



Radverkehrskonzept

für den Landkreis Nürnberger Land - Kurzbericht

Auftraggeber

Landkreis Nürnberger Land
Waldluststraße 1
91207 Lauf a.d. Pegnitz

Auftragnehmer

i.n.s. – Institut für innovative Städte
Alter Kirchenweg 27
90552 Röthenbach an der Pegnitz

Planungsbüro VAR+ Darmstadt
Riedeselstraße 48
64283 Darmstadt

nürnberger  land



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für
Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Euro-
päischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des
ländlichen Raums (ELER)

i.n.s. – Institut für
innovative Städte





Radwege müssen gebaute Einladungen sein.

Inhaltsverzeichnis

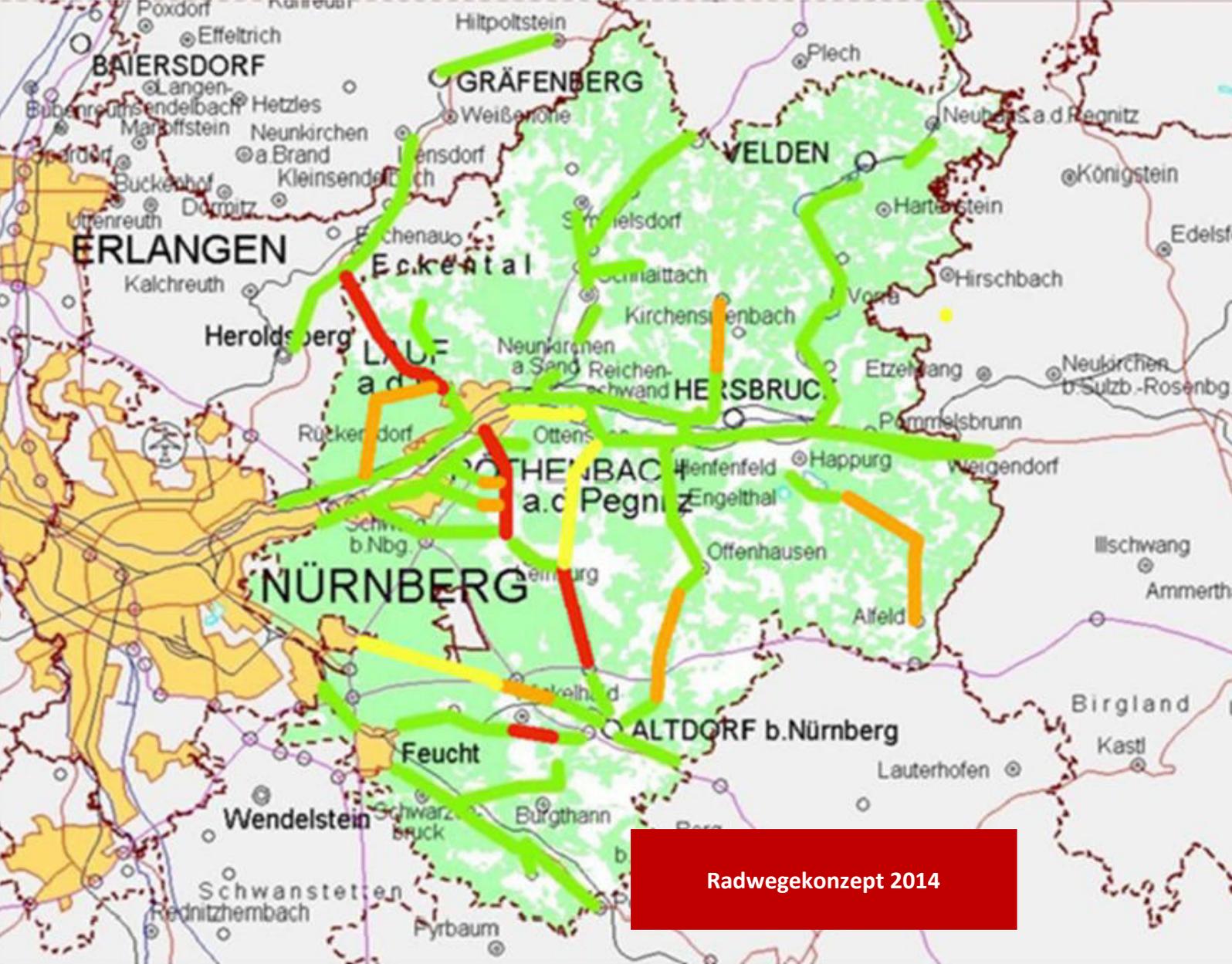
1. Anspruch und Ziele	- 4 -
2. Trends und Entwicklungen.....	- 8 -
3. Bestandssituation.....	- 13 -
4. Ein Netzplan für den Radverkehr	- 20 -
5. Hygge-Prinzip	- 26 -
6. Erfolgsfaktoren.....	- 34 -
Projektdaten	- 44 -

1

Anspruch und Ziele

Auf einen Blick

Radfahren im Nürnberger Land soll auch für ein 8-jähriges Kind oder eine 80-jährige Seniorin sicher, einfach, schnell und bequem sein. Das ist der Anspruch an die zukünftige Radinfrastruktur und hieran richten sich die im Radverkehrskonzept entwickelten Maßnahmen aus. Es geht nicht nur um jene, die heute schon Fahrrad fahren, sondern darum, mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren. Der Landkreis hat das Radverkehrskonzept deshalb unter das Motto „Von 8 bis 80“ gestellt — ob Jung oder Alt, Radfahren soll für alle attraktiv werden.



Das bestehende Konzept des Landkreises Nürnberger Land war ein Konzept, das sich rein darauf beschränkte, fehlende Radwege außerhalb bebauter Gebiete zu benennen — also Lückenschlüsse an Kreis-, Staats- und Bundesstraßen. Dieses Radwegekonzept wurde zuletzt im Jahr 2014 fortgeschrieben.

Anders das vorliegende Radverkehrskonzept. Es beinhaltet zusätzlich insbesondere:

- Maßnahmen für ein durchgehendes Netz
- Mängel in der Baulast der Landkreiskommunen
- Neben Neubau auch Aus- oder Umbauten
- Standards und Musterlösungen
- Standards zur Beschilderung und Wegweisung
- Empfehlungen zum Fahrradparken

Das Radverkehrskonzept zeigt einen umfassenden Handlungsbedarf für den fahrenden und den ruhenden Radverkehr auf und hat einen strategischen Charakter. Es ermöglicht politische Entscheidungen in den zuständigen Gremien, z.B. zur Mittelbereitstellung in kommunalen Haushaltsplänen und der Beauftragung von vertiefenden Machbarkeitsuntersuchungen oder Planungen nach HOAI. In diesem Sinne ist das Radverkehrskonzept auf einen Umsetzungszeitraum von 20–30 Jahren ausgelegt. Dieser Zeitraum wird nötig sein, um vorhandene Mängel zu beseitigen und die Radverkehrsinfrastruktur flächendeckend anzupassen. Dies ist machbar, wenn mit der Umsetzung sehr zügig begonnen wird.

Radfahren von 8 bis 80 Jahren

Fahrradfahren im Nürnberger Land soll so sicher, einfach, schnell und bequem sein, dass Radfahren auch für ein 8-jähriges Kind und eine 80-jährige Seniorin gut geeignet ist. Diesen Anspruch hat der Landkreis in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen zu Projektbeginn formuliert. Jede Planung muss sich an diesem Anspruch messen. Und gemäß diesem Anspruch wurden auch die Maßnahmen im Radverkehrskonzept festgelegt.



2

Trends und Entwicklungen

Auf einen Blick

Beim Fahrrad ist die Elektromobilität angekommen. Immer mehr Menschen schwingen sich in den Sattel. Die Räder selbst werden schneller, breiter, länger. Das stellt neue Anforderungen an die Radinfrastruktur — die Planungen für Radschnellverbindungen zeigen das eindrucksvoll. Der Stand der Technik schreitet auch in der Verkehrsplanung rasant voran. Die heutigen Konzepte und Strategien müssen hieran anknüpfen und die kommenden Entwicklungen bei der Infrastruktur für den Radverkehr berücksichtigen.



Trends und Entwicklungen

Durch die starke Verbreitung von Pedelecs werden Fahrräder immer schneller — bei sog. S-Pedelecs (Schnell-Pedelec) liegt die Spitzengeschwindigkeit bei 45 km/h. Gleichzeitig sind immer mehr Lastenfahrräder unterwegs. Sie sind breiter und länger als herkömmliche Zweiräder. Die Folge dieser Entwicklung: Mehr Radfahrer auf den Wegen, größere Geschwindigkeitsunterschiede und mehr verstärkte Überholvorgänge unter Radlern. Dies stellt neue Anforderungen an eine zeitgemäße Radinfrastruktur, z.B. breitere Radwege, größere Kurvenradien, Verzicht auf Bordsteinkanten oder bei den stark frequentierten Routen eine Trennung vom Fußverkehr.



Stand der Technik

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur erfolgt auf Grundlage allgemein gültiger bzw. anerkannter Regelwerke. Für den Radverkehr sind insbesondere die *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* relevant. Aus diesem Regelwerk wird heute beispielsweise noch abgeleitet, dass Radwege außerhalb bebauter Gebiete üblicherweise 2,5 m breit und als kombinierte Geh- und Radwege geplant werden. Dies entspricht dem Stand der Technik des Jahres 2010, dem Jahr der Veröffentlichung. Die Standards werden aktuell weiterentwickelt, mit einer Neuauflage ist im Jahr 2022 zu rechnen. Die Praxis ist heute schon weiter, wie unter anderem die Planungen für Radschnellverbindungen im Raum Nürnberg zeigen. Die Zukunft sind hierarchische Radverkehrsnetze, bei denen je nach Bedeutung höhere oder niedrigere Standards angesetzt werden. Das Radverkehrskonzept Nürnberger Land wurde vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erstellt und geht als zukunftsfähiges Konzept daher in Teilen bereits über die bestehenden Regelwerke hinaus.

Das Fahrrad als Alternative

Die zentralen Pendlerachsen—vor allem in Richtung Nürnberg—sind bereits heute überlastet. Das Fahrrad wird für immer mehr Menschen zu einer Alternative, wenn es gut ausgebaute und sichere Radverbindungen gibt. Das Bundesverkehrsministerium überarbeitet daher gerade den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) und schreibt diesen für das Jahr 2030 fort. Acht Ziele sollen Radfahren attraktiver machen, darunter ein lückenloses Radverkehrsnetz in Deutschland, mehr Verkehrssicherheit (Vision Zero), Deutschland als Fahrradpendlerland und das Fahrrad als Verkehrsmittel zwischen Stadt und Land.



3

Bestandssituation

Auf einen Blick

Ein sicheres Netz gut ausgebauter Radwege und Fahrradstraßen, auf denen Groß und Klein schnell und bequem von A nach B kommen. Dies ist der Anspruch für den fahrradfreundlichen Landkreis Nürnberger Land, denn dies motiviert Menschen zum Fahrradfahren. Die bebaute Umwelt entscheidet, wie wir mobil sind. Gestalten wir sie!



Alles klar?

Die Bürger wünschen sich ein durchgehendes, klar erkennbares und (gefühl) sicheres Radverkehrsnetz.

Die Bürger wünschen sich ein **durchgehendes**, klar **erkennbares** und (gefühl) **sicheres** Radverkehrsnetz. Es soll auch für Kinder oder Senioren gut geeignet sein. Dies ist das zentrale Ergebnis der intensiven Bürgerbeteiligung im Zuge der Erstellung des Radverkehrskonzeptes. Der Ist-Zustand wird dabei noch sehr kritisch beurteilt.

Der Landkreis hat drei Veranstaltungen in Lauf, Vorrä und Schwarzenbruck durchgeführt und über eine Online-Plattform weitere Menschen zur Teilnahme eingeladen. 202 verwertbare Rückmeldungen sind eingegangen, wurden gesichtet, bewertet und wenn möglich berücksichtigt. Bei der Frage, worauf der Landkreis zukünftig besonders Wert legen sollte, um gute Bedingungen für

das Fahrradfahren zu schaffen, wurden genannt (max. 3 Nennungen): **Lücken im Radwegenetz** schließen (82% der Befragten), **Sicherheit und Sicherheitsempfinden** verbessern (67%) und leicht **erkennbares und verständliches Radwegenetz** ausweisen (49%).

Dies deckt sich mit den Anforderungen der Landkreiskommunen. Zur gleichen Fragestellung („Worauf sollten wir besonders Wert legen, um für Ihre Bürger gute Bedingungen für das Fahrradfahren zu schaffen?“) waren die drei häufigsten Nennungen: Sicherheit und Sicherheitsempfinden verbessern, Lücken schließen und ein Radwegenetz entwickeln.

Um den Bestand des Straßen- und Wegenetzes beurteilen zu können und geeignete Radrouten zu identifizieren, hat das i.n.s.—Institut für innovative Städte den Landkreis im Sommer 2018 mit dem Fahrrad befahren und den Zustand auf Kameras dokumentiert. Die Aus- und Bewertung hat drei große Problemfelder ergeben:

Netzlücken

Ein flächendeckendes Netz für den Radverkehr fehlt. Sowohl innerhalb der Kommunen als auch außerhalb der bebauten Gebiete sind neue Radverkehrsanlagen erforderlich. Die Netzlücken belaufen sich auf 210 km.

Veraltete Radwege

Oft sind vorhandene Radverkehrsanlagen veraltet und entsprechen nicht mehr dem Stand der Technik. Im Regelfall müssen die Wege verbreitert, qualitativ verbessert und die Verkehrssicherheit (z.B. an Einmündungen und Grundstückszufahrten) verbessert werden.

Fehlende Führung

Die Wege für den Radverkehr sind eine Aneinanderreihung von Einzellösungen. Für die Nutzer ist es an vielen Stellen sehr schwer die weitere Radverkehrsführung zu erahnen. Die „Führung“ beschränkt sich im Regelfall auf die grün-weiße Radwegweisung, die teils falsch positioniert ist. Dem Landkreis fehlt der Überblick (Kataster), wo welche Wegweiser angebracht sind.



Ein zentrales Ergebnis der Bestandsanalyse und der Entwicklungen bei der Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland ist: Ein zukunftsfähiges Radnetz für den Landkreis Nürnberger Land ist hierarchisch aufgebaut und besteht aus drei Ebenen:

Radschnellverbindungen

Auf Wegebeziehungen mit einem hohen Potenzial (ab ca. 2.000 Radfahrten pro Tag) können Radschnellverbindungen geplant und errichtet werden. Vorrangiges Ziel ist es, das Fahrrad auf diesen Strecken durch hohe Fahrgeschwindigkeiten und möglichst wenig Wartezeiten für möglichst viele Menschen zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu machen. Deswegen werden an Radschnellverbindungen höhere Standards hinsichtlich Linieneinführung, Wegebreiten und Gestaltung von Kreuzungen gesetzt. Die Standards ergeben sich aus der vorliegenden Machbarkeitsstudie für den Großraum Nürnberg. Im Nürnberger Land wurden zwei Radschnellverbindungen auf Strecken mit hohem Potenzial vorgesehen: Nürnberg-Lauf-Hersbruck und Nürnberg-Feucht-Altdorf.

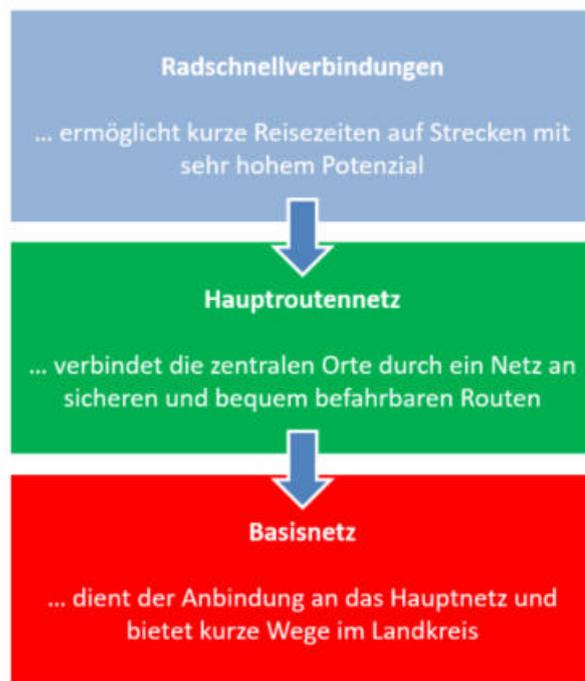
Haupttrouten

Die Haupttrouten verbinden die zentralen Quellen und Ziele im Nürnberger Land durch ein durchgängiges Netz an (subjektiv und objektiv) sicheren sowie bequem befahrbaren Routen. Sie sollen überörtlichen Radverkehr auf definierten Achsen bündeln, zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren und den Anschluss an die Radschnellverbindungen sowie landkreisübergreifenden/regionalen Radwege gewährleisten.

Zentrale Anforderungen an die Gestaltung sind: Gute **Erkennbarkeit** der Route, **Durchgehendes Wegenetz**, hohe **Sicherheit**, **schnelle und direkte** Verbindungen, hoher **Fahrkomfort**.

Basisrouten

In Ergänzung zum übergeordneten Haupttroutennetz (und den einzelnen Radschnellverbindungen) ist auch die Erschließung von Orten wichtig, deren Radverkehrspotenzial geringer ist und die deshalb nicht direkt mit einer Hauptroute erschlossen sind. Zudem braucht es eine gute Erreichbarkeit der Haupttrouten. Hierzu dient das Basisnetz. Mit ihm wird das Radnetz im Landkreis engmaschiger. Die qualitativen Anforderungen sind geringer als beim Hauptnetz.



Radwege im Bestand

Derzeit erfüllt ein Großteil der bestehenden Radverkehrsanlagen nicht den technischen Erfordernissen an Haupttrouten—und sind als Radweg gar nicht erkennbar, wie hier an der B14 in Behringersdorf.





Hauptrouuten als Rückgrat des Radverkehrsnetzes

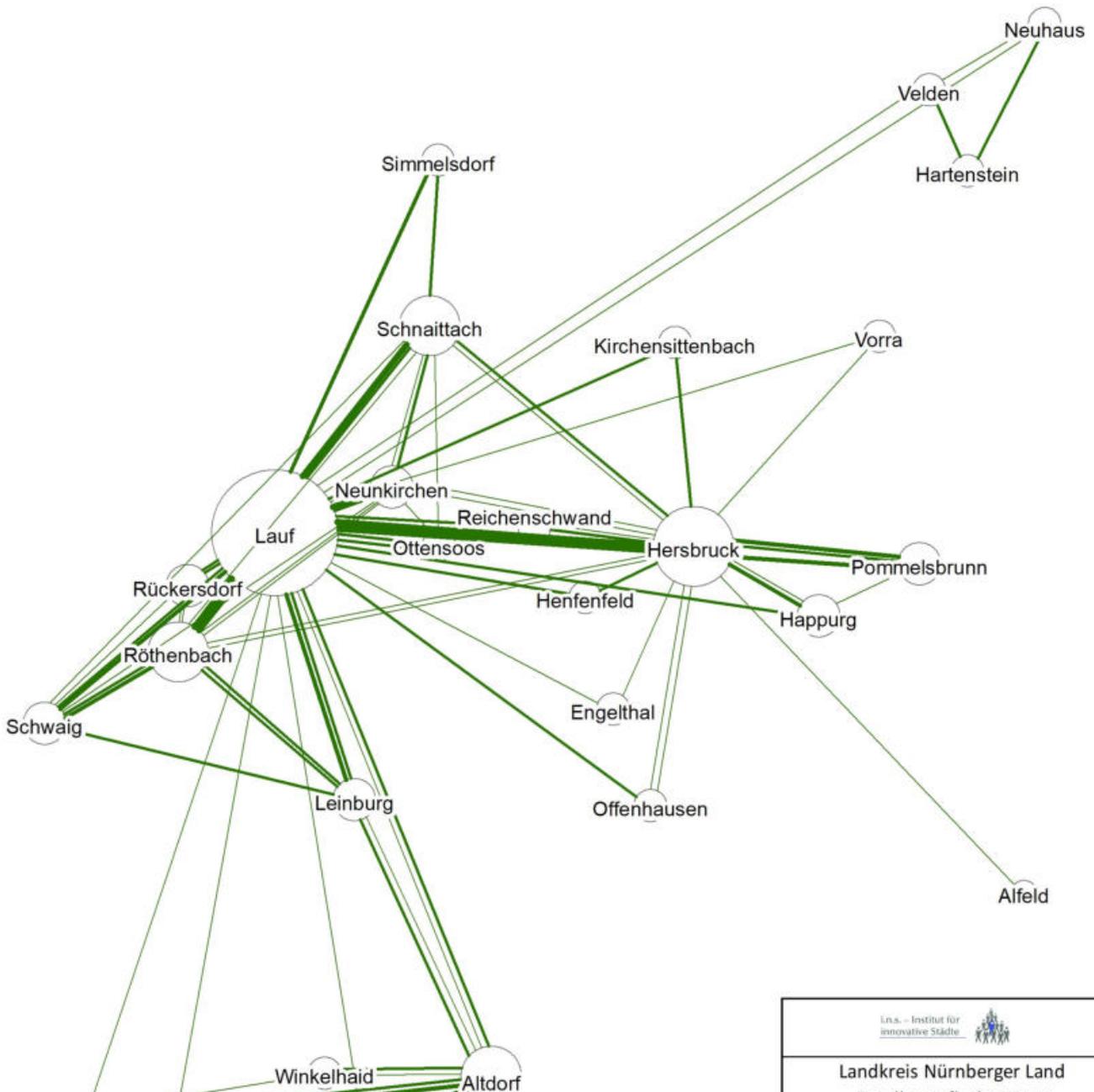
Die geplanten Radhauptrouuten bilden das Rückgrat für den Alltagsradverkehr im Nürnberger Land. Ziel ist ein durchgehendes und bevorrechtigtes Wegenetz (auch innerhalb der Ortschaften), ein hohes Sicherheitsgefühl für alle Altersgruppen, hohe Entwurfsgeschwindigkeiten (innerorts 25 km/h, außerorts 35 km/h), sowie eine gute Erkennbarkeit der Strecke und ein hoher Fahrkomfort. Dazu gehört auch, Fußgänger und Radfahrer auf diesen Rouuten zu trennen.

4

Ein Netzplan für den Radverkehr

Auf einen Blick

Ein sicheres Netz gut ausgebauter Radwege und Fahrradstraßen, auf denen Groß und Klein schnell und bequem von A nach B kommen — dies ist Anspruch und Ziel für das Nürnberger Land. Dazu braucht es ein durchgehendes Radverkehrsnetz aus modernen Radschnellverbindungen, leistungsfähigen Hauptrouten und ergänzenden Basisrouten für die Erschließung der Fläche. Die bebaute Umwelt entscheidet, wie Menschen mobil sind. Gestalten wir sie!



Welche Wege legen die Bürger im Nürnberger Land zurück?

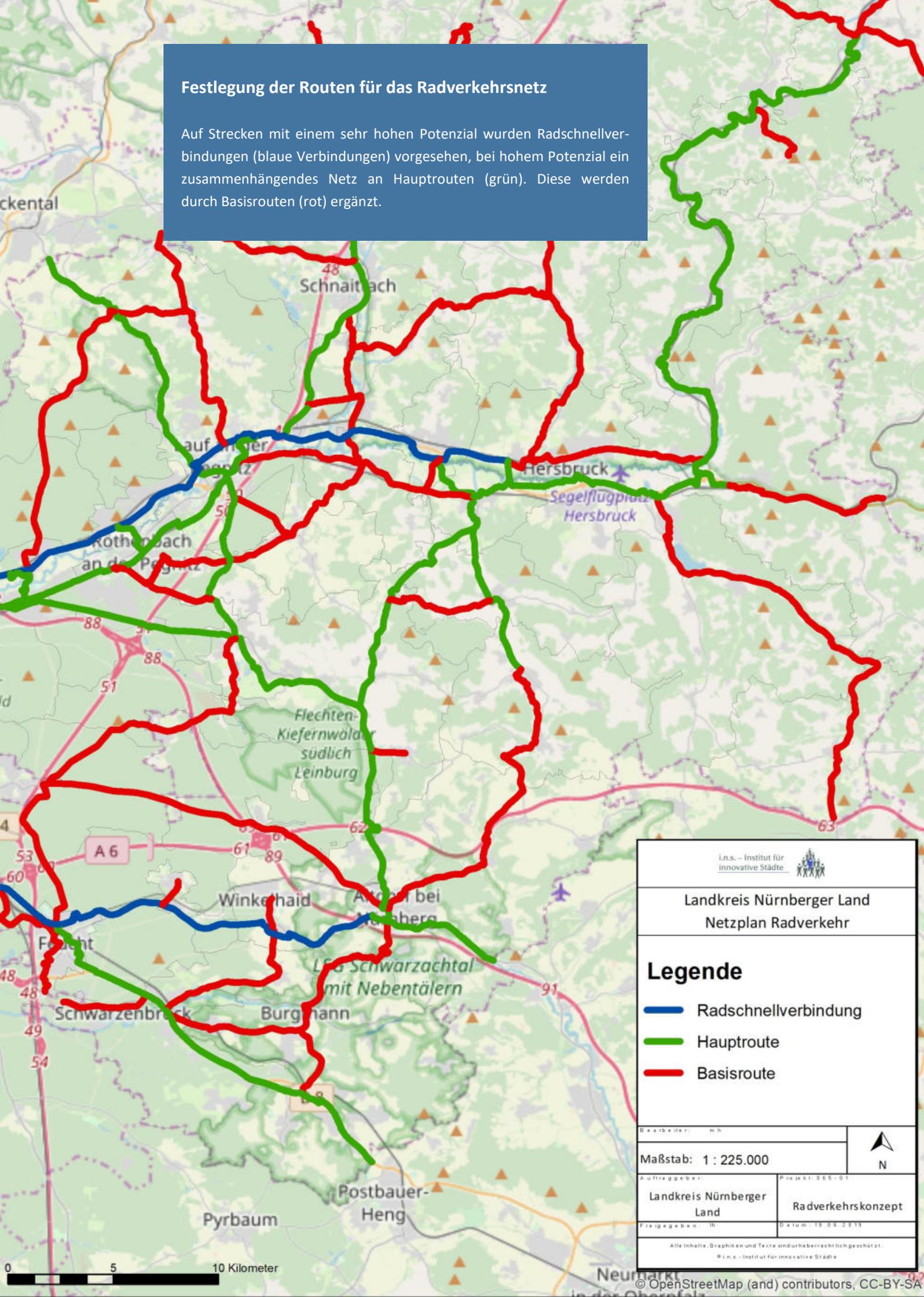
Um Anreize für einen Umstieg vom eigenen Auto auf das Fahrrad zu setzen, muss das zukünftige Radverkehrsnetz die alltäglichen Wege möglichst vieler Bürger abdecken. Wesentliche Anforderungen sind: 1. Kurze Wege und 2. Die Anbindung der wichtigen Quellen und Ziele. Für das Nürnberger Land wurden daher anhand der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten die Pendlerverflechtungen (Ein- und Auspendler) analysiert und überörtliche Ziele nach ihrer verkehrlichen Bedeutung bewertet.

Landkreis Nürnberger Land Pendlerverflechtungen	
Legende Ein- und Auspendler	
	45 - 100
	101 - 200
	201 - 400
	401 - 800
Maßstab: 1 : 225.000	 N
Landkreis Nürnberger Land	Radverkehrskonzept
Freigegeben: 11	Datum: 19.08.2019
<small>Alle Inhalte, Graphiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. I.N.S. - Institut für innovative Städte</small>	



Festlegung der Routen für das Radverkehrsnetz

Auf Strecken mit einem sehr hohen Potenzial wurden Radschnellverbindungen (blaue Verbindungen) vorgesehen, bei hohem Potenzial ein zusammenhängendes Netz an Haupttrouten (grün). Diese werden durch Basisrouten (rot) ergänzt.



I.n.s. – Institut für
innovative Städte



Landkreis Nürnberger Land
Netzplan Radverkehr

Legende

-  Radschnellverbindung
-  Haupttroute
-  Basisroute

Bearbeiter: m.h.

Maßstab: 1 : 225.000



Auftraggeber:

Landkreis Nürnberger
Land

Projekt: 005-01

Radverkehrskonzept

Freigegeben: III

Datum: 19.05.2019

Alle Inhalte, Graphiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt.

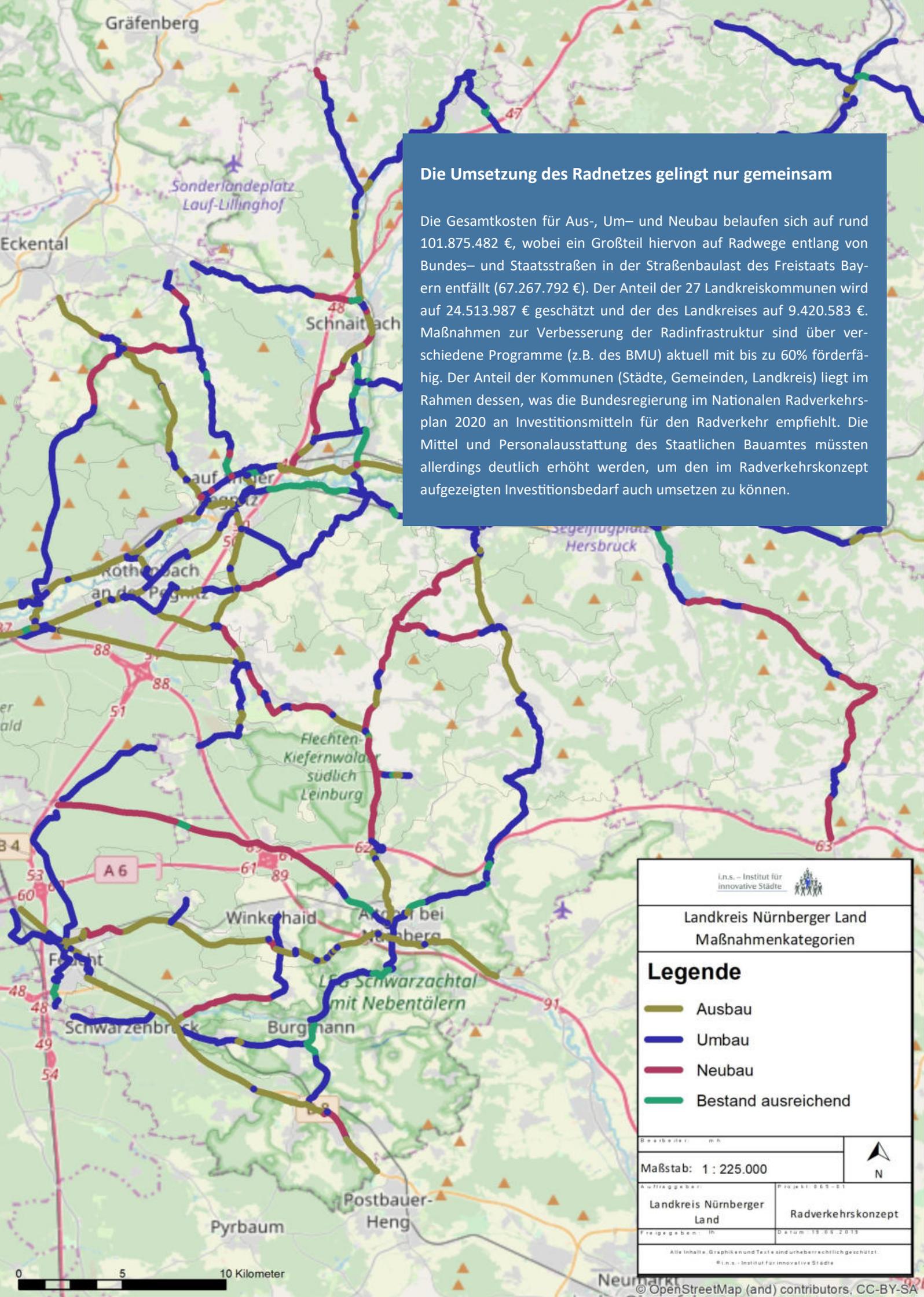
© I.n.s. – Institut für innovative Städte



Erheblicher Ausbaubedarf

Ein Abgleich des geplanten zukünftigen Radverkehrsnetzes mit dem Bestand zeigt: Der Ausbaubedarf ist sehr hoch, es gibt im gesamten Kreisgebiet zahlreiche Netzlücken mit einer Länge von rund 210 km. Vorrangige Aufgabe ist es, diese Lücken zu schließen.

l.i.s. – Institut für innovative Städte 	
Landkreis Nürnberger Land Ist-Zustand Netzlücken	
Legende  Netzlücken  Bestehende Radverkehrsanlage	
Bearbeiter: mh	 N
Maßstab: 1 : 225.000	
Auftraggeber:	Projekt: 085-01
Landkreis Nürnberger Land	Radverkehrskonzept
Freigegeben: ih	Datum: 19.04.2019
<small>Alle Inhalte, Graphiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. © l.i.s. – Institut für innovative Städte</small>	



Die Umsetzung des Radnetzes gelingt nur gemeinsam

Die Gesamtkosten für Aus-, Um- und Neubau belaufen sich auf rund 101.875.482 €, wobei ein Großteil hiervon auf Radwege entlang von Bundes- und Staatsstraßen in der Straßenbaulast des Freistaats Bayern entfällt (67.267.792 €). Der Anteil der 27 Landkreiskommunen wird auf 24.513.987 € geschätzt und der des Landkreises auf 9.420.583 €. Maßnahmen zur Verbesserung der Radinfrastruktur sind über verschiedene Programme (z.B. des BMU) aktuell mit bis zu 60% förderfähig. Der Anteil der Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreis) liegt im Rahmen dessen, was die Bundesregierung im Nationalen Radverkehrsplan 2020 an Investitionsmitteln für den Radverkehr empfiehlt. Die Mittel und Personalausstattung des Staatlichen Bauamtes müssten allerdings deutlich erhöht werden, um den im Radverkehrskonzept aufgezeigten Investitionsbedarf auch umsetzen zu können.

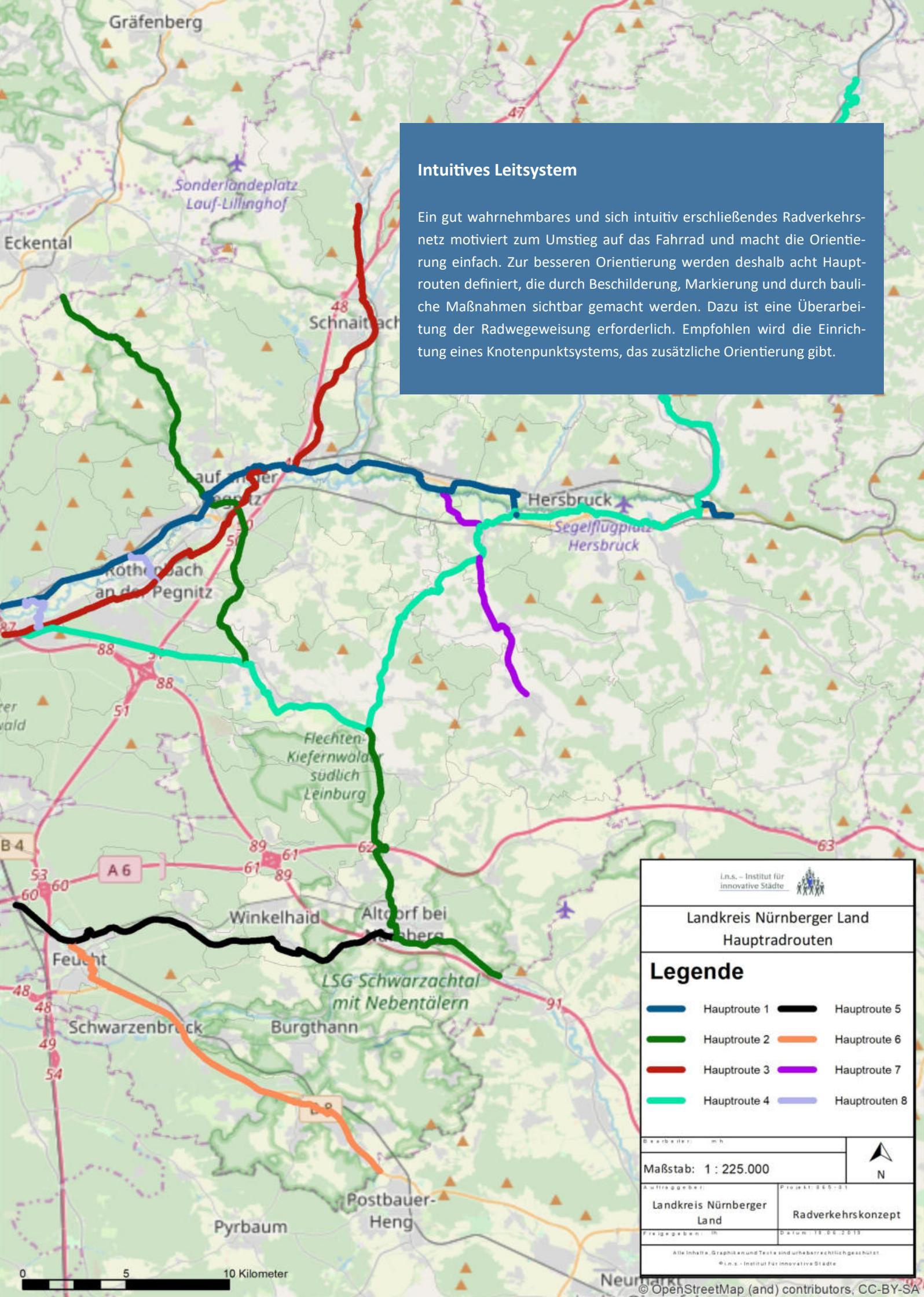
I.n.S. – Institut für innovative Städte 	
Landkreis Nürnberger Land Maßnahmenkategorien	
Legende	
	Ausbau
	Umbau
	Neubau
	Bestand ausreichend
Maßstab: 1 : 225.000	 N
Auftraggeber: Landkreis Nürnberger Land	Projekt: 885-81 Radverkehrskonzept
Freigegeben: 1h	Datum: 18.08.2015
Alle Inhalte, Grafiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. © I.n.S. – Institut für innovative Städte	

5

Hygge-Prinzip

Auf einen Blick

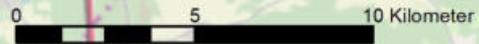
Zusätzlich zu einem (gefühl) sicheren und in sich geschlossenen Radnetz braucht es weitere Maßnahmen, dass Radfahren hyggelig (angenehm) wird und Menschen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen: vor allem eine einheitliche und intuitive Gestaltung, zeitgemäße Radabstellanlagen und eine bessere Berücksichtigung des Radverkehrs an Ampeln (Lichtsignalanlagen). Die wichtigsten Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation („Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung“) sind in diesem Kapitel zusammengefasst.

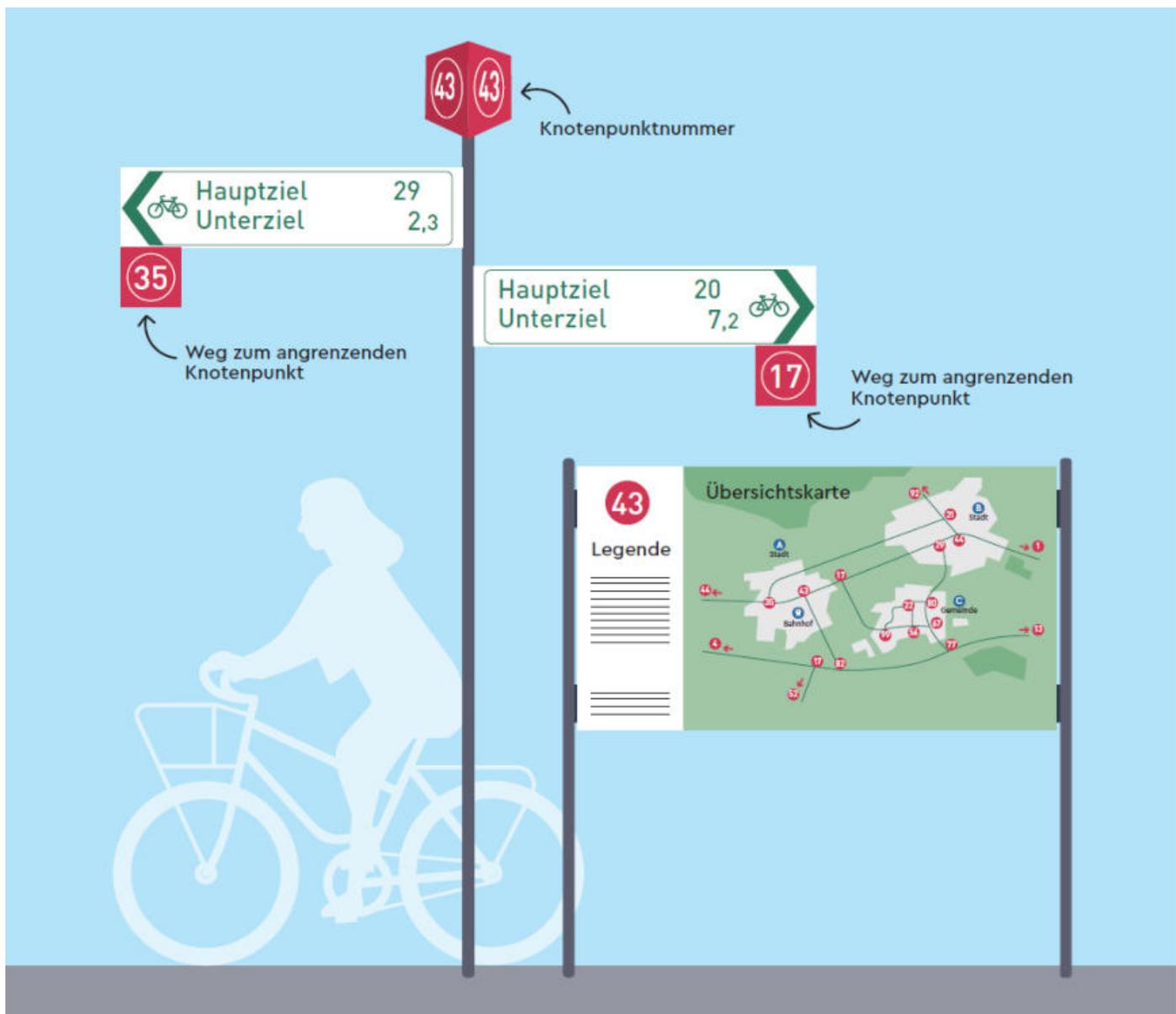


Intuitives Leitsystem

Ein gut wahrnehmbares und sich intuitiv erschließendes Radverkehrsnetz motiviert zum Umstieg auf das Fahrrad und macht die Orientierung einfach. Zur besseren Orientierung werden deshalb acht Haupttradrouten definiert, die durch Beschilderung, Markierung und durch bauliche Maßnahmen sichtbar gemacht werden. Dazu ist eine Überarbeitung der Radwegweisung erforderlich. Empfohlen wird die Einrichtung eines Knotenpunktsystems, das zusätzliche Orientierung gibt.

Landkreis Nürnberger Land Haupttradrouten			
Legende			
	Hauptroute 1		Hauptroute 5
	Hauptroute 2		Hauptroute 6
	Hauptroute 3		Hauptroute 7
	Hauptroute 4		Hauptroute 8
Bearbeitet: m.h.		 N	
Maßstab: 1 : 225.000		Projekt: 885-01	
Auftraggeber: Landkreis Nürnberger Land		Radverkehrs-konzept	
Freigegeben: m.h.		Datum: 18.06.2019	
Alle Inhalte, Grafiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. © I.n.S. - Institut für innovative Städte			





Mit dem **Knotenpunktsystem** ist es Radfahrern auch ohne Hilfsmittel wie einer Radwegekarte oder GPS möglich, sicher zu navigieren und zu ihrem Ziel zu gelangen. Kennzeichen des Systems sind definierte Schnittstellen (Knotenpunkte) im Radnetz, von denen jedem Punkt eine fortlaufende Nummer des jeweiligen Punktes zugeordnet ist. An einem Knotenpunkt befindet sich immer der Hinweis auf die individuelle Nummer des jeweiligen Knotenpunktes, eine Übersichtskarte mit dem Radverkehrsnetz im näheren Umgriff und den angrenzenden Knotenpunkten, sowie eine Beschilderung zu diesen Punkten und möglichen weiteren Zielorten (Abbildung oben). Die Wegeverbindungen zwischen diesen Punkten sind mit der grün-weißen Radwegweisung beschildert. Knotenpunkte sind in Deutschland ein vergleichsweise neues System, das sich zunehmend etabliert. Spitzenreiter sind bisher Landkreise in Nordrhein-Westfalen.

Bei der Entwicklung der **Radwegweisung** mit nummerierten Haupttrouten (vorherige Seite) und Knotenpunktsystem wird zunächst das Haupt- und Basisroutennetz des Landkreises beschildert. Es ist sinnvoll, die lokalen Radverkehrsverbindungen der 27 Landkreisgemeinden mit ihren Quell- und Zielgebieten ebenfalls in die Systematik aufzunehmen. Hierzu können nach Beschlüssen in den Gemeinderäten Vereinbarungen zwischen dem Landkreis und den Kommunen getroffen werden.

Die Kosten für eine Überarbeitung der Radwegweisung im Landkreis wird anhand der Netzlänge auf ca. 225.000 € geschätzt.

Entwicklung eines Markenlogos für die Hauptrouten

Immer mehr Städte, Landkreise und Regionen erkennen, wie wichtig eine gute Vermarktung der Radinfrastruktur ist. Für die Hauptradrou-
ten im Nürnberger Land empfehlen wir die Entwicklung eines eigenen
Logos, das auf der Oberfläche der Radwege und Fahrbahnen aufge-
bracht wird. Es dient dazu, die Hauptroute selbst zu kennzeichnen, als
auch—in Verbindung mit z.B. Richtungspfeilen—die Streckenführung
für die RadfahrerInnen zu verdeutlichen.





Fahrradparken

Die Aussicht auf einen sicheren und gut erreichbaren Fahrradabstellplatz am Zielort ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl. Entsprechend sollten die Landkreisgebäude (Schulen!), die Bahnhöfe, die Haltestellen des ÖPNV (Bus und Bahn) sowie zentrale öffentliche Einrichtungen der Kommunen mit zeitgemäßen Radabstellanlagen ausgestattet werden. Zeitgemäß heißt: sichere Anschließmöglichkeit des Fahrrades, Überdachung (Schutz vor Witterung) und ausreichend große Stellflächen und Zuwege in unmittelbarer Nähe des Eingangs. Es wird empfohlen, dass die Landkreiskommunen zudem Fahrradabstellordnungen erlassen. Die Kostenschätzung für den Landkreis beläuft sich auf 1.053.255 € und auf 527.560 € für die Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs. Die Erneuerung bzw. Errichtung von Radabstellanlagen wird mit hohen Förderquoten finanziell unterstützt.

Fahrradampeln an allen Haupt- und Basisrouten

Ein wesentliches Ziel muss es sein, Radfahren schnell zu machen. Radfahren schnell machen bedeutet: für kurze Wege sorgen, Vorfahrt gewähren, planfreie Querungen (Unter- und Überführungen) bauen und an Lichtsignalanlagen Halte- und Wartezeiten minimieren. Alle Haupt- und Basisrouten sollten sukzessive mit eigenen Signalgebern („Fahrradampeln“) ausgestattet und die Steuerung fahrradfreundlich programmiert werden.



Servicestationen und Rastplätze

Servicestationen sollen Radfahrern die Möglichkeit geben, die Räder mit Luft zu versorgen bzw. kleinere Reparaturen selbst vor Ort vorzunehmen. Aktuell gibt es solche Servicestationen in Hersbruck und Feucht. In jeder Kommune entlang einer Hauptroute sollte mindestens eine Servicestation eingerichtet werden. Raststationen richten sich an den Freizeitradverkehr mit verschatteten Sitzgelegenheiten und Tisch, Anlehnbügel, Mülleimer, Übersichtskarte des Radverkehrsnetzes mit Knotenpunktsystem und möglichst einem Trinkwasserspender.



6

Erfolgsfaktoren

Auf einen Blick

Das Radverkehrskonzept ist auf eine langfristige Umsetzung von 20 — 30 Jahren ausgelegt. Um es zu einem Erfolg zu machen, sind sechs Faktoren entscheidend — darunter die Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen sowie die Zusammenarbeit mit den 27 Landkreiskommunen sowie dem Staatlichen Bauamt Nürnberg. Dazu ist eine zentrale Koordination durch den Landkreis erforderlich.



Das Radverkehrskonzept ist auf eine langfristige Umsetzung von 20–30 Jahren ausgelegt. Um es zu einem Erfolg zu machen, sind sechs Faktoren entscheidend. Diese sollten mit Beschluss des Konzeptes zügig auf den Weg gebracht werden.

1. Umsetzungskonzept

Zur Realisierung des geplanten Radverkehrsnetzes bedarf es dem Zusammenspiel aller Baulastträger. Beteiligt sind insbesondere das Staatliche Bauamt Nürnberg, der Landkreis Nürnberger Land und die Landkreiskommunen entlang der definierten Haupt- und Basisrouten. Ziel muss es sein, die umfassenden Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes mit den Beteiligten sukzessive zu realisieren. Dafür ist es empfehlenswert, ein fortlaufendes Umsetzungskonzept abzustimmen, das die Maßnahmen der kommenden 1-5 Jahre enthält. Für die erste Phase des Radverkehrskonzeptes bieten sich die nachstehend dargestellten Arbeitsschritte an.

Radwegeprogramm des Freistaates Bayern

Das Radwegeprogramm der Bayerischen Staatsregie-

rung finanziert den nachträglichen Anbau von Radwegen an Bundes- und Staatsstraßen und wird im Fünfjahresturnus neu aufgelegt. Projektvorschläge werden nach einer Bedarfsanalyse für Lückenschlüsse bzw. Netzergänzungen bewertet und umgesetzt. In der Vergangenheit wurden nur wenige Maßnahmen innerhalb des Nürnberger Landes in das Programm aufgenommen und umgesetzt. In den Jahren 2014-2019 wurden 28 Maßnahmen in Mittelfranken realisiert, eine einzige davon mit 300.000 Euro im Nürnberger Land entlang der Bundesstraße B14. Bei den Maßnahmen für 2014-2019 ist das Nürnberger Land in jedem Fall unterrepräsentiert.

Das Nachfolgeprogramm läuft im Zeitraum 2020-2024. Der Bedarf im Landkreis Nürnberger Land ist enorm und erschließt sich aus dem Radverkehrsnetzplan. Wichtig ist, dass dieser Bedarf über die unterschiedlichen politischen Kanäle und auch über die Verwaltung beim Staatlichen Bauamt sowie beim Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr immer wieder eingefordert wird, damit eine Aufnahme von Vorhaben in das Programm erfolgt.

Konkret ergeben sich aus der Netzplanung für das Radwegeprogramm folgende Verbindungen für eine möglichst zeitnahe Umsetzung:

- Renzenhof – Diepersdorf
- Winn – Altdorf
- Lauf/Neunkirchen am Sand – Schnaittach (St 2241)
- Schnaittach entlang der Staatsstraße (St 2241)
- Feucht Nordtangente (St 2401)
- Winn - Henfenfeld
- Staatsstraße Unterferrieden

Maßnahmen an Kreisstraßen und Gebäuden des Landkreises

Der Landkreis Nürnberger Land kann kurzfristig damit beginnen, an den eigenen Gebäuden – darunter zahlreichen weiterführenden Schulen – die fehlenden Radabstellanlagen nach den beschriebenen Standards nachzurüsten. Hierfür können Förderanträge gestellt werden.

Weiterhin können die Maßnahmen, die sich aus dem Konzept entlang der Kreisstraßen ergeben, in die Investitionsplanung aufgenommen und ggf. erste Planungsschritte eingeleitet werden.

	Gesamtkosten Landkreis	Kosten Landkreis bei Förderrahmen:
Radverkehrsnetz		(40% Eigenanteil)
Hauptrouuten	1.490.468 €	596.187 €
Basisrouuten	7.930.115 €	3.172.046 €
Abstellanlagen		(60% Eigenanteil)
Landratsamt	33.175 €	19.905 €
landkreiseigene Schulen	1.053.255 €	631.953 €
Radwegweisungskataster	225.000 €	225.000 €
	10.732.013 €	4.645.091 €

Tab. 1: Gesamtkosten Landkreis

Die Gesamtkosten für den Landkreis die sich aus dem Radverkehrsnetz, den Abstellanlagen und dem Radwegweisungskataster ergeben sind in Tab. 1 zusammengefasst. Unter Berücksichtigung von Förderprogrammen reduziert sich der Eigenanteil des Landkreises auf 4.645.091 €.

Koordination der kommunalen Maßnahmen

Die Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich der Landkreiskommunen benötigen eine Unterstützung durch den Landkreis, da dort im Regelfall die personellen und fachlichen Ressourcen für eine eigenständige Umset-

zung fehlen. Diese Beratung bzw. Begleitung ist insbesondere auch dort zielführend, wo Förderanträge für Radverkehrsmaßnahmen eingereicht werden sollen. In einem ersten Schritt bieten sich für Förderanträge an:

- Radabstellanlagen an SPNV-Haltepunkten und zentralen Einrichtungen
- Lückenschlüsse und Fahrradstraßen

Entwicklung eines Markenlogos für die Hauptradrouuten

Kurzfristig sollte ein Markenlogo entwickelt und eingeführt werden (Schlussbericht Kap. 5.1.3.).

Erstellung eines Radwegweisungskatasters mit Knotenpunktsystem

Eine zentrale Maßnahme ist die Planung einer Radwegweisung nach dem aktuellen FGSV-Standard mit Knotenpunktsystem (Schlussbericht Kap. 5.1.4.) und unter Berücksichtigung der nummerierten Hauptrouten (Schlussbericht Kap. 5.1.1.). Die Kostenschätzung für die Wegweisung beläuft sich auf rund 225.000 €.

Umsetzung von 30 Sofortmaßnahmen

Auf den Hauptrouten wurden 30 Maßnahmen identifiziert, die meist kurzfristig umsetzbar sind und eine hohe Wirkung zur Verbesserung des Radverkehrs haben. Die Sofortmaßnahmen haben ein Investitionsvolumen von 6.551.890 € wobei 6,1 Millionen Euro für die drei langfristigen Maßnahmen in der Baulast des Staatlichen Straßenbauamts entlang der Hauptroute 2 von Lauf über Renzenhof nach Winn veranschlagt sind. Es handelt sich dabei um zwei Neubauten, einen Um- und einen Ausbau von Radverkehrsanlagen. In der Baulast des Landkreises sind Kosten von 2.000 € veranschlagt und für die Kommunen ergibt sich eine Summe von 136.390 €

Die langfristigen Maßnahmen entlang der Hauptroute 2 sind ein sehr wichtiger Lückenschluss für die einzige Nord-Süd-Verbindung im Landkreis. Aufgrund der erforderlichen Planungen und Zuständigkeit des Staatlichen Straßenbauamts ist eine Realisierung vermutlich nur mittel bis langfristig möglich. Da es die einzige Trasse ist, die den nördlichen und südlichen Teil des Landkreises verbindet, hat dieser Lückenschluss eine hohe Priorität und zählt zu den 30 Kernmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes.

Die 22 kurzfristigen Maßnahmen mit einem Zeithori-

zont von bis zu fünf Jahren haben ein Volumen von 136.390 € wobei es sich meist um Markierungen, Beschilderungen und vier Umbauten wie Bevorrechtigung der Fahrradfurt oder Bordsteinabsenkung handelt.

2. Priorisierung der Maßnahmen

Die Entscheidung über die zeitliche Priorisierung der im vorliegenden Radverkehrskonzept aufgeführten Maßnahmen obliegt den dafür zuständigen Gremien und der Abstimmung zwischen den Baulastträgern. Wir empfehlen bei den Entscheidungen die nachstehende Systematik zu berücksichtigen. Vor allem sollte darauf geachtet werden, dass auf das Netz verteilte, punktuelle Maßnahmen vermieden werden. Besser ist es, stets einen ganzen und möglichst langen Teilabschnitt entlang einer Route anzupacken. Dies erzielt einen höheren Effekt.

Kernmaßnahmen (Schlussbericht Kap. 6.1.)

- **Effiziente und schnell umsetzbare Maßnahmen**, die punktuell zu einer spürbaren Verbesserung führen, z.B. Radverkehrsfurt, Bordabsenkung, Markierungen, Radabstellanlagen, Signalisierung

Hohe Priorität

- **Lückenschlüsse auf Haupttrouten** mit einem überdurchschnittlich hohen Potential für den Alltagsradverkehr
- **Radabstellanlagen** an zentralen Schnittstellen des ÖPNV und Zielen mit überörtlicher Bedeutung
- Durchgehende und gut erfassbare **Wegführung** (Markierungen, Markenlogo, Wegweisung, Knotenpunktsystem)

Nr.	Empfehlung:	Maßnahme:	Ist-Zustand:	Breite:	Kosten:	Zeithorizont	Baulast
1201	VZ 205 mit Z 1000-32	verkehrsrechtl. Beschilderung	Knoten 2 Radwege R.v.L.	≥ 2,50 m	70 €	kurzfr.	RD
1254	Bordsteinabsenkung	Umbau	Bordsteinkante	~ 2,50 m	250 €	kurzfr.	LA
1350	Fahrradstraße Typ 1	Markieren/Beschildern	Sackgasse/Wirtschaftsweg	≥ 3,50 m	31.500 €	mittelfr.	LA
1550	Fahrradstraße Typ 1	Markieren/Beschildern	Mischverkehr innerorts	≥ 3,50 m	6.500 €	kurzfr.	HB
1554	bevorrechtigte Radverkehrsfurt anlegen	Umbau	RV untergeordnet	≥ 2,50 m	1.000 €	kurzfr.	HB
2103	Bevorrechtigte Radverkehrsfurt markieren	Markierung	VZ 205 mit Zs 1000-32	≥ 2,50 m	1.000 €	kurzfr.	St
2152	Fahrradstraße Typ 1	Markieren/Beschildern	Mischverkehr Tempo 30	≥ 3,50 m	31.500 €	kurzfr.	LA
2251	getr. Zweirichtungsradweg (3 m) (Westseite)	Markieren/Beschildern	getr. Einrichtungsradweg	~ 1,50 m	13.500 €	kurzfr.	LA
2252	Fahrradstraße Typ 2 (Gehweg Markieren)	Markieren/Beschildern	Anlieger+Rf frei	≥ 3,50 m	3.600 €	kurzfr.	LA
2254	Fahrradstraße Typ 2	Markieren/Beschildern	Kfz-Verbot Anlieger frei	~ 3,40 m	6.300 €	kurzfr.	LA
2301	Abbiegespuren markieren mit Mittelstreifen	Markierung	R.v.L.-Knoten RV	-	500 €	kurzfr.	St
2303	Bevorrechtigte Radverkehrsfurt markieren	Markieren/Beschildern	unbeschild. Knoten (RV)	-	1.000 €	kurzfr.	St
2350	Bevorrechtigte Radverkehrsfurt markieren	Markierung	keine Querungsmögl.	≥ 2,50 m	1.000 €	mittelfr.	St
2351	getr. Zweirichtungsradweg (3 m + 2 m GW)	Neubau	Mischverkehr	-	1.225.000 €	langfr.	St
2352	komb. Geh- und Radweg (3,50 m)*	Ausbau	Gehweg (Westseite)	> 1,20 m	103.500 €	langfr.	St
2550	getr. Zweirichtungsradweg (3 m + 2 m GW)	Neubau	unbebaut	-	4.750.000 €	langfr.	St
3253	getr. Zweirichtungsradweg (2,30 m)*	Markieren/Beschildern	komb. Geh- u. Radweg	~ 2,30 m	2.000 €	kurzfr.	Ks
3450	Fahrradstr. Typ 1	Umbau	Mischverkehr	≥ 3,50 m	75.000 €	langfr.	SN
3456	bevorr. Radverkehrsfurt	Markierung	Querunginsel	-	1.000 €	kurzfr.	SD
4205	Fahrradstr. Typ 1	Umbau	T-30-Zone	~ 4,50 m	227.500 €	mittelfr.	HF
4404	komb. Geh- und Radweg (4 m)	Markieren/Beschildern	Wirtschaftsweg	~ 4,00 m	70 €	kurzfr.	PB
5151	VZ 205 u. Wartelinie	Markieren/Beschildern	R.v.L.-Knoten RV	-	500 €	kurzfr.	WH
5152	RV über gesamte Querung bevorzugen	Umbau / Markieren	VZ 205 auf Westseite	-	2.000 €	mittelfr.	St
5153	Radverkehrsfurt markieren	Markieren/Beschildern	unmarkierte Einmündung	-	1.000 €	kurzfr.	St
5158	Radverkehrsfurt markieren	Markieren/Beschildern	unmarkierte Einmündung	-	1.000 €	kurzfr.	St
6002	bevorr. Radverkehrsfurt	Umbau	RV untergeordnet	-	1.000 €	kurzfr.	FT
6057	bevorr. Radverkehrsfurt	Umbau	RV untergeordnet	-	1.000 €	kurzfr.	B
8000	Fahrradstr. Typ 1	Markieren/Beschildern	T-30-Zone	~ 4,00 m	23.500 €	kurzfr.	SW
8001	Fahrradstr. Typ 1	Markieren/Beschildern	verkehrsber. Bereich	~ 4,00 m	18.500 €	kurzfr.	SW
8050	Fahrradstr. Typ 2 (einseitiges Parken)	Markieren/Beschildern	T-30-Zone	~ 6,20 m	21.600 €	kurzfr.	RD
					Gesamt	6.551.890 €	
Baulastträger: B: Bundesstraße; St: Staatsstraße; Ks: Kreisstraße; FT: Feucht; HB: Hersbruck; HF: Henfenfeld; LA: Lauf; PB: Pommelsbrunn; RD: Rückersdorf; SD: Simmelsdorf; SN: Schnaittach; SW:Schwaig; WH: Winkelhaid							

Tab. 2: Übersicht der empfohlenen 30 Sofortmaßnahmen

Mittlere Priorität

- **Lückenschlüsse und Umbaumaßnahmen** auf allen Haupttrouten sowie auf den Basisrouten Radabstellanlagen

Geringe Priorität

- **Ausbaumaßnahmen** auf Haupt- und Basisrouten

3. Organisation im Landkreis

Die Umsetzung des Radnetzes steht und fällt mit der organisatorischen Einbindung dieser Aufgabe innerhalb der Landkreisverwaltung, aber auch mit der Akzeptanz bei den 27 Kommunen. Den enormen Bedarf an Lückenschlüssen (210 km) in den nächsten 20 Jahren zu realisieren ist nur mit einer hauptamtlich besetzten Vollzeitstelle des Radverkehrsbeauftragten umsetzbar.

Darüber hinaus ist die Radmobilität eine wichtige Zukunftsaufgabe die viel konzeptionelle, interdisziplinäre und koordinierende Arbeit erfordert. Insbesondere für die überwiegend interkommunal zu bearbeitenden Streckenabschnitte mit den unterschiedlichen Baulastträgern, genauso wie die Planung und Umsetzung der Radschnellverbindung Nürnberg-Lauf, machen eine Aufwertung der Stelle zur Stabstelle inkl. unterstützender Verwaltungskraft notwendig. Beim Radverkehrsbeauftragten sollten auch die Fäden für interkommunale Förderprojekte des Radverkehrs oder für Abstellanlagen im VGN-Verbund zusammenlaufen. Wichtige Befugnisse der Radverkehrsbeauftragten sind dabei:

- frühzeitige **Informations- und Beteiligungsrechte**, sobald Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept bzw. der Radverkehrsförderung tangiert sind
- **Vetorecht**, wenn die Belange des Radverkehrs unzureichend berücksichtigt sind
- Recht zum **Überspringen von Hierarchieebenen** bis hinauf zum Landrat (Dienstweg abkürzen)
- eigene **Entscheidungsbefugnisse** (mit Budget), um bei der Umsetzung des Konzeptes zügig voranzukommen und auf Mängel schnell reagieren zu können
- Recht zur Einberufung von **Gremiensitzungen und Dialogformaten**, z.B. Steuerungsgruppe Radverkehrsnetz, zeitlich befristete Arbeitskreise, Kick-Off-Veranstaltungen

Das wichtigste Ziel des Radverkehrsbeauftragten ist es, sich selbst überflüssig zu machen. Die eigentliche Arbeit erfolgt in den einzelnen Fachbereichen – die Belange des Radverkehrs mitzudenken und bei Planung, Bau und Unterhalt zu berücksichtigen, muss mittelfristig so normal werden, dass eine eigene Koordinationsstelle entfallen kann. Schließlich gibt es auch keine Autobeauftragten. Während der Radverkehrsbeauftragte die Steuerung der gesamten Aktivitäten übernimmt, erfolgt die konkrete Planung, Umsetzung, Kontrolle sowie der laufende Betrieb und Unterhalt in den verschiedenen **Fachbereichen**. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist eine Querschnittsaufgabe der Verwaltung, bei der jede Stelle – vom Fachbereich bis zu den einzelnen Mitarbeitern – die eigene Zuständigkeit und Verantwortung zum Gesamterfolg kennen muss.

Ferner ist die Einrichtung einer „Steuerungsgruppe Radverkehrsnetz“ mit Vertretern der Kreispolitik, den Kommunen und der Verwaltung wichtig. Die Steuerungsgruppe sollte mindestens im halbjährlichen Turnus tagen und regelmäßig berichten. In der Steuerungsgruppe werden in Abstimmung mit den zuständigen Kommunen die Lückenschlüsse und Maßnahmen in Fünfjahresentwicklungspläne zusammengefasst, so dass eine plan- und finanzierbare sowie schrittweise Umsetzung gesichert werden kann. Für definierte Routen sollen darüber hinaus Arbeitsgruppen gebildet werden mit den jeweiligen Baulastträgern, damit interkommunale Förderanträge gestellt werden können und die einzelnen Gemeinden ihren wichtigen Beitrag zum Ganzen im Blick behalten.

Kontrolle und Unterhalt

Radverkehrsanlagen sollen jederzeit in einwandfreiem Zustand gehalten werden und unterliegen der Verkehrssicherungspflicht. Ein einwandfreier Zustand kann nur mit gleichen Kontroll- und Unterhaltsmethoden gewährleistet werden wie beim übrigen Straßennetz. Das heißt die Reinigung und der turnusmäßige Rückschnitt der Begleitvegetation muss durch den jeweiligen Baulastträger sichergestellt werden.

Winterdienst

Um das Fahrrad als ganzjähriges Verkehrsmittel zu etablieren, ist es wichtig, dem Winterdienst für den Radverkehr die gleiche Aufmerksamkeit zu schenken,

wie dem Kfz-Verkehr. Ein guter Winterdienst macht Radfahren komfortabler und reduziert die Unfallgefahr.

Nach der Rechtsprechung gelten für Radwege die gleichen gesetzlichen Winterdienstpflichten wie für Straßen, d.h. sie sind bis zum Beginn des Berufsverkehrs und bis zum Ende des allgemeinen Tagverkehrs zu räumen und von Schnee und Eis freizuhalten. Dabei ist ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu räumen. Die Dringlichkeit für einzelne Radverbindungen ergibt sich dabei aus der Verkehrsfunktion, d.h. Haupttrouten sind vorrangig zu bedienen, Basisrouten nachrangig. Beim allgemeinen Winterdienst ist darauf zu achten, dass Radwege nicht mit Schnee zugeschoben werden, der von Gehwegen oder der Fahrbahn geräumt wird.

Ein besonderes Augenmerk ist darauf zu legen, die Aktivitäten verschiedener Baulastträger wie der 27 Landkreiskommunen, dem Landkreis und den staatlichen Stellen sowie den jeweiligen Dienstleistern miteinander zu koordinieren, damit Radverbindungen auch jenseits von Zuständigkeiten einheitlich und innerhalb eines abgestimmten Zeitfensters geräumt werden. Kombinierte Geh- und Radwege werden i.d.R. wie Gehwege behandelt, so dass die Verantwortung üblicherweise bei den einzelnen Anliegern liegt. Eine durchgehende und qualitativ hochwertige Beräumung ist in diesem Fall nur schwer sicherzustellen, so dass Sonderregelungen zwischen Anliegern und Stadt sinnvoll sein können (z.B. Übernahme des Räumdienstes durch den städtischen Bauhof).

Streumaterial

Auf abstumpfende Materialien (Split) sollte verzichtet werden, da hierbei weiterhin eine Glättebildung stattfindet (erhöhte Unfallgefahr), der Fahrkomfort z.T. erheblich eingeschränkt werden kann und das Pannennisiko steigt (platte Reifen). Studien zeigen, dass drei Faktoren Menschen vom Radfahren im Winter abhalten: Unfallgefahr, schwieriges Vorankommen durch den Zustand der Radwege und Kälte. Zumindest die ersten beiden Faktoren (und damit zwei von drei Gründen) können mit einem guten Winterdienst behoben werden.

Empfehlenswert ist daher die Verwendung auftauender Materialien, z.B. Salz oder Sole („Schwarzräumung“). Gute Erfahrungen gibt es in vielen Kommunen mit dem Einsatz von Kehrbesen in Verbindung mit Salz oder Sole.

Bei Langsamfahrt kann durch die mechanische Räumung oftmals bereits ein gutes Ergebnis erzielt werden, so dass keine auftauenden Materialien oder lediglich geringe Mengen hiervon erforderlich sind. Für eine gute Räumung sollten Radverkehrsanlagen ca. 2,00 m breit sein.

Empfehlungen zum Winterdienst

- Aufnahme aller Basis- und Haupttrouten in die **Räumplanung** des Winterdienstes
- **Bevorzugte Bewirtschaftung der Haupttrouten** (höchste Prioritätsstufe), von Gefahrenstellen (z.B. Steigung) und Abschnitten mit besonderer Bedeutung (z.B. Schulrouten)
- Verwendung **auftauender Materialien** auf allen Radverbindungen (Salz, Sole)
- **Koordination des Winterdienstes** mit weiteren Straßenbaulastträgern hinsichtlich Räumzeiten, Priorisierung und Streumaterial

4. Finanzierung und Förderung

Zur Finanzierung des Radverkehrswegebbaus stehen dem Landkreis und den Kommunen in Bayern zwei Förderprogramme zur Verfügung: das Bayerische Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG) sowie das Finanzausgleichsgesetz FAG (Art. 13c „Härtefonds“), beide mit einem Fördersatz von bis zu 80%.

Bundesweit kann zusätzlich die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative für Nachhaltige Mobilität mit einer Programmlaufzeit bis 31.12.2022 genutzt werden. Mit Unterstützung des Bundesumweltministeriums wurde im gleichen Förderprogramm eine Bike+Ride Offensive gestartet, über die Kommunen einen Zuschuss von 40% für den Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen in Bahnhofsnähe erhalten können. Beider Förderungen werden über den Projektträger Jülich betreut und abgewickelt.

Eine Beantragung der Förderungen ist durch die komplexen Rahmenbedingungen und unterschiedlichen Fördervoraussetzung nicht immer trivial. Für kleinere Kommunen können die Antragsverfahren eine hohe Hürde sein und eine Umsetzung von Investitionen in den Radverkehr stark hemmen oder gar unrealistisch machen. Nachdem die Lückenschlüsse für die einzelnen Haupt- und Basisrouten mehrere Kommunen betreffen, ist eine Beantragung von Fördermitteln als kommunaler

Zusammenschluss anzustreben. Der Radverkehrsbefugte des Landkreises sollte dabei eine koordinierte Rolle übernehmen und insbesondere die kleineren Kommunen aktiv bei den Antragsverfahren unterstützen.

	Kommunalrichtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten	Bayerisches Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (BayGVFG)	Finanzausgleichsgesetz FAG (Art. 13 c. "Härfonds")
Rechtsgrundlage	Bundesanzeiger Banz AT 04.07.2016 B7	RZStra	BayFAG gemäß Art. 13c Abs. 1 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) sowie gemäß Art. 2 Abs. 1 Nrn. 1 und 5 des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG).
Antragsberechtigt	Kommunen und dazugehörige Einrichtungen	Gemeinden, kommunale Zusammenschlüsse, Landkreise	Landkreise, Gemeinden, kommunale Zusammenschlüsse, soweit sie Baulastträger oder im Einzelfall Träger der Kosten des Geh- und Radweges sind
Inhaltliche Eingrenzungen	Minderung von Treibhausgasemissionen durch Erhöhung des Radverkehrsanteils	Bau und Ausbau kommunaler Straßen, soweit sie zur Verbesserung der gemeindlichen Verkehrsverhältnisse dringend nötig sind	Vorhaben muss nach Art und Umfang zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein
Förderhöhe	bis 50 %, max. 350 000 € je Antrag, höhere Förderung bei finanzschwachen Kommunen	30 - 80 % (Kombination aus FAG- und BayGVFG-Mitteln)	bis 80 %
Bewilligungszeitraum	2 Jahre (abrufbare Fördergelder; Dauer für Bewilligung ca. 5 Monate, anschließend kann Maßnahme ausgeschrieben werden	Verwendungsfrist: BayGVFG-Mittel Ablauf des Bewilligungsjahres FAG-Mittel Ablauf des folgenden Jahres	wie BayGVFG
Zentrale Anforderung:	Ergänzung des vorhandenen Radwegenetzes	dringend zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nötig	Eine Härte nach Art. 13c FAG vorliegt
Förderungsfähige Maßnahmen	Lückenschlüsse (keine innerörtlichen gem. Geh- und Radwege); Radschnellwege; Umgestaltung Radverkehrsanlagen zur Anpassung an erhöhtes Radverkehrsaufkommen; Umgestaltung von Knotenpunkten mit vorbildlicher Radverkehrsführung	FAG-Mittel: Ortsdurchfahrten bei Bundes-, Staats- u. Kreisstraßen u. Geh- und Radwege in Gemeindebaulast; selbständige Geh- und Radwege BayGVFG-Mittel: u.a. verkehrswichtige innerörtliche Straßen	Bau oder Ausbau von unselbständigen Geh- und Radwegen im Zuge von Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen; Bau oder Ausbau von selbstständigen Geh- und Radwegen im Sinn von Art. 53 Nr. 2 ByStrWG, die insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich sind
Voraussetzungen:	Eindeutig Radverkehr zuordenbar und Steigerung des Alltagsradverkehrs; StVO-gerecht und an ERA 2010 bzw. landesspezifischen Vorgaben orientiert; Maßnahmen dürfen nicht zur Verschlechterung Fußverkehr führen	Es muss sich um verkehrswichtige Straßen handeln, Erschließungsstraßen werden nicht gefördert. Bedeutung abhängig von Netzlage; Widmung, Lückenschluss; Radverkehrsmenge etc.	wie BayGVFG

Tab. 3: Mögliche Förderprogramme für Investitionen in Radverkehrsanlagen

5. Zusammenarbeit mit der AGFK Bayern

Über die Mitgliedschaft in der AGFK Bayern besteht für den Landkreis Nürnberger Land eine sehr gute Möglichkeit, neue Anforderungen in Zusammenarbeit mit anderen engagierten Städten, Gemeinden und Landkreisen zu formulieren und an den Freistaat Bayern oder andere Empfänger gezielt zu adressieren.

Konkret ergeben sich aus dem Radverkehrskonzept diese Ansatzpunkte:

- gemeinsame Entwicklung eines **Markenlogos** für die Kennzeichnung von Radhaupttrouten als einheitlicher und wiedererkennbarer Standard in Bayern und ggf. darüber hinaus
- Einsatz einer **weißen Randmarkierung** (durchgehender Schmalstrich, beidseitig) auf allen außerörtlichen Radwegen als Regelfall, ergänzt um **Mittelmarkierungen** in Kurvenbereichen und **Richtungspfeilen** an Abzweigen
- Verstärkter Einsatz von **Knotenpunktsystemen** in Bayern zum Aufbau eines einheitlichen Standards

6. Turnusmäßiger Erfolgsbericht

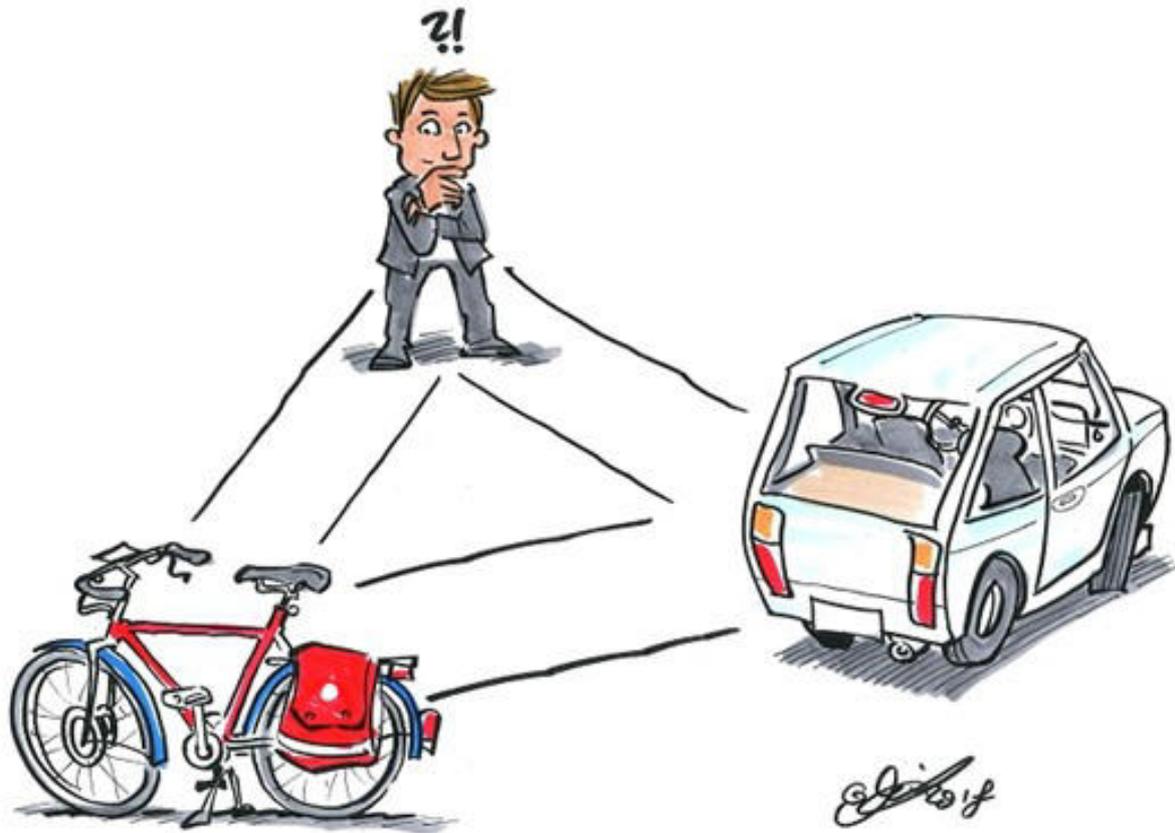
Der Fortschritt bei der Umsetzung und Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes sollte regelmäßig dargestellt und einem Gremium des Kreistages (Ausschuss, Vollsitzung) präsentiert werden. Gleichzeitig bietet dieser Zwischenstand die Gelegenheit, Entscheidungen für anstehende Vorhaben einzuholen.

Wir empfehlen:

- **Priorisierung** der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept in Abstimmung mit den Baulastträgern
- Übertragung der priorisierten Maßnahmen in **Jahrespläne**: z.B. 1-Jahresplan, 3-Jahresplan, 5-Jahresplan, 10-Jahresplan
- Hinterlegung der Jahrespläne mit **Haushalts- bzw. Fördermitteln**
- Zuteilung der **Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten** aus den Jahresplänen auf Fachbereiche und Mitarbeiter
- **Jährlicher Sachstandsbericht** mit Beschlussvorlagen zu anstehenden Vorhaben im Kreistag

(Jahresbericht) sowie **Halbjahresbericht** im zuständigen Ausschuss

- Koordination in einer **Steuerungsgruppe**



Ausblick

Verhaltensänderung geht nur freiwillig. Weder Landkreis noch Städte und Gemeinden können ein bestimmtes Mobilitätsverhalten anordnen. Wer sich zum Ziel setzt, mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, muss positive Anreize setzen – in erster Linie durch eine gute Infrastruktur, die zum Radfahren einlädt und Lust auf eine regelmäßige Wiederholung macht. Die Zeit dafür ist günstig: Die Elektromobilität sorgt für ordentlich Rückenwind und Förderprogramme von Bund und Land stehen zur Verfügung. Mit dem Radverkehrskonzept hat der Landkreis Nürnberger Land nun auch einen individuell zugeschnittenen Fahrplan. Jetzt geht die Arbeit los!

Auftraggeber



Landkreis Nürnberger Land

Waldluststraße 1

91207 Lauf a.d. Pegnitz

Deutschland

Ansprechpartner:

Bernd Hölzel

Leiter Kreisentwicklung

Amberger Straße 54

91217 Hersbruck

Telefon: 09123 / 950 - 6067

E-Mail: b.hoelzel@nuernberger-land.de

Auftragnehmer

i.n.s. – Institut für
innovative Städte



i.n.s. – Institut für innovative Städte

Alter Kirchenweg 27

90552 Röthenbach an der Pegnitz

Deutschland

Telefon: +49 (0)911 / 95 33 98—65

E-Mail: team@innovative-staedte.de

www.innovative-staedte.de

Mitarbeitendes Büro

Planungsbüro VAR+ Darmstadt



Riedeselstraße 48

64283 Darmstadt

Projektteam:

Thiemo Graf, Projektleitung

Martin Häckel, Hauptbearbeitung

Janik Layer, Hauptbearbeitung

Felix Mühlbauer, Projektbearbeitung

Lisa Hilbert, Projektbearbeitung

Hannah Thiemann, Projektbearbeitung

Uwe Petry, Planungsbüro VAR+

Marvin Stockdreher, Planungsbüro VAR+

Bearbeitungszeitraum:

Januar 2018—Juli 2019

Stand Abschlussbericht: Juli 2019

Nachweise

Soweit nicht anderweitig gekennzeichnet, wurden die Abbildungen und Tabellen vom i.n.s. – Institut für innovative Städte erstellt. Vervielfältigungen sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Rechteinhabers i.n.s. – Institut für innovative Städte zulässig.



Gefördert durch das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten und den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER).

