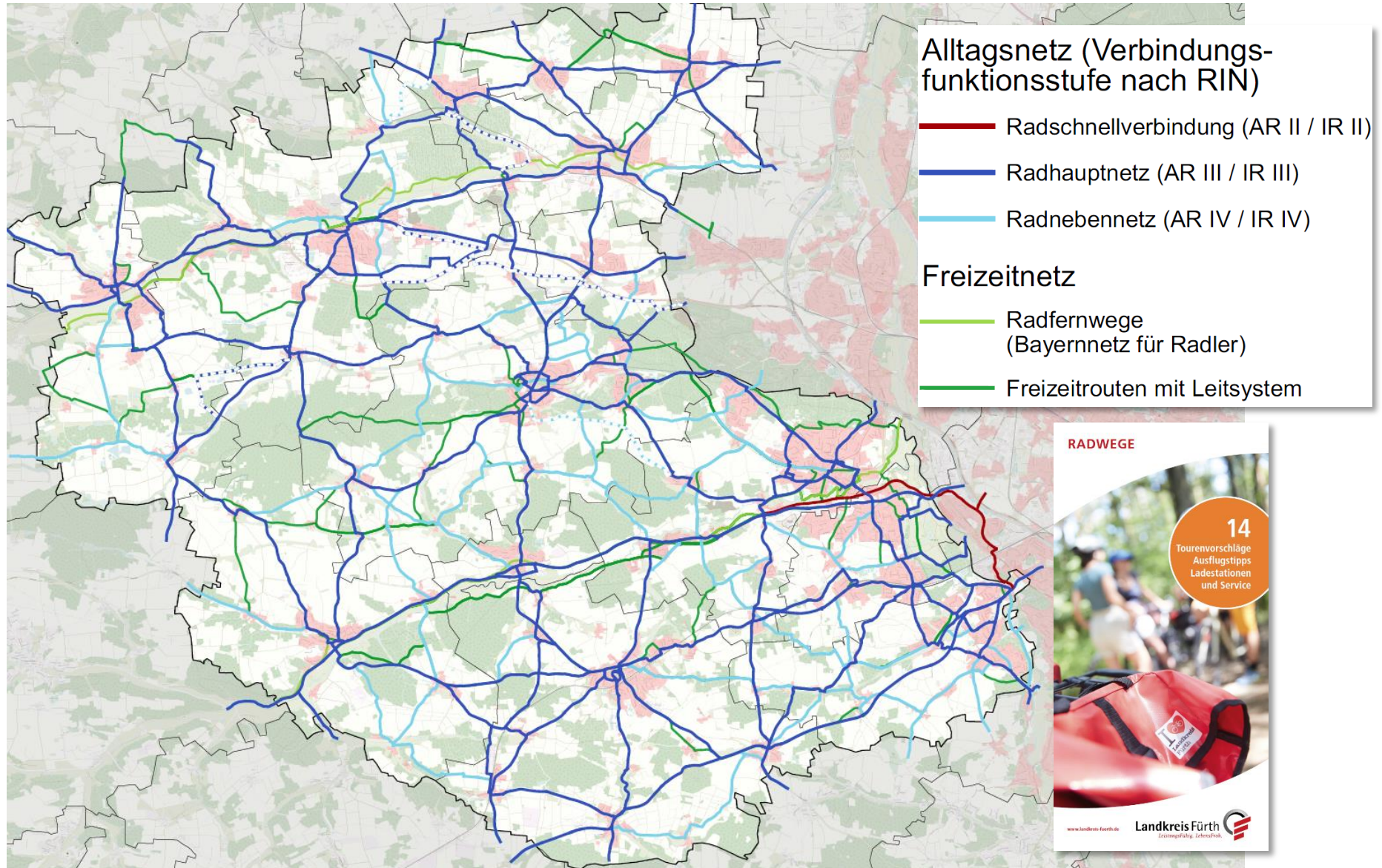
Berücksichtigung der kommunalen Radverkehrsnetze

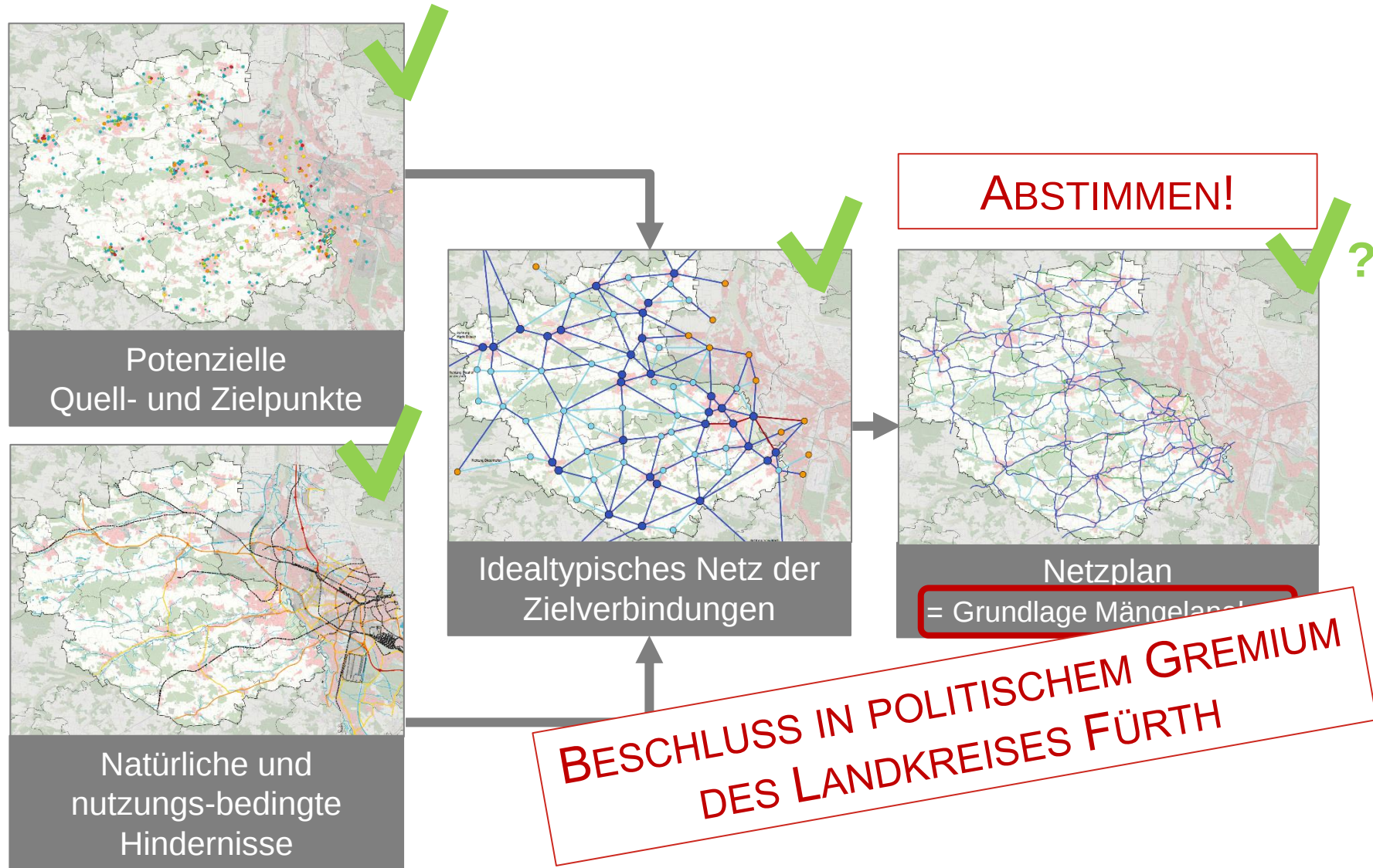




Bsp.: kommunales Radverkehrsnetz Roßtal

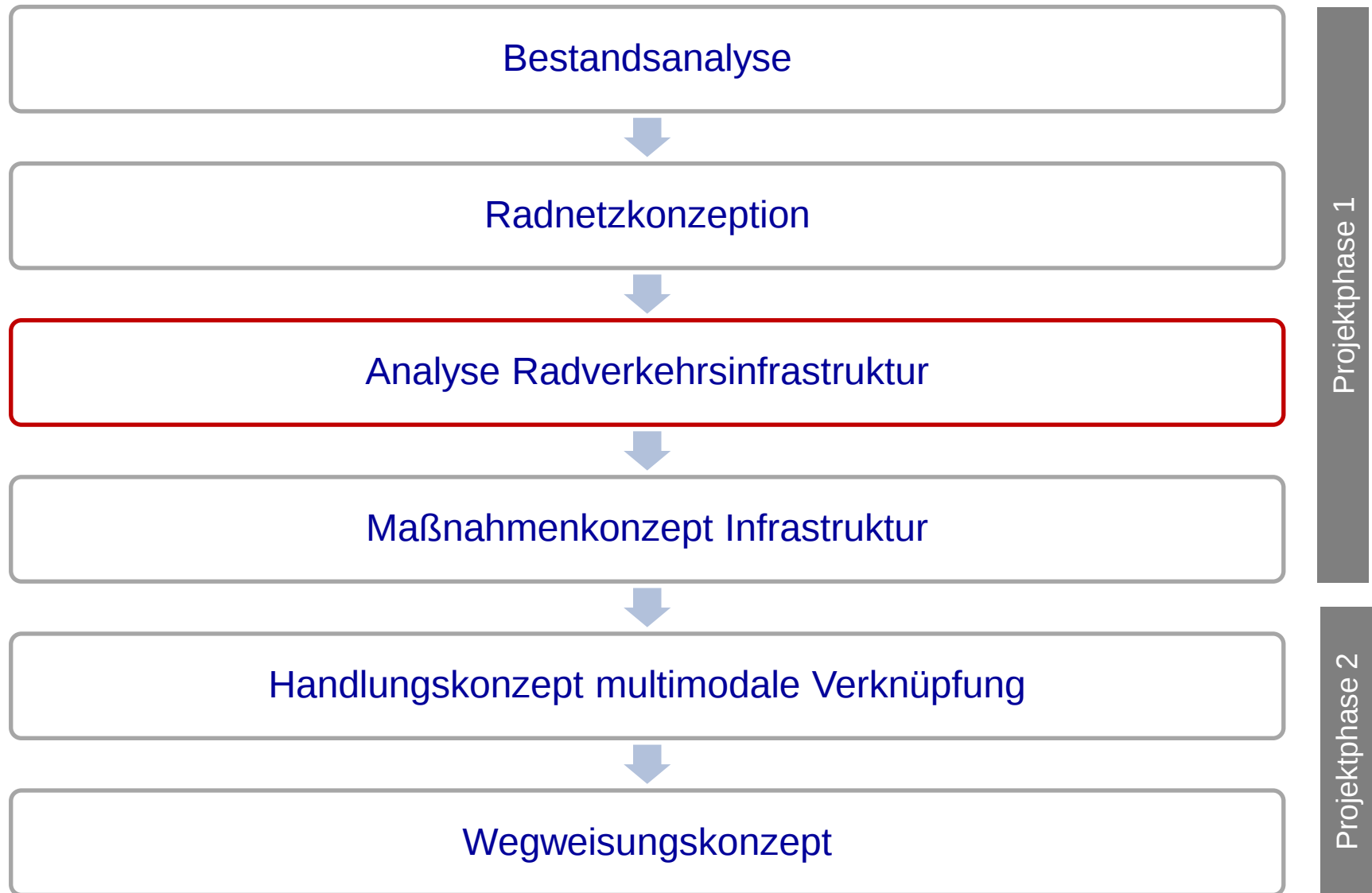








1. Erste Bestandsaufnahme
 - a. Bedarfsermittlung Kommunen
 - b. Analyse der Einzelkomponenten
 - c. Fahrradklimatest
 - d. SWOT-Analyse
2. Unfallanalyse
3. Zielnetzplanung
4. Weiteres Vorgehen





Führungsform



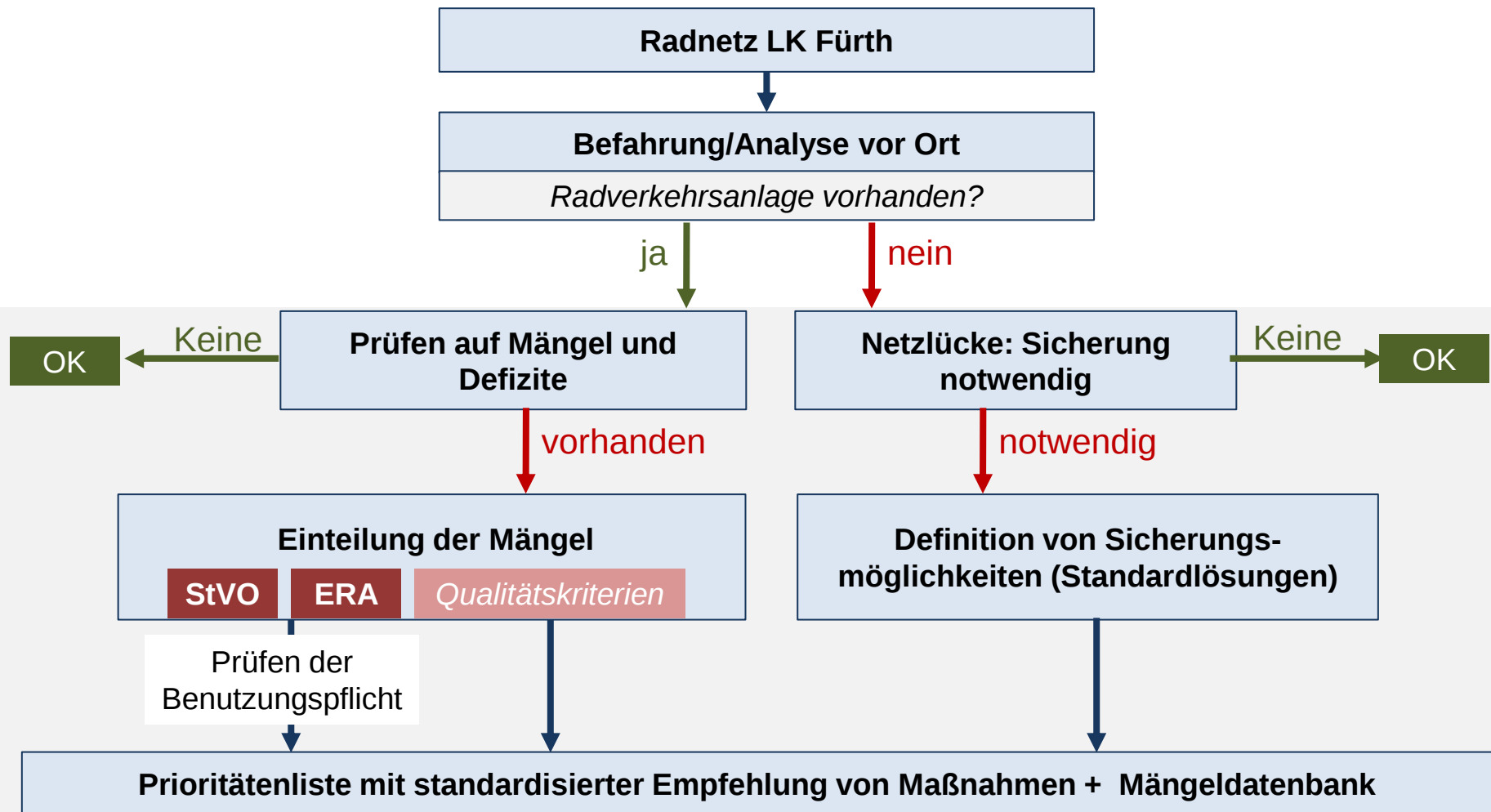
Dimensionierung



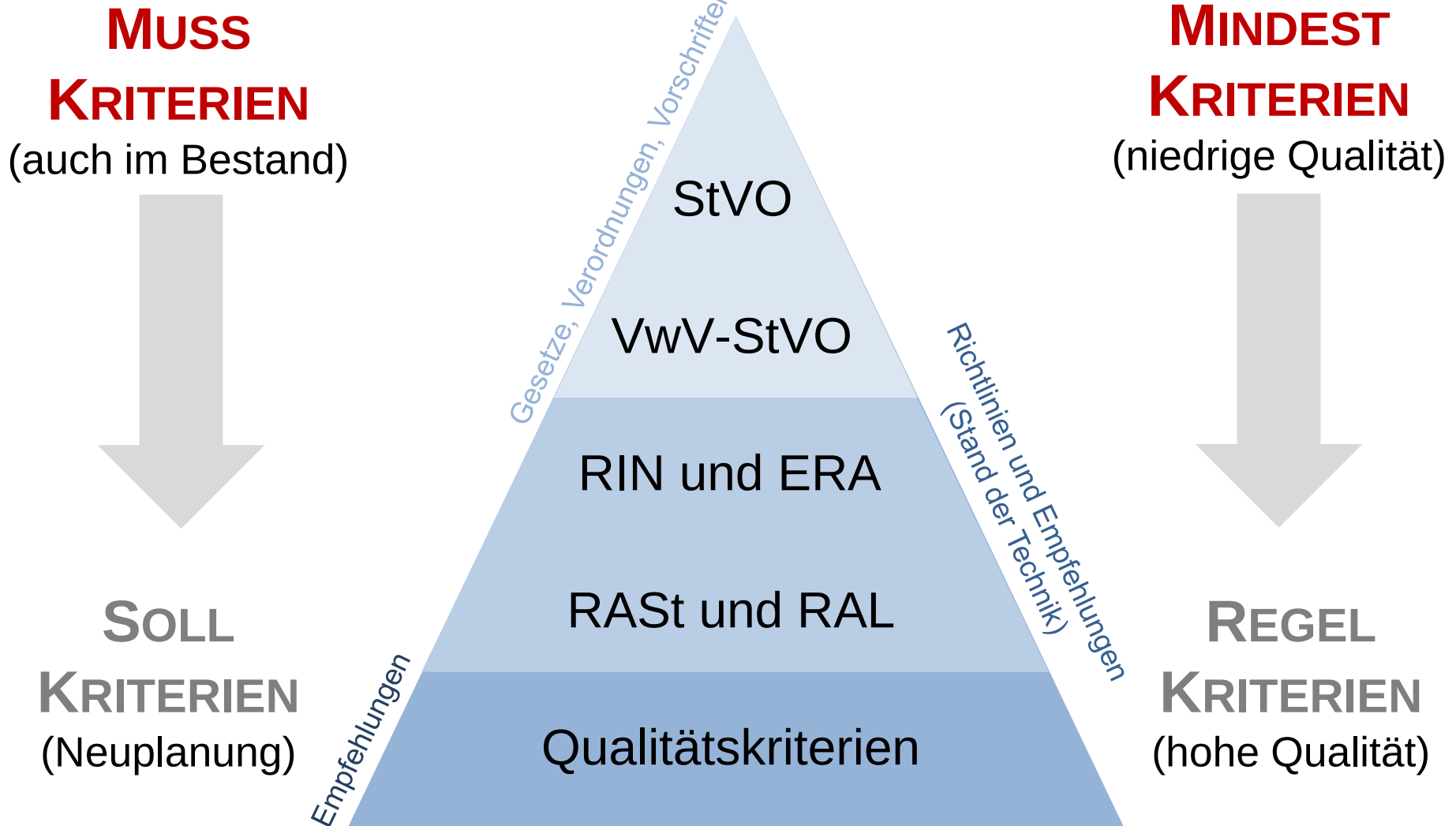
Bevorrechtigung



Planung, Winterdienst, Instandhaltung, Oberfläche...









Kategorie		angestrebte Fahr- geschwindigkeiten in km/h ²	daraus abgeleitete maximale Zeitverluste durch Anhalten und Warten je km	Beleuchtung	Wegweisung
AR II	überregionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	15 s	–	x
AR III	regionale Radverkehrsverbindung	20 bis 30	25 s	–	x
AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung	20 bis 30	35 s	–	1)
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	15 bis 25	30 s	x	x
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	15 bis 20	45 s	x	x
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	15 bis 20	60 s	x	1)
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	–	–	–	–

Ableiten von linearen Standardnetzelementen und
standardisieren Knotenpunkten



Separationsprinzip



Radfahrstreifen



Radwege

Mischprinzip



Schutzstreifen



Tempo 30-Zonen



Umweltspur



Fahrradstraßen



Hohe Qualität / Sicherheit

- Separation
- Bevorrechtigung



- Mischverkehr bei niedrigen Differenzgeschwindigkeiten



- Mischverkehr mit Fußgängern



- Untergeordnet
- Mischverkehr bei hohen Differenzgeschwindigkeiten
- Sicherheitsprobleme

Niedrige Qualität / Sicherheit



Radhauptnetz (AR/IR III nach RIN)

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege (Einrichtungs-/ Zweirichtungsverkehr)	Radfahr- streifen	Kombinations- spur
Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg (außerorts bei geringem Fußverkehr)	Schutzstreifen (Mischverkehr)

AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nahräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Erschließungsstraßen:

Fahrradstraße	Tempo 30-Zone

nicht geeignet:

Misch- verkehr	frei
Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet



Radnebennetz (AR/IR IV nach RIN)

Verkehrsstraßen / separat geführt:

Radwege (Einrichtungs-/ Zweirichtungsverkehr)	Radfahr- streifen	Kombinations- spur
Schutzstreifen	Sonstige Wege	Gemeinsamer Fuß- / Radweg (außerorts bei geringem Fußverkehr)

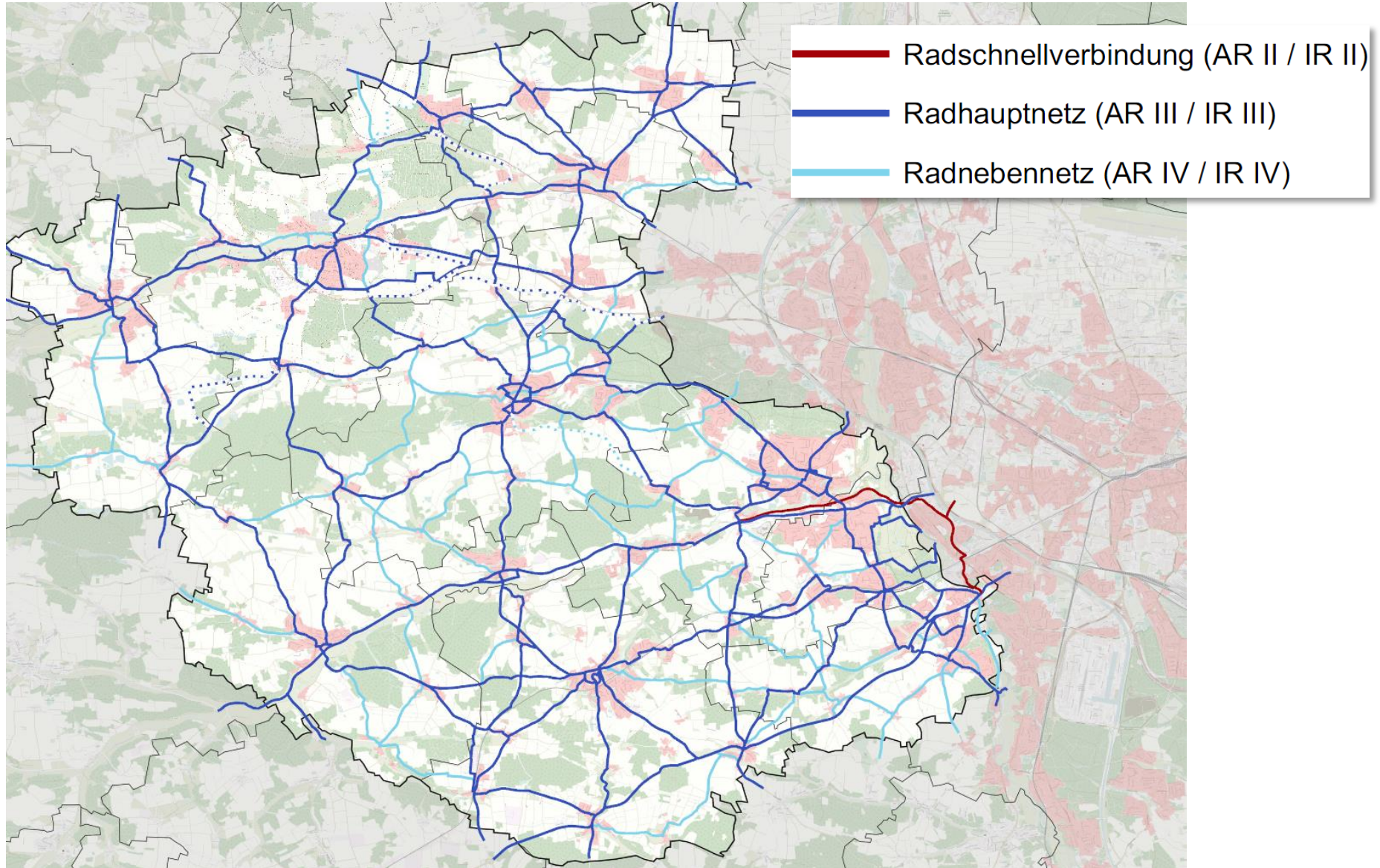
AR	außerhalb bebauter Gebiete	AR II	überregionale Radverkehrsverbindung
		AR III	regionale Radverkehrsverbindung
		AR IV	nähräumige Radverkehrsverbindung
IR	innerhalb bebauter Gebiete	IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung
		IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung
		IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung
		IR V	innergemeindliche Radverkehrsverbindung

Erschließungsstraßen:

Fahrradstraße	Tempo 30-Zone

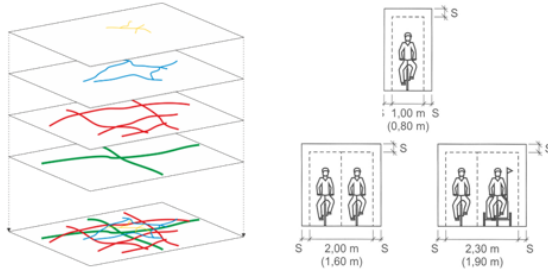
nicht geeignet:

Gleichberechtigt bzw. Ungesichert	Untergeordnet





Radverkehrskonzept LK Fürth - Qualitätsstandards -



Radverkehrskonzept LK Fürth - Qualitätsstandards -			Führungsformen									
			 					 	 Fahrradstraße			 unter anderem
			Einseitiger Zweirichtungsweg	Radweg und getrennter Fuß- und Radweg	Kombinierter Fuß- und Radweg	Radfahrstreifen	Schutzstreifen	Umweltspur (Kombinationsspur)	Fahrradstraße	Mischverkehr bei Tempo 50	Mischverkehr Tempo 30-Zone	Sonstige Wege
IR II	innergemeindliche Radschnellverbindung	Regelanforderung	≥ 4,00	≥ 3,00	-	≥ 3,00	nicht	≥ 4,75	≥ 4,00	-	-	≥ 4,00
		Mindestanforderung	≥ 3,00	≥ 2,00	-	≥ 2,50	nicht anzustreben	≤ 3,25	≥ 3,00	-	-	≥ 3,00
IR III	innergemeindliche Radhauptverbindung	Regelanforderung										
		Mindestanforderung										
IR IV	innergemeindliche Radverkehrsverbindung	Regelanforderung										
		Mindestanforderung										
IR V	innergemeindliche Radverkehrsanbindung	Regelanforderung										
		Mindestanforderung										
ERA	allgemeine Anforderungen	Regelbreite	≥ 3,00	≥ 2,00	≥ 2,50	≥ 1,85	≥ 1,50	≥ 4,50	RASt	RASt	RASt	RASt
		Mindestbreite	≥ 2,50	≥ 1,60	-	-	≥ 1,25	≤ 3,25				

gemeinsam definieren

Anmerkungen:

alle Angaben in Meter [m]

alle Breiten zuzüglich Sicherheitsräumen (S)



im klassifizierten Radverkehrsnetz
grundsätzlich zu vermeiden











Erstellung eines Wegweisungskatasters für 250 Kilometer



- Bestandsbeschilderung aufnehmen
 - Freizeitrouten
 - Bayernnetz für Radler
 - Weiteres??
- Zielnetzspinne fortschreiben



Radverkehrskonzept LK Fürth	Monat	2020												2021		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
1. Definition der Zielsetzungen / Festlegung der Arbeitsschritte																
2. Grundlagen- und Bedarfsermittlung / Bestandsanalyse für den Landkreis Fürth																
2.1 Auswertung vorliegender Unterlagen und Konzepte zum Thema Infrastruktur																
2.2 Unfallanalyse																
2.3 Analyse der weiteren Einzelkomponenten Service, Information und Kommunikation																
2.4 Zusammenfassende Definition der Stärken und Schwächen																
3. Erarbeitung des Radverkehrsnetzes für den Landkreis Fürth																
3.1 Analyse der potenziellen Quell- und Zielpunkte sowie der natürlichen und nutzungsbedingten Hindernisse																
3.2 Planung der idealtypischen Zielverbindungen																
3.3 Definition der Netzhierarchie																
3.4. Verifizierung des Netzes vor Ort																
3.5 Ableitung des Radverkehrsnetzes																
3.6 Abstimmung der Netzplanung																
4. Qualitative Bestandsanalyse der Radverkehrsinfrastruktur																
4.1 Definition der Qualitätskriterien für Netzelemente																
4.2 Durchführung der Analyse des Radverkehrsnetzes																
5. Handlungs- und Maßnahmenkonzept Infrastruktur																
5.1 Definition der Einzelmaßnahmen																
5.2 Festlegung der Planungsprioritäten																
6. Handlungskonzept multimodale Verknüpfung des Radverkehrs																
6.1 Definition der multimodalen Verknüpfungspunkte zum Radverkehrsnetz des Landkreises Fürth																
6.2 Entwicklung von standardisierten Mobilitätsangeboten für die multimodalen Verknüpfungspunkte																
6.3 Bestandsanalyse und Maßnahmendefinition																
7. Wegweisungskonzept																
7.1 Bestandsanalyse																
7.2 Erarbeitung der Zielspinne																
7.3 Erstellung eines Wegweisungskatasters																
7.4 Modifikation des Wegweisungskatasters																
8. Abstimmungsverfahren / Ergebnisdokumentation																
8.1 Abstimmung mit dem Auftraggeber (6 Termine)																
8.2 Präsentation des abgeschlossenen Projektes beim Auftraggeber (1 Termine)																
8.3 Präsentation in politischen Gremien des Landkreises Fürth (1 Termin)																

Nächster Abstimmungstermin:
Definition der Qualitätskriterien



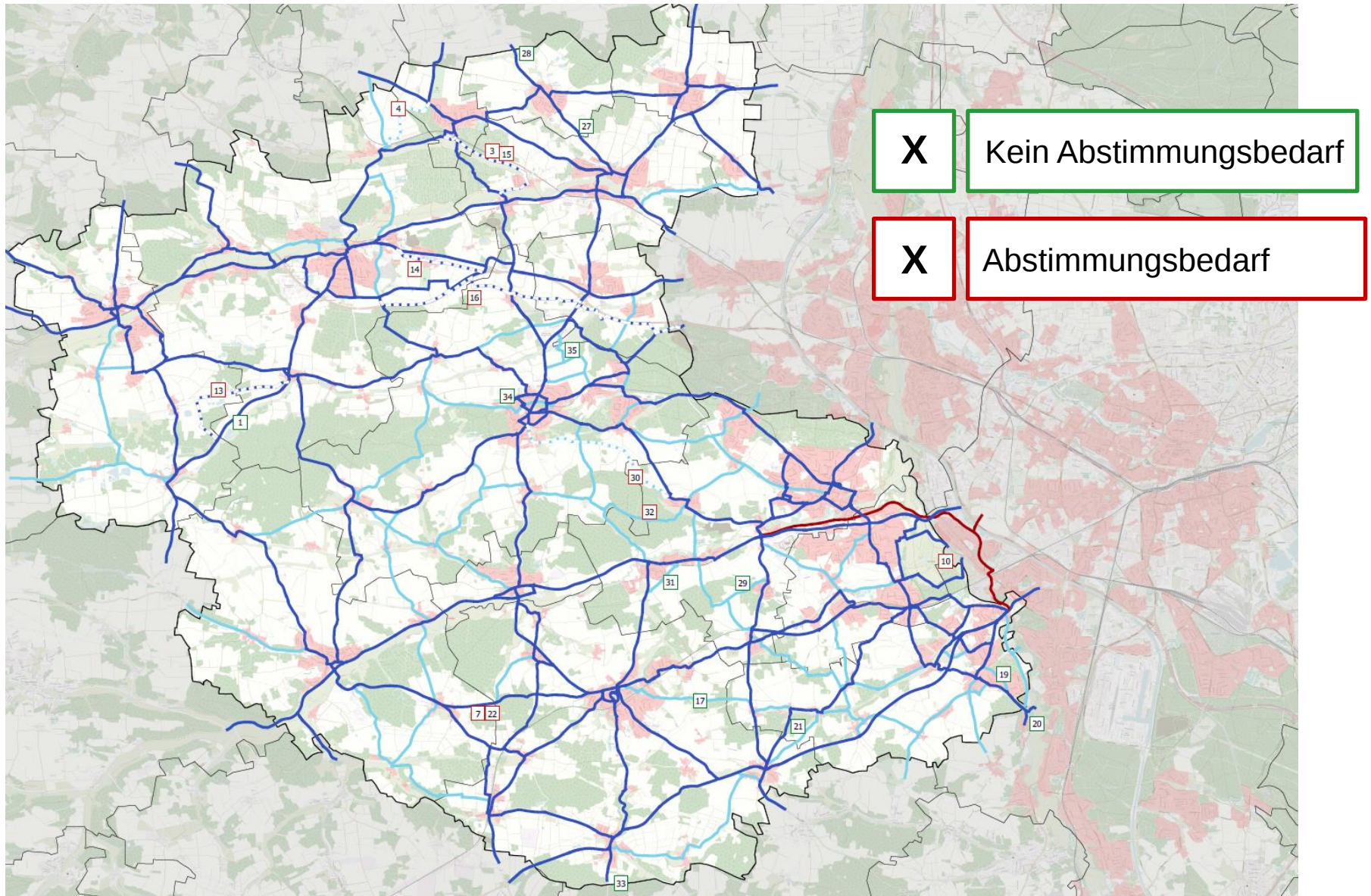
- Radnetz stellt Wunschrouten dar
- Netz ist unabhängig von vorhandener Radverkehrsinfrastruktur
- Radnetz ist unabhängig von Straßenbaulast
- Ziel ist Ausbauprogramm zu erstellen
- **JETZT:** Gemeinschaftliche Überprüfung



Rückmeldung durch Kommunen Sammlung der Änderungswünsche - nummeriert

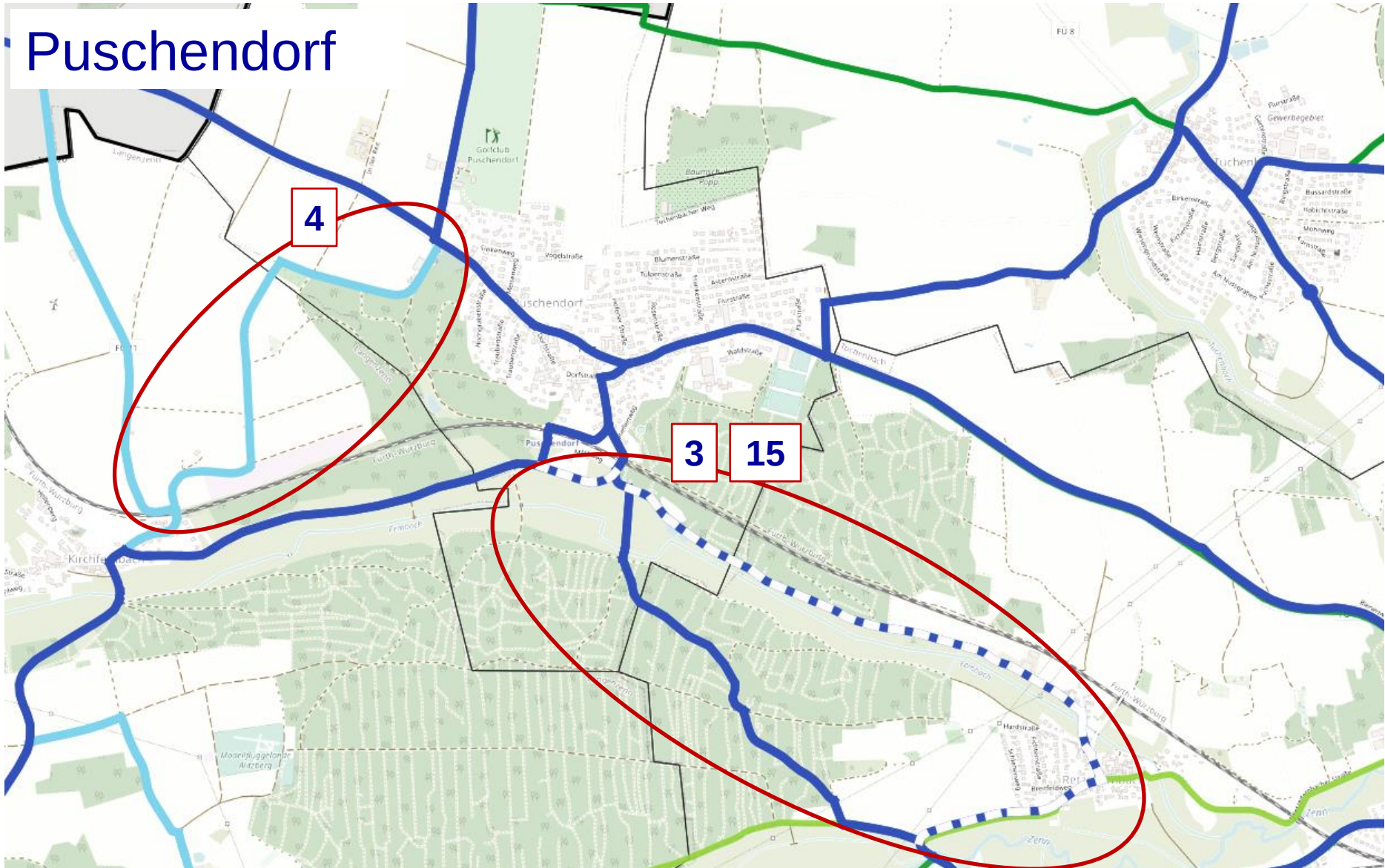
Kommune	Nr.	Änderungswunsch der Kommune	Bedarf Absprache	Einschätzung staatliches Bauamt Nürnberg	Einschätzung Landratsamt Fürth
Wilhermsdorf	1	Verbindung Kirchfarnbach-Keidenzell nicht als kommunale Maßnahme, sondern regionale Verbindung. Dies könnte zu einer Hauptachse auch Richtung Dietenhofen werden.	nein		Ein unmittelbar kreisstraßenbegleitender Radweg ist hier nicht umsetzbar, da direkt straßenbegleitend Gewässer vorhanden sind. Eine Alternativplanung ist bereits im Bauprogramm des Landkreises enthalten.
Puschendorf	3	Alternativroute zwischen Puschendorf und Reindorf/Retzelfembach: Verlegung Weg nach Reindorf über Freizeitnetz entlang Fembach (vgl. auch Nr. 15).	ja	Die vorgeschlagene Route aus dem Radhauptnetz wird von den Pendlern aufgrund der direkten Verbindung bevorzugt werden. Pendler werden die Verlegung auf die Freizeitroute vermutlich nicht akzeptieren.	Wenn hier der Wunsch der Gemeinde besteht, ist es aus unserer Sicht möglich. Für die Kosten ist die Gemeinde zuständig.
Puschendorf	4	Alternativroute Kirchfembach nach Puschendorf (über Kernwegenetz)	ja	Das Kernwegenetz ist extra für die Landwirtschaft eingerichtet worden. Die Ausschilderung von Radwegen auf den Kernwegen kann zu Konflikten mit den Landwirten führen. Hier ist eine enge Abstimmung notwendig.	Hier handelt sich um eine umwegige Trassenführung, die aufgrund der weiteren Wegstrecke wahrscheinlich von den Radfahrern nicht angenommen wird. Zusätzlich kann es zu Konflikten mit den betroffenen Landwirten kommen.
Roßtal	7	Direkte Radwegeverbindung im Radhauptnetz zwischen Großhabersdorf und Roßtal, da es ja einen gemeinsamen Mittelschulsprengel gibt (vgl. auch Nr. 22).	ja		Hier ist grundsätzlich eine Verbindung über den Radweg entlang der St 2245 Großhabersdorf - Ammerndorf - Neuses - Buttendorf - Roßtal vorhanden. Die zusätzliche Radwegeverbindung von Clarsbach Richtung Raitersaich wird nicht als Bestand des Radhauptnetzes betrachtet, max. für das Freizeitnetz. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen auf der Kreisstraße beträgt hier nur 1.226 Fahrzeuge / pro Tag.
Oberasbach	10	"Radhauptnetz-Verbindungen von den Ortsteilen Kreutles und Unterasbach der Stadt Oberasbach über den Hainberg zu der vorhandenen Rad- und Fußgängerbrücke über die Rednitz zur Gebersdorfer Straße und zur Hülstraße in Nürnberg und den dortigen Radwegen in die Stadt wäre wünschenswert." Hier ist der genaue Verlauf der Route abzustimmen.	ja	Verbindungen von den Ortsteilen Kreutles und Unterasbach der Stadt Oberasbach über den Hainberg zu der vorhandenen Rad- und Fußgängerbrücke über die Rednitz zur Gebersdorfer Straße und zur Hülstraße in Nürnberg und den dortigen Radwegen in die Stadt wäre wünschenswert: enge Abstimmung mit den Städten Oberasbach und Nürnberg notwendig.	Der Bau eines bituminös befestigten Radweges ist im Naturschutzgebiet Hainberg nicht möglich.
Langenzenn	13	Alternativroute: Keidenzell bis Kirchfarnbach	ja	Wir befürchten das die Alternative aufgrund der längeren Fahrstrecke weniger akzeptiert wird.	Die von Ihnen vorgeschlagene Alternative ist zu umwegig und wird vermutlich nicht genutzt (siehe Anmerkungen zu 1.).
Langenzenn	14	Alternativroute Langenzenn-Seukendorf parallel der Nürnberger Straße über Feldwege	ja	Abstimmung mit Landwirtschaft erforderlich.	Die alternative Wegeführung über bestehende Feldwege wird durch
Langenzenn	15	Feldweg/Freizeitweg bis Retzelfembach müsste verbessert/ausgebaut werden (vgl. auch Nr. 3).	ja		
Langenzenn	16	Alternativroute Langenzenn Richtung Oberfürberg / Fürth südlich der B 8 (Ausgangspunkt: südliches Langenzenn)	ja	Abstimmung mit dem Landratsamt Fürth erforderlich wegen dem Verlauf entlang der B8.	zuständig.
Roßtal	17	Freizeittroutenweg (ehemals grün) von Roßtal nach Sickersdorf aufwerten in Radnebennetz (hellblau), so wie in weiteren Verlauf von Sickersdorf nach Stein	nein		Der Ausbau liegt im Aufgabenbereich der Gemeinde. Es bestehen keine Einwände des Landkreises.
Stein	19	Abschnitt über Schillerstraße könnte für das Landkreiskonzept auch als Nebenstrecke dargestellt werden.	nein		Kann durch den Landkreis nicht beurteilt werden, da das tatsächliche Radfahraufkommen nicht beurteilt werden kann.
Stein	20	Anschluss nach Süden in Richtung Schwabach als Hauptroute ebenfalls darstellen.	nein		Kann durch den Landkreis nicht beurteilt werden, da das tatsächliche Radfahraufkommen nicht beurteilt werden kann.

Änderungsbedarfe abstimmen



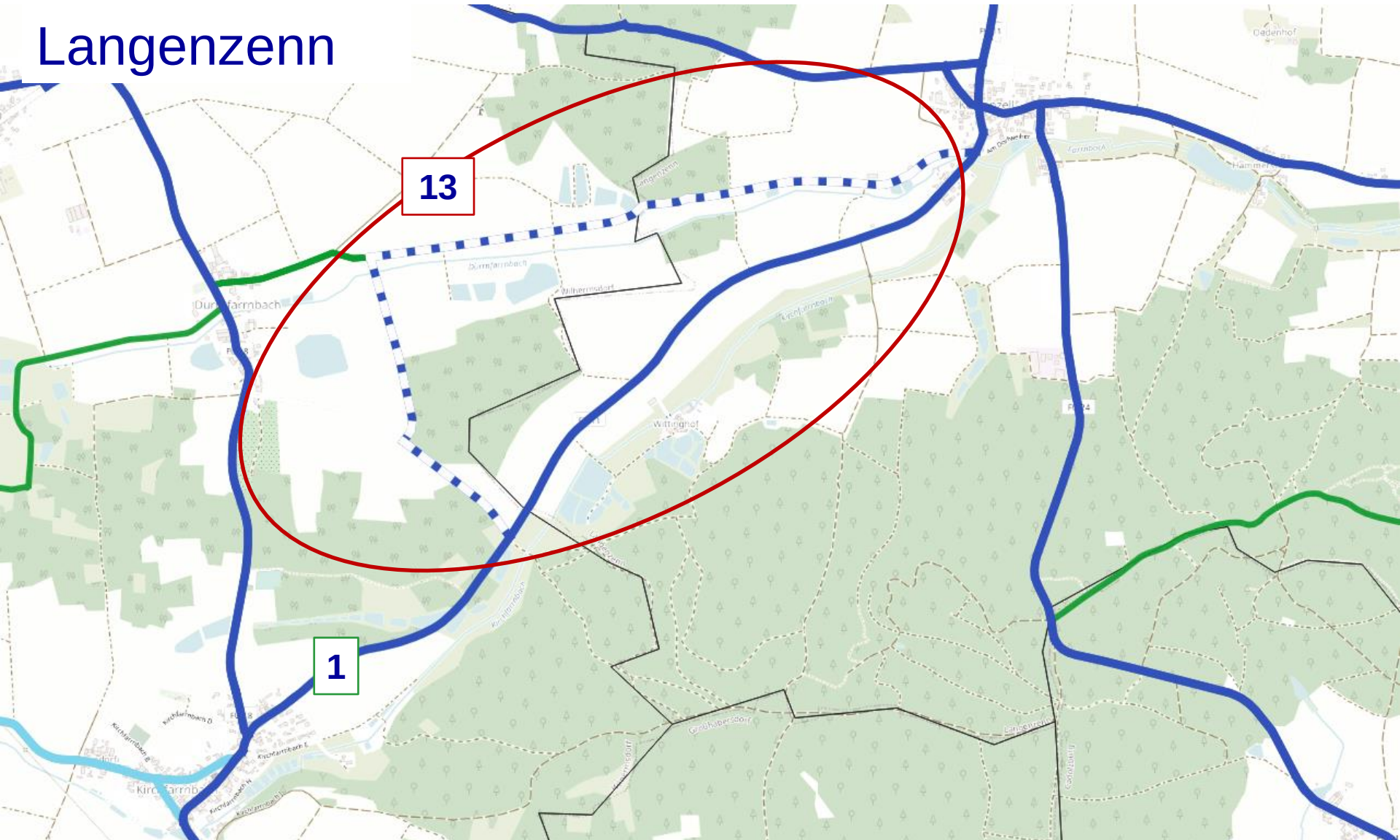


Puschendorf



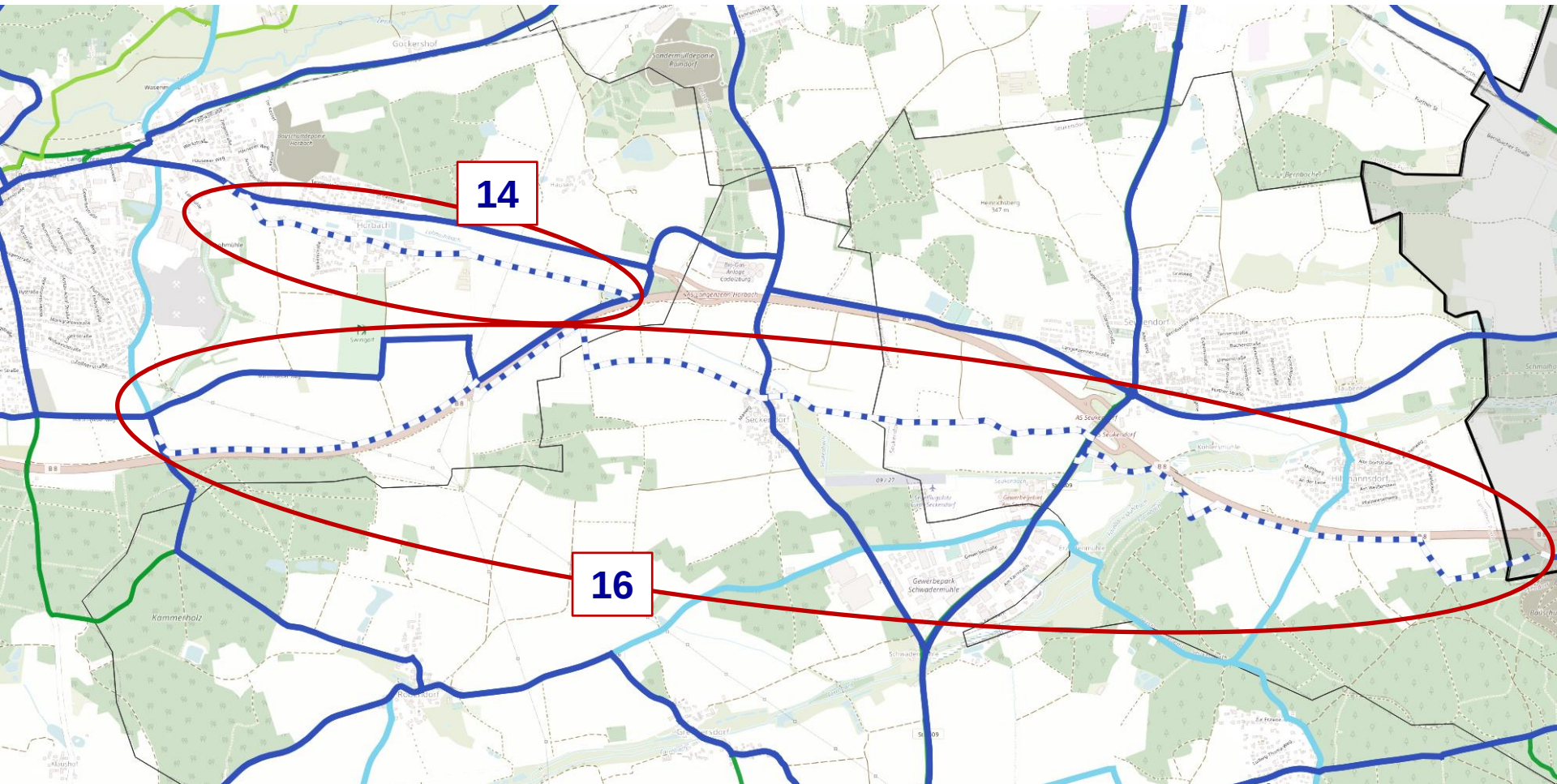


Langenzenn



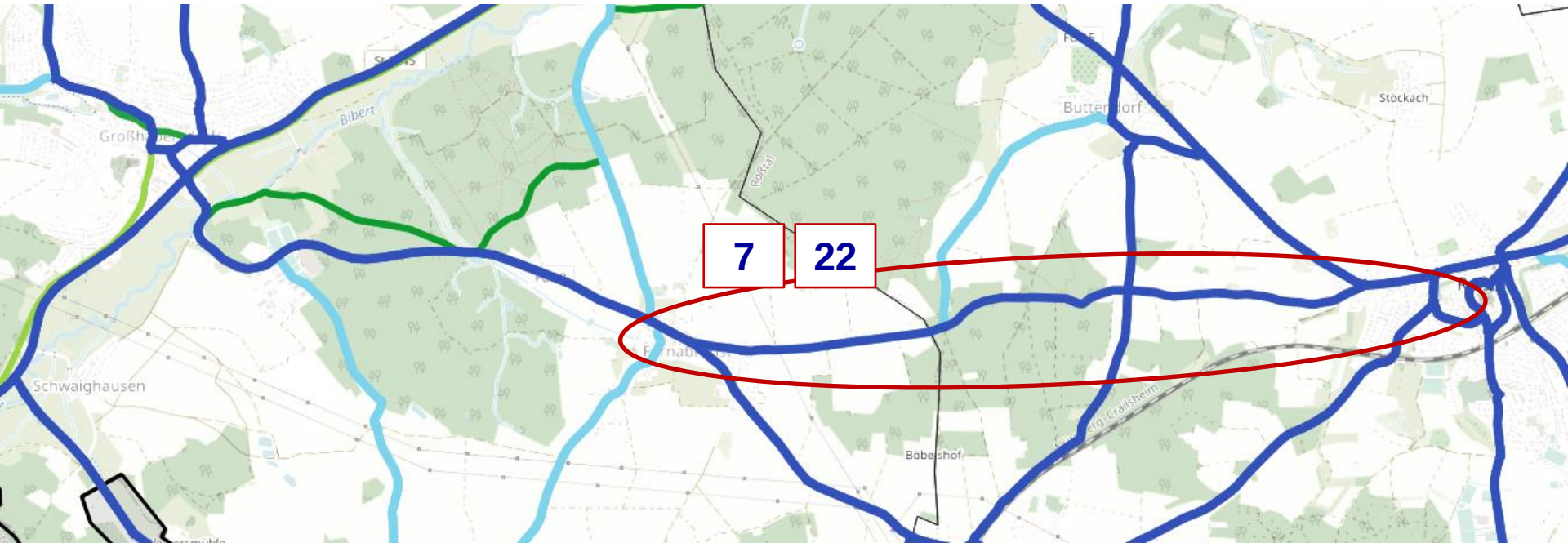


Langenzenn





Großhabersdorf / Roßtal



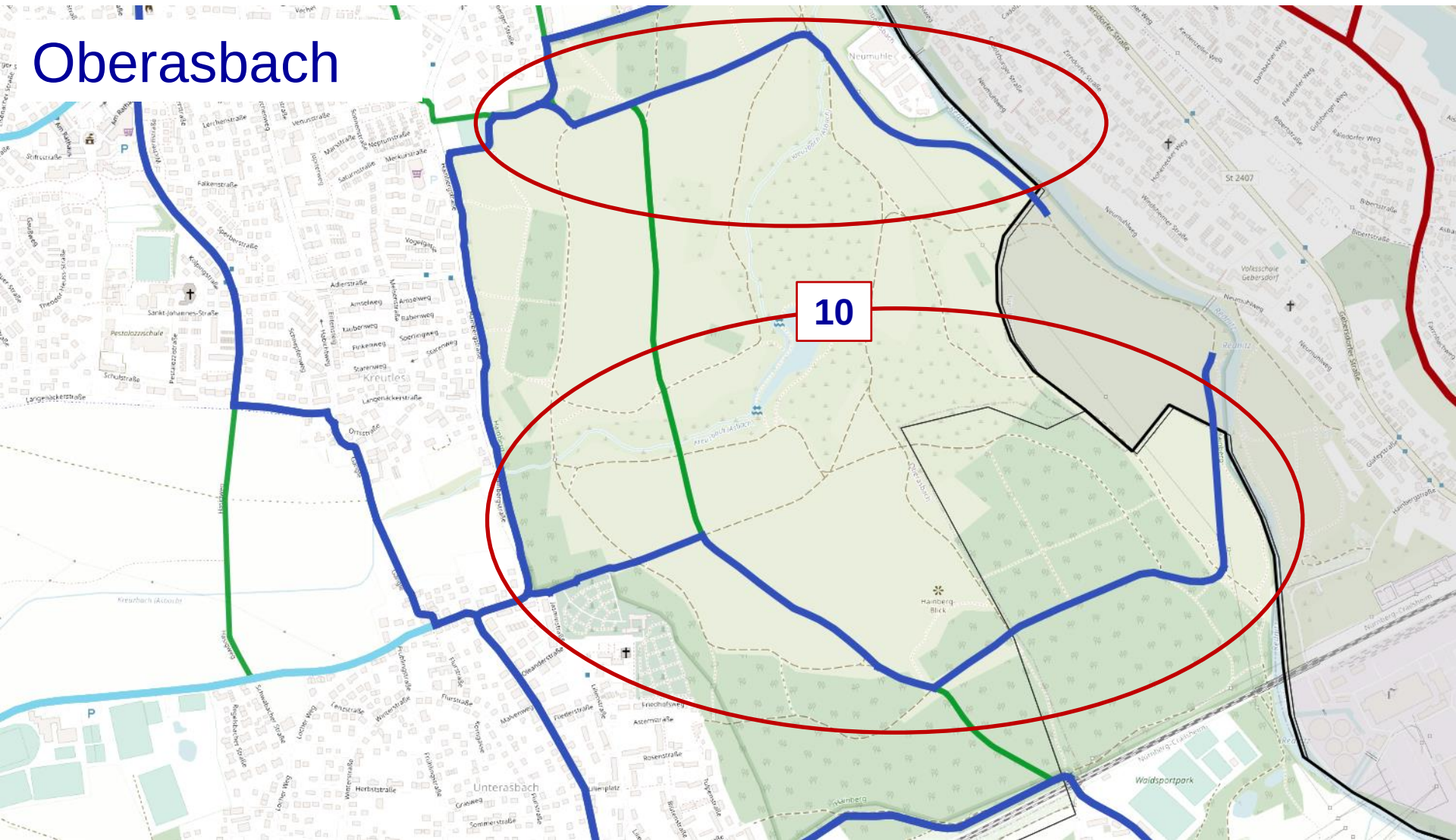


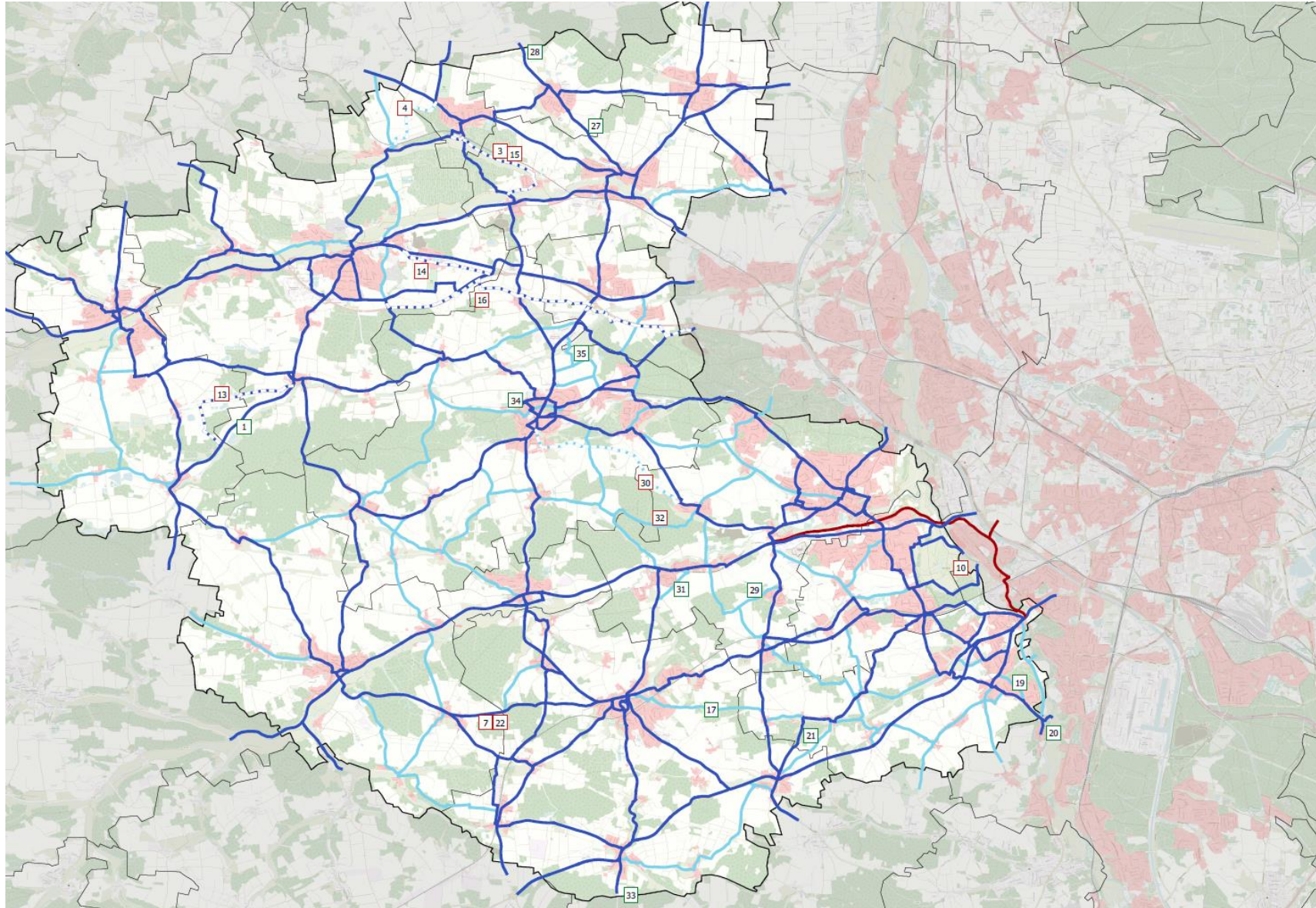
30

32



Oberasbach







STADT- UND VERKEHRS- PLANUNGSBÜRO KAULEN

www.svk-kaulen.de info@svk-kaulen.de

Tel.: 089/24218-142 Fax: 089/24218-200

Maximilianstrasse 35a 80539 München

philipp.herzog@svk-kaulen.de | sarah.dartenne@svk-kaulen.de

