



Alltagsradverkehrskonzept für den Landkreis Erlangen-Höchstadt Abschlussbericht

Realisiert mit:



Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



Impressum

Verantwortlich für Inhalte, Bilder und Texte und Inhaber des Urheberrechts ist topplan, Wald.

Bildnachweis:

Bilder, Texte, Gestaltungen und Grafiken
©topplan, soweit nicht anders genannt

Gender-Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich und divers (m/w/d) verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für alle Geschlechter.

Stand:

Wald, November 2021

Hinweis:

Nachdruck der Inhalte, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers. Dies gilt auch für die Aufnahme in elektronische Datenbanken und Vervielfältigung auf elektronischen Datenträgern.

Inhaltsübersicht

| | |
|-------------------------------|----------|
| Vorwort | Seite 3 |
| 1. Ausgangsbasis | Seite 5 |
| 2. Projektablauf und Vorgehen | Seite 9 |
| 3. Ergebnisvorstellung | Seite 26 |
| 4. Handlungsempfehlungen | Seite 37 |
| 5. Ausblick | Seite 59 |

Anlagen:

- I. Kurzbericht Alltagsradverkehrskonzept
- II. Karte des Alltagsradnetzes im Landkreis Erlangen-Höchstadt
- III. Tabelle Entwicklungsmaßnahmen
- IV. Tabellen Ausbaustandards
- V. Qualitätskriterien Alltagsradverkehr
- VI. Führungsformen im Radverkehr
- VII. Fahrradparken und Mobilstationen
- VIII. Radverkehrsförderung durch Öffentlichkeitsarbeit

Radfahren ist . . .

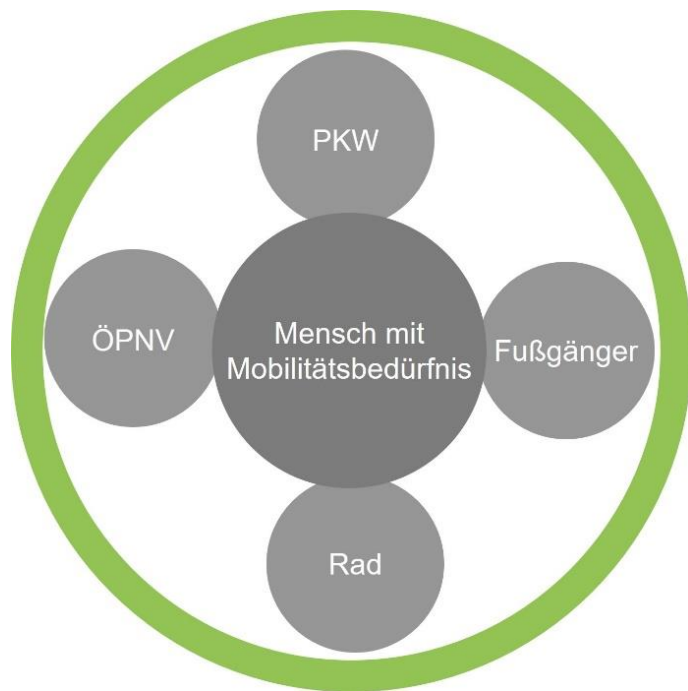


Ein etwas anderes Vorwort . . .

Herr H. hat kein Auto, denn seine Arbeitsstelle ist nur 5 km entfernt. Bis an den Stadtrand kann er wunderbar auf einem Radweg radeln. Ab dort muss er sich die Fahrbahn allerdings mit unzähligen Autos teilen. Der Radweg endet einfach so. Das ist unangenehm und gefährlich. Nicht nur die Fahrt zur Arbeit, sondern auch alle anderen Besorgungen erledigt Herr H. mit dem Rad. Seine Vermieterin hat glücklicherweise eine überdachte und abschließbare Radparkmöglichkeit vor dem Eingang des Hauses errichten lassen. Das Fahrrad immer in den 2. Stock zu tragen wäre auf Dauer einfach zu anstrengend gewesen. Sein Arbeitgeber hat die Notwendigkeit von Radparkanlagen leider noch nicht erkannt. Herr H. kann sein Fahrrad nur an Geländer neben dem Autoparkplatz anketten. An verregneten Tagen allerdings ärgert Herr H. sich beim nach Hause fahren regelmäßig über einen nassen Hintern. Außerdem würde er sich wohler fühlen, wenn er sein Fahrrad während der Arbeitszeit diebstahlsicher verstaut wüsste.

Nach der Arbeit geht Herr H. noch einkaufen. Früher hätte er beim Großmarkt angehalten, der direkt auf seinem Weg liegt, heute fährt er zu mehreren Einzelhändlern (Metzger, Bäcker). Dort gibt es in der Zwischenzeit überall einen Fahrradparkplatz mit guten Radparkmöglichkeiten so dass man auch mit einem Korb oder einem Anhänger genug Platz hat. Dieser Service und das gute Warenangebot entschädigen allemal für die kurzen Umwege.

In den letzten Jahren haben sich viele Kollegen von Herr H. ein eBike gekauft. Mit diesem radeln sie auch fleißig in der Freizeit. Nur zum Arbeiten kommen die wenigsten damit. Darauf angesprochen sagen seine Kollegen, dass sie sich auf den stark befahrenen Straßen im Berufsverkehr zu unsicher fühlen, aber auch keine Umwege zur Arbeit fahren möchten und deshalb weiterhin mit dem Auto kommen . . .



Mobilität und Radverkehrsförderung in der Gesellschaft

Auch im Landkreis Erlangen-Höchstadt gibt es die Herr H.s aus dem Vorwort – daher hat der Landkreis die Initiative ergriffen. Denn es wird in der heutigen Zeit immer klarer: Dass Menschen sich in einer Umgebung selbst bewegen, ist von größtem Interesse für unsere Gesellschaft – sei es aus Umwelt-, Nachhaltigkeits- oder Gesundheitsgründen. Mit dem Rad ist dies möglich!

Gleichwohl ist es nicht ausreichend nur einen Verkehrsträger zu betrachten, denn gute Mobilitätskonzepte erfordern eine gleichberechtigte Berücksichtigung aller Fortbewegungsmittel und aller Personengruppen. Nur so kann gesichert werden, dass ein gemeinsames und konfliktfreies Miteinander entsteht.

Die Grafik oben links verdeutlicht, dass nur das Rad allein nicht das Mobilitätsbedürfnis der Menschen stillen kann. Auch die anderen Fortbewegungsmittel sind sinnvoll und notwendig. Um allen Verkehrsteilnehmern gerecht zu werden ist daher eine umfassende Betrachtung notwendig und auch in Planungen und Analysen ist es unabdingbar auf die Verknüpfungen untereinander zu achten und keine Zielgruppe isoliert zu sehen.

Ist die Zielsetzung den Radverkehr zu stärken, so stellt sich die Frage, wie Radverkehrsförderung aussehen kann und welche Themenfelder angegangen werden müssen, um das Fortbewegungsmittel Rad weiter in die Mitte der Gesellschaft zu rücken. Die Grafik unten links fasst die relevanten Themengebiete kurz zusammen. Radverkehrsförderung hat damit ein breites Spektrum an Bereichen, die bearbeitet und gestärkt werden müssen, um den Stellenwert des Themas in der Gesellschaft zu erhöhen.

Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat einen wichtigen Schritt in diesem Bereich getan und ein Radverkehrskonzept mit dem Schwerpunkt Alltagsradverkehr in Auftrag gegeben. Das Projekt und die Ergebnisse sind nachfolgend dargestellt.

1

Ausgangsbasis

Bei keiner anderen Erfindung ist das Nützliche
mit dem Angenehmen so innig verbunden,
wie beim Fahrrad.

Adam Opel 1837 – 1895

Strukturdaten Landkreis Erlangen-Höchstadt

Der Landkreis in Kürze:

- Bayerischer Landkreis im Regierungsbezirk Mittelfranken
- Teil der Metropolregion Nürnberg
- 15 Gemeinden, sieben Märkte und drei Städte
- Über 137.000 Einwohner (Stand 2020)
- Gesamtfläche 565 km²



Das Radverkehrskonzept

Um die klimafreundliche Mobilität im Landkreis Erlangen-Höchstadt weiter voranzubringen, ließ der Landkreis auf Initiative des Regionalmanagements ein Radverkehrskonzept erstellen. Ziel ist ein flächendeckendes Radwegenetz für den Alltagsradverkehr.

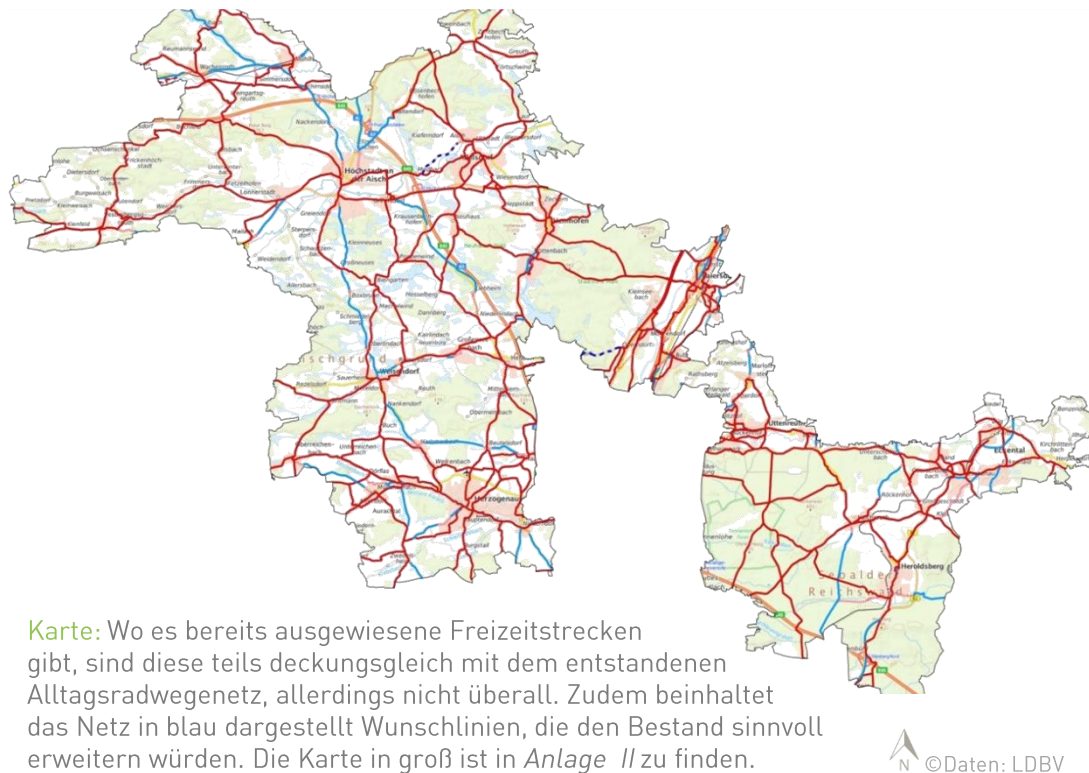
Das Konzept stellt auch einen wichtigen Baustein im Beitrittsprozess zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e.V. (AGFK) dar, der der Landkreis mit Beschluss des Kreis-ausschusses 2018 beigetreten ist. Im Sommer 2019 fand hierzu die Erstbereisung statt und der Landkreis wurde im Anschluss als Mitglied auf Probe in die AGFK aufgenommen. Damit geht auch die Verpflichtung zur weiteren Förderung des Radverkehrs einher - das neue Alltagsradkonzept leistet hier einen wertvollen Beitrag.

Fokus des Konzeptes ist die Erstellung eines abgestimmten Radwegenetzes, mit schnellen und direkten Verbindungen im ganzen Landkreis. Wichtiger Baustein ist dabei die übergreifende Abstimmung zwischen Städten, Märkten, Gemeinden, Baulast-trägern und weiteren Belangträgern. Der Einbezug aller Akteure soll das Miteinander fördern, die Akzeptanz steigern und nicht zuletzt kann damit gesichert werden, dass alle relevanten Blickwinkel eingebracht werden können.

Neben der Abstimmung mit allen Belangträgern ist die Befahrung und Analyse des Radnetzes vor Ort ein zentrales und wichtiges Element, um den Status quo zu erfassen. In diesem Zuge erfolgt auch eine Betrachtung von Problemstellen im Netz, kombiniert mit Handlungsempfehlungen. Ebenso werden Netzlücken und mögliche Entwicklungsmaßnahmen aufgenommen, um mit dem Alltagsradverkehrskonzept eine Investition in die Zukunft der Radverkehrsförderung im Landkreis zu leisten.

Die ersten sichtbaren Ergebnisse wird 2022 die im Rahmen des Konzeptes geplante landkreisweite Radwegweisung nach bundesweitem Standard zeigen.

Schön und Sicher? Das wäre sicher schön...



Alltagsradverkehr – Was ist das überhaupt?

Wie es zum Projekt kam, ist nun klar. Doch was bedeuten letztendlich die Prämissen Alltags- und Freizeitradverkehr? Und wieso ist diese Unterscheidung sinnvoll?

Um das zu begreifen, ist es von zentraler Bedeutung, sich den Begriff des Alltagsradnetzes zu verdeutlichen und die damit einhergehenden Anforderungen und Aspekte zu klären:

DAS Radnetz gibt es nicht. Anders als im Schienenverkehr ist die Streckenführung als solche nicht determiniert und ein Radler kann (im Rahmen der Gesetze) frei wählen, wo er fahren möchte. Gleichwohl gibt es Wege, die geeigneter und weniger geeignet für Radverkehr sind. Welche das sind hängt auch stark vom Radfahrtyp ab. Wo ein Mountainbiker sich noch in seiner Komfortzone bewegt, stoßen Stadtradler an ihre Grenzen. Und wo der Radpendler sich noch sicher in den fließenden Verkehr einfügt, schiebt der Gelegenheitsradler vielleicht schon sein Rad auf dem Gehsteig.

Um diesem Faktor gerecht zu werden, ist es sinnvoll, bereits im Zuge der Konzeption eines Radnetzes die Zielgruppe zu definieren und diese auch nicht aus den Augen zu verlieren – genau das ist im Landkreis Erlangen-Höchstadt geschehen, daher gibt es nun in Teilen zwei Netze, die nicht identisch sind, sich aber ergänzen. Wo es noch kein Freizeitradnetz gab, ist mit dem ausgeschilderten Alltagsradnetz eine Basis da, um in Zukunft potentiell auch den Freizeit-Radverkehr auszubauen und weitere Wege auszuweisen:

- **Freizeitradnetz:** Wird gerne für die Naherholung genutzt, insbesondere bei schönem Wetter. Hier ist der Weg das Ziel. Im nördlichen Landkreis bereits definiert und ausgeschildert.
- **Alltagsradnetz:** Ein Netz das ganzjährig sicher und komfortabel befahrbar ist. Die Zielerreichung steht im Fokus. Das aktuelle Radverkehrsprojekt hat die Entwicklung dieses Netzes zum Ziel.

Trotz dieser wichtigen Differenzierung bewegen sich die Radfahrenden grundsätzlich auf der selben Infrastruktur – wo keine sicher nutzbare Radinfrastruktur vorhanden ist, kommt keiner voran.



Wege fallen also durchaus potentiell in zwei Kategorien und sind Bestandteil von Alltags- und Freizeitradnetz – Doppelnutzungen sind damit keine Problematik, vielmehr Normalität. Dennoch gehen mit jeder Netzart unterschiedliche Anforderungen einher, was auch die [Grafik links](#) zeigt.

Im **Freizeitbereich** sind der Erholungsgedanke und das Erlebnis des draußen seins der Grund, warum viele Menschen zum Rad greifen. Mit wenig Aufwand kann so auf umweltfreundliche Art die Umgebung erkundet werden. Das passiert in der Regel bei schönem Wetter, guten Bedingungen und abseits des Verkehrs. In der Freizeit steht das Erlebnis im Vordergrund. Direkte Linienführungen sind dazu nicht zwingend erforderlich und auch beim Wegezustand und –belag werden in der Freizeit Einschränkungen akzeptiert, solange das „Gesamterlebnis“ passt.

Die Herausforderungen für den **Alltagsradverkehr** sind höher. Das ist vor allen Dingen der Tatsache geschuldet, dass Alltagsradverkehr in eher urbanen Gebieten statt findet. Dort ist die Flächenkonkurrenz hoch und die baulichen Möglichkeiten sind begrenzt. Wo im Freizeitverkehr auf parallele Routen ausgewichen werden kann, nimmt der Alltagsradler keine Umwege in Kauf. Es geht – wie bei jeder zielgerichteten Mobilität – vorwiegend darum, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Mehr noch als beim Kfz-Verkehr ist beim Radverkehr in aller Regel der kürzeste Weg auch der schnellste Weg. Umwege, Zick-Zack-Kurse, schlecht zu befahrende Wege und Hindernisse akzeptiert der Alltagsradfahrer deshalb nicht. Zielerreichung ist der Anspruch und wo es Zeit und Nerven kostet das Rad zu nutzen, ist der Griff zum Autoschlüssel schnell getan.

Wie können Radfahrende sicher, schnell und komfortabel geführt werden?

Diese Fragestellungen stehen im Mittelpunkt der Planungen für den Alltagsradverkehr und sind damit auch Kernaspekt des Projektes im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

2

Projektlauf und Vorgehensweise

Gemeinsam Ziele erreichen!
Machen wir uns auf den Weg.

Projektlauf

Nachdem das vorhergehende Kapitel die Basisfaktoren des Projektes dargestellt hat und ein grundlegendes Verständnis für das Thema Alltagsradverkehr und die dazugehörigen Aspekte schaffen konnte, wird im Folgenden das Projekt an sich genauer beleuchtet – inklusive der spezifischen Bausteine, die nötig sind, um ein sinnvolles Alltagsradverkehrskonzept zu erstellen.

Der Pfeil unten zeigt in Kürze, was das Projekt beinhaltet und wie vorgegangen wurde. Auf den folgenden Seiten wird jeder der Bausteine noch einmal im Detail vorgestellt. So ergibt sich am Ende eine Gesamtübersicht, was im Rahmen des Projektes geschehen ist, was schon positiv ist und wo noch Handlungsbedarf besteht – inklusive Maßnahmenvorschlägen für zukünftige Aktivitäten im Bereich des Radverkehrs.



Auftaktveranstaltung

Um frühzeitig alle Akteure einzubinden und Akzeptanz für das regionale Projekt zu schaffen, fand im September 2019 die zentrale Auftaktveranstaltung im Landratsamt Erlangen-Höchstadt statt.

In diesem Rahmen wurden die Teilnehmer über Projektziele und Projektablauf informiert. Zudem wurde ein Vorentwurf des zukünftigen Alltagsradwegenetzes zur Durchsicht an Kommunen und Baulastträger ausgegeben. Basis war – wenn vorhanden – das Freizeitradwegenetz, sowie eine Analyse potentieller Quellen und Ziele des Radverkehrs. Dieser Vorentwurf war auch die Grundlage für die folgenden individuellen Netzbesprechungen.



In Kleingruppengesprächen konnten individuelle Anregungen im Detail diskutiert werden – für ein gemeinsames Netz und eine abgestimmte Ausgangsbasis des Projektes.

Entwurfsplanung und Abstimmung

Um allen Belangträgern die Möglichkeit zu geben sich einzubringen, wurden Besprechungsrunden in Kleingruppen abgehalten, in deren Zuge der Bestand analysiert, aber auch Problemstellen und Wünsche rund um das Thema Radverkehr besprochen werden konnten. Diese Abstimmung mit Kommunen, Straßenbaulastträgern, Landkreis und Mobilitätsverbänden ist im Zuge der Entwurfsplanung essentiell, denn keiner kennt den Landkreis so gut, wie die Menschen die vor Ort leben.

Bei den Terminen in Kleingruppen wurde mit den Kommunen und weiteren Belangträgern detailliert über das Thema Radverkehr gesprochen. Wo keine persönlichen Termine möglich waren, wurde zudem eine Online-Abstimmung vorgenommen. Auf Grund des umfassenden Prozesses konnte eine ideale Symbiose aus der sehr guten Ortskenntnis der lokalen Akteure und überregionaler Planungserfahrung entstehen.

Ergebnis war eine Entwurfsplanung des Alltagsradnetzes, welche sowohl den Bestand als auch Netzlücken und Wunschlinien für die Zukunft aufzeigt. Damit wurde die Basis für die Ortsbefahrungen und die weitere Betrachtung des Netzes geschaffen.

Auch alle politischen Kreistagsfraktionen wurden im Rahmen eines Workshoptermins an der Entwurfsplanung aktiv beteiligt. In diesem Zuge wurde gemeinsam mit den politischen Vertretern ein Entwurf für die Netzhierarchien entwickelt, der unter anderem Basis für die weitere Priorisierung von Maßnahmen sein kann.

Ziel der Abstimmungsrunden war nicht nur, den Status quo des Radverkehrs abzubilden, es wurde auch über künftige Wünsche und Ideen gesprochen. In diesem Zusammenhang wurde das Netz in den Besprechungsrunden in verschiedene Kategorien gegliedert: Basisnetz Alltag, Wunschlinien und Visionen, sowie Bau in Planung. Zum besseren Verständnis der Kategorisierung, wird nachfolgend erläutert, was welche Kategorie beinhaltet und zu bedeuten hat.



1

Teilbereiche der Netzplanung

Um die Entwurfsplanung in der Gesamtheit zu verstehen, ist es wichtig, sich über die Netzbestandteile im Klaren zu sein, denn Radwegenetz ist nicht gleich Radwegenetz. Nur wenn Beteiligten die Differenzierung von Bestand, Wunschlinien und Planungen klar ist, ist es möglich, gemeinsam ein abgestimmtes Netz zu entwickeln und auf die selben Ziele hinzuwirken.

Zu diesem Zweck sind hier die einzelnen Komponenten erläutert. Das Netz als Ganzes ist auch in *Anlage II* als Karte dargestellt:

- **Basisnetz Alltagsradverkehr:**

Im Falle dieses Projektes handelt es sich dabei um die Wege des Alltagsradnetzes, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits als fahrbar eingestuft werden.

Es ist wichtig sich zu verdeutlichen, dass es sich dabei nicht nur um Radwege im Sinne von separaten Radverkehrsführungen handelt. Auch Gemeindeverbindungsstraßen mit geringem bis mäßigem Verkehr und Wirtschaftswege können Teil des Basisnetzes sein.

Relevant ist, dass die in dieser Kategorie eingestuften Strecken als aktuell bereits sicher befahrbar eingestuft werden. Dies bedeutet nicht automatisch, dass kein Handlungsbedarf besteht – mäßige Wegezustände, nicht ideale Oberflächen und punktuelle Problemstellen können durchaus auch im Basisnetz auftreten und bringen Handlungsbedarf mit sich. Dennoch ist das Bestandsnetz das Netz, das auch bei der Planung der Radwegweisung berücksichtigt wurde.



2



3

Bild 1: Das Basisnetz Alltagsradverkehr ist als bereits fahrbar eingestuft.

Bild 2: Gemeinsame Geh- und Radwege sind prädestiniert als Basisnetz...

Bild 3: ...aber auch verkehrssarme Gemeindeverbindungsstraßen sind geeignet.



1



2



3

● Wunschlinien und Visionen:

Diese Strecken sind zum aktuellen Zeitpunkt nicht, bzw. nicht sicher fahrbar. Ausschlaggebendes Hindernis ist in den meisten Fällen der Faktor Verkehrssicherheit. Wenn diese nicht gegeben ist, dann ist es nicht tragbar Radfahrer dort entlang zu schicken, setzt man sie doch einem nicht kalkulierbaren Risiko aus.

Ein weiterer Faktor, der ausschlaggebend sein kann, ist der Wegezustand. Ist der Wegezustand zu schlecht, oder ein Weg gar unbefahrbar, dann ist eine Aufnahme als Alltagsradverkehrs-Basisnetz selbstverständlich nicht möglich (Details zu der Ausgestaltung der Qualitätskriterien enthält *Anlage V*).

Im Zuge der Gespräche mit den Belangträgern wurden die als Wunschlinie markierten Abschnitte als sinnvoll und wichtig herausgearbeitet, daher haben sie in dieser Form Eingang ins Netz gefunden. Die andersfarbige Kategorisierung macht deutlich, dass Handlungsbedarf besteht, bevor eine Aufnahme der Strecken ins Basisnetz möglich ist.

Da für Wunschlinien eine Detailbetrachtung unabdingbar ist, wurden alle Wunschlinien im Einzelnen spezifisch analysiert und mit Datenblättern für die Baulastträger aufbereitet. Auf der nachfolgenden Seite ist ein Beispiel für ein solches Datenblatt dargestellt. Zudem ist eine tabellarische Übersicht aller Entwicklungsmaßnahmen im Landkreis Erlangen-Höchstadt mit *Anlage III Tabelle Entwicklungsmaßnahmen* beigefügt.

Bild 1: Die Wunschlinien und Visionen im Landkreis Erlangen-Höchstadt.

Bild 2: Verkehrssicherheit ist ein elementarer Faktor – ist sie nicht gegeben, ist die Strecke als Wunschlinie einzustufen.

Bild 3: Auch der Wegezustand kann ein Ausschlusskriterium sein – ein Weg, wie er im Bild zu sehen ist, ist aktuell vor allem für den Alltagsradverkehr (aber in diesem Beispiel auch für den Freizeitradverkehr) nicht zumutbar.

Bsp. Datenblatt Entwicklungsmaßnahmen

Entwicklungsmaßnahmen



Maßnahme:

St 2263: Höchststadt an der Aisch - Großneuses - Oberlindach - Weisendorf mit der Nummer 09572-008

Lagebeschreibung:

St 2263 als Nord-Süd-Verbindung zwischen Höchststadt und Herzogenaurach.

Baulastträger:

Freistaat Bayern

Ausbaupriorität:

hoch

Empfehlung:

Die Breite der Strecke ist in Ordnung. Teilweise ist keine Mittelmarkierung vorhanden. Im Norden ist die Strecke kurvig. Richtung Süden wird sie zudem zunehmend hügelig und kurvig und führt teilweise durch Forstgebiete. Die Sicht ist immer wieder eingeschränkt. Der Verkehr ist stark und schnell (DTV 3.187 Kfz/Tag). Um die Strecke für den Alltagsradverkehr tauglich zu machen, ist Radwegebau nötig.

Alternativen:

Die bereits fahrbare Verbindung, die im Norden westlich und im Süden östlich der St 2263 verläuft ist umwegiger und ca. 26% länger. Zudem beinhaltet sie immer wieder wassergebundene Strecken. Sie ist fahrbar, allerdings wäre langfristig eine Radverkehrsführung an der St 2263 wünschenswert, auch auf Grund des Arbeitsplatzschwerpunktes in Herzogenaurach.

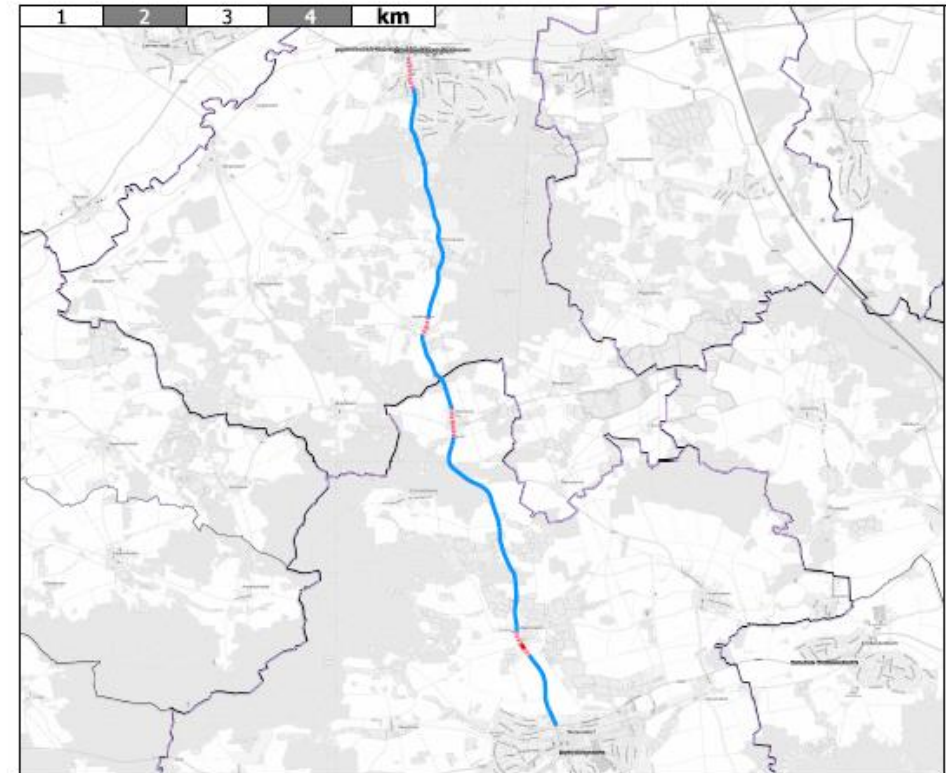
Anmerkungen Baulastträger / Belangträger:

StBA Frühjahr 2020: Im Lkr. ERH laufen durch die Stadt Höchststadt Planungen für einen Bau in Sonderbaulast der Gemeinde. Problematisch war bis dato vor allem der Grunderwerb.

Fotos



Kartenausschnitt der Route St 2263: Höchststadt an der Aisch - Großneuses - Oberlindach - Weisendorf





1

● **Bau in Planung:**

Als „Bau in Planung“ gekennzeichnete Strecken sind ein Zwischenschritt von der Wunschlinie zum Bestandsnetz. Für diese Abschnitte ist der Grunderwerb bereits gesichert – der wohl wesentlichste Faktor, wenn es um Radwegebauprojekte geht, denn mit dem Grunderwerb steht und fällt meist der Erfolg eines Bauprojektes.

Die so gekennzeichneten Strecken sind also aktuell noch nicht sicher befahrbar, aber auf dem besten Weg dorthin. Je nach Umfang und Status der Planungen variiert die Dauer, aber es kann bereits jetzt fest damit gerechnet werden, dass das Projekt zu gegebener Zeit realisiert werden wird.

Details zum Stand der Planungen für die dargestellten Abschnitte sind bei den Entwicklungsmaßnahmen in *Anlage III* enthalten.



2

Allerdings genügt eine simple Unterteilung des Netzes in fahrbar und nicht fahrbar nicht. Um zu wissen, wo man ansetzen sollte, ist eine Feinbetrachtung notwendig. Ein erstes Hilfsmittel für diese Analyse wird nachfolgend dargestellt, denn letztendlich ist die große Frage: Wo fange ich an?

Bild 1: Die Abschnitte, wo bereits konkrete Planungen laufen und der Grunderwerb gesichert ist, sind eher gering.

Bild 2: Dennoch gibt es immer wieder Maßnahmen im Radverkehr. Die Abbildung zeigt beispielsweise den neuen Radweg an der ERH 33. Der vor kurzem fertig gestellt wurde – im Zuge des Konzeptes wurde die Strecke also von „Bau in Planung“ zu „Basisnetz Alltag“ geändert.

Netzhierarchien

Als Kommune, Stadt oder Landkreis ist es oft nicht einfach zu entscheiden, wo man das Projekt Radverkehrsförderung beginnt. Meist gibt es zahlreiche Wege, Straßen und Verbindungen, bei denen Handlungsbedarf besteht und man fragt sich: Wo soll ich starten? Wie kann ich den Erwartungen gerecht werden?

Um nicht vor der Fülle an Anforderungen und Informationen zu kapitulieren ist es wichtig das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren: Die Realisierung eines alltagstauglichen Radwegenetzes, das die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt.

Zentrales Hilfsmittel zur Strukturierung und Priorisierung ist die Einteilung des Netzes in **Hierarchien**. Ähnlich wie im Straßenverkehr, wo ein Netz in Autobahnen, Bundes-, Staats-, Kreis- und Gemeindestraßen unterteilt wird, kann auch das Radverkehrsnetz unterteilt werden. Diese Unterteilung trägt dazu bei zu erkennen, wie relevant die Achse ist und ob sie eher von über- oder untergeordneter Bedeutung für die Radfahrenden ist.

Um die Gliederung fundiert vornehmen zu können, ist die Betrachtung von potentielllem Quell- und Zielverkehr sinnvoll. Auch die Einstufungen der Raumordnung in Mittel- und Grundzentren sollte berücksichtigt werden. Gewerbegebiete und Arbeitgeber sind weitere relevante Aspekte, ebenso wie Einwohnerzahlen der Kommunen, denn je mehr Einwohner, desto höher auch der potentielle Quellverkehr. Auch Bahnhöfe und ÖPNV-Knotenpunkte, als wichtige Säulen der Intermodalität sind ein Faktor.

Hier sei auch noch einmal auf den regionalen Fokus des Projektes verwiesen: Bei allen Planungen und Gesprächen stand immer klar im Fokus ein flächendeckendes Netz für den Alltagsradverkehr im gesamten Landkreis zu schaffen. Mit dieser Aufgabenstellung war klar, dass alle Kommunen gleichermaßen bedacht und berücksichtigt werden müssen. Gleichzeitig brachte dieser Auftrag aber auch mit sich, dass die lokalen Verbindungen nur zu einem gewissen Maße berücksichtigt werden können.

Nicht jede innerörtliche Verbindung ist für ein regionales Netz relevant. Zugleich kann es aber gut sein, dass eine Strecke für die lokale Bevölkerung extrem wichtig ist. Für diese lokal wichtigen Verbindungen ist es sinnvoll, neben dem regionalen Alltagsradnetz auch ein lokales Netz zu definieren und zu priorisieren – dies sei den Kommunen empfohlen, kann aber im Rahmen der regionalen Planungen nicht mit abgedeckt werden.

Der erste Entwurf der Netzhierarchien geht zurück auf den Workshop mit den Fraktionen des Landkreises Erlangen-Höchstadt im April 2021. Dort wurden die wichtigsten Verbindungen auf Landkreisebene mit den politischen Vertretern herausgearbeitet. Im Nachgang wurden die Hierarchien noch verfeinert und ergänzt.

Insgesamt wurde das Alltagsradnetz des Landkreises Erlangen-Höchstadt in die folgenden fünf Hierarchieebenen unterteilt – die Bedeutung der Quell- und Zielpunkte und der Raumordnung waren hierbei nicht alleinige, aber dennoch wichtige Entscheidungshilfe:

- **Überregionale Hauptroute**

Diese Ebene ist, wenn man die Analogie zum Straßenverkehr sucht, mit einer Autobahn gleichzusetzen und orientiert sich stark an den Anforderungen, die für Radschnellwege sowie Radhauptverbindungen gelten.

Ein immenser Quell- und Zielverkehr ist nötig, damit eine Strecke als überregionale Hauptroute eingestuft werden kann. Im Landkreis Erlangen-Höchstadt ist das nur bei der Verbindung Herzogenaurach in Richtung Erlangen der Fall. Weitere überregionale Haupttrouten sind die für Radschnellwege vorgesehenen Trassen, die im Zuständigkeitsbereich der Städte Nürnberg, Erlangen und Fürth liegen.

- **Regionale Hauptroute**

Teil einer regionalen Hauptroute sind Achsen, die Metropolen oder Oberzentren mit Mittelzentren verbinden, die zwei Mittelzentren verbinden, aber auch Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern und Zugänge zu Bahnhöfen und S-Bahn. Regionale Haupttrouten sind die wichtigsten Achsen im Netz. Sie sind das Grundgerüst des Netzes und auf ihnen ist mit einem hohen Potential an Radfahrenden zu rechnen.

- **Regionale Route**

Verbindungsachsen zwischen Ober- oder Mittel- und Grundzentren, Orte mit mehr als 4.000 Einwohnern, große Gewerbegebiete (ab ca. fünf Hektar) und wichtige Arbeitsplatzstandorte waren ausschlaggebend für die regionalen Routen. Auch diese Hierarchieebene ist noch von hoher Bedeutung im Alltagsradverkehr und birgt Potential, zugleich ist auch die Sicherung der Qualitätsstandards wichtig und notwendig, um eine Nutzung so komfortabel und ansprechend wie möglich zu gestalten.

- **Basisnetz**

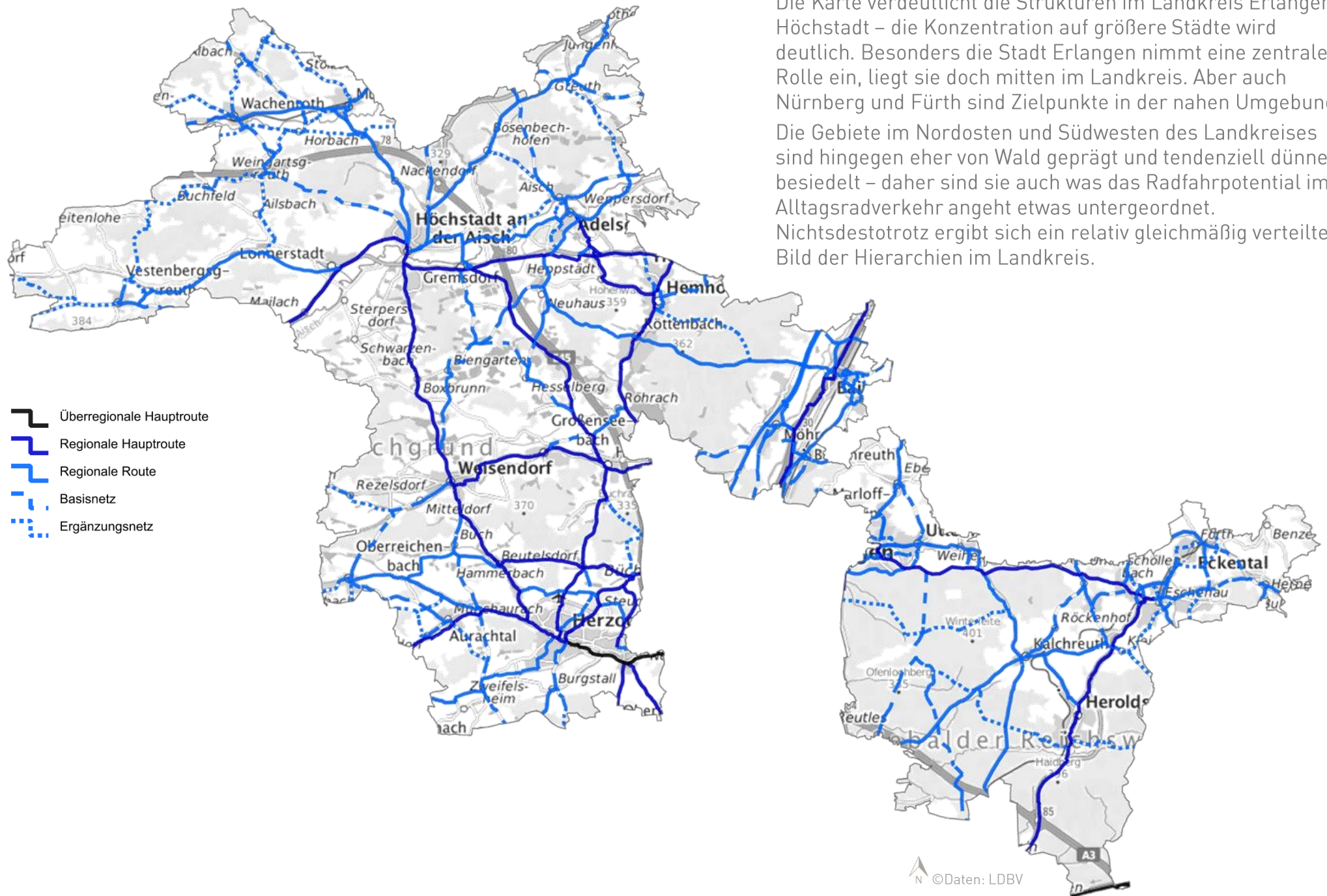
Verbindungen zwischen Grundzentren, Orte mit mehr als 2.000 Einwohnern, Arbeitsplatzstandorte mit über 100 Mitarbeitern und übergeordnete Freizeitziele sind wichtige Faktoren. Das Basisnetz ist für den Alltagsverkehr relevant, da unter anderem die ländlicheren Gebiete des Landkreises, wo weniger Quell- und Zielverkehr stattfindet in diese Kategorie fallen. Um diese Bereiche nicht abzuhängen müssen sie mit betrachtet werden, auch wenn das Radfahrpotential geringer ist, als andernorts.

- **Ergänzungsnetz**

Größere Ortsteile, die nicht eigenständig sind, untergeordnete Freizeitziele und ergänzende Verbindungen zählen hier dazu. Im Netz des Landkreises fallen insbesondere Achsen in diese Kategorie, wo auf Grund der Topographie, der Einwohnerzahlen, oder der potentiellen Quellen und Ziele mit wenig Radverkehr zu rechnen ist. Dennoch sind die Strecken für ein lückenloses Alltagsradwegenetz relevant.

An dieser Stelle sei gesagt, dass jede Hierarchieebene wichtig ist und ihren Beitrag zum Alltagsradwegenetz des Landkreises leistet – ansonsten wäre die Achse im Konzept nicht enthalten. Letztendlich ergibt sich daraus die auf der folgenden Seite dargestellte Netzhierarchie.

Netzhierarchien Landkreis Erlangen-Höchstadt



Ausbaustandards

Doch was fängt man nun mit den Hierarchien an?

Hierarchien alleine haben noch keine Aussagekraft, es ist wichtig, dass sie mit Fakten unterfüttert sind. Zu diesem Zweck werden zu den Hierarchien **Ausbaustandards** definiert. Diese Standards legen fest, wie die einzelnen Hierarchien ausgestaltet werden sollen – denn auch im Straßenverkehr sind Bundesstraßen in der Regel breiter als Gemeindestraßen. Eine regionale Hauptroute muss also auch anders ausgestaltet sein, als ein Weg im Basisnetz. Ausführliche tabellarische Empfehlungen zu den einzelnen Hierarchien im Hinblick auf Zustand, Fahrbahnbelag, Winterdienst und Beleuchtungskonzept sind in *Anlage IV Tabellen Ausbaustandards* beigefügt. Auch die Auswahl der Führungsform und die damit einhergehenden Breiten sollten der Hierarchie entsprechen und sind in den Tabellen mit vermerkt.

Es gilt natürlich: Besser geht immer. Das bedeutet, dass die Tabellen im Anhang den Mindeststandard aufzeigen, der erfüllt sein muss, um der Bedeutung der Strecke gerecht zu werden. Sollten die Anforderungen an einigen Stellen nicht erfüllt sein, müssen Maßnahmen ergriffen werden, um die Situation zu verbessern. Denn eine *Überregionale Hauptroute*, die dieser Bezeichnung nur auf dem Papier gerecht wird, trägt nichts zur Förderung des Radverkehrs bei.

Doch bevor über Standards etc. nachgedacht werden kann, ist die Frage: Woher kommen eigentlich die relevanten Daten, wie Zustand oder Breite? Hier kommt der nächste Projektschritt ins Spiel. Nach den wichtigen Abstimmungs- und Besprechungsrunden und der umfassenden Vorarbeit im Büro geht es nun nach draußen in den Landkreis.

Datenerfassung und -analyse durch unser Fachpersonal – das ist Detailarbeit!



1



2

Ortsbefahrung

Auf Basis der Entwurfsplanung ist die Ortsbefahrung mit Bestandsanalyse des kompletten Alltagsradwegenetzes erfolgt (Basisnetz Alltagsradverkehr, Wunschlinien und geplante Strecken). Diese Befahrung wurde mit dem Rad durchgeführt, um den Blickwinkel der Radfahrenden zu haben. Bei der Bestandsanalyse wurden im Detail die zuvor definierten Qualitätskriterien für die Netzelemente erfasst und in einer Geodatenbank dokumentiert und strukturiert.

Da die Bestandsanalyse von großer Bedeutung für die Bewertung des Ist-Zustandes und die später folgenden Handlungsempfehlungen ist, war uns wichtig, dass Besprechungsrunden, Befahrung, Bewertung der Ist-Situation und Empfehlungen durch die selbe Person erfolgen. So konnte sichergestellt werden, dass die Anregungen aus den Besprechungsrunden mit einfließen, keine Informationen verloren gehen und alles aus einem Guss ist.

Für das landkreisweite Alltagsnetz wurden diese Kriterien erfasst:

- Wegebelaag
- Wegezustand
- Wegebreite
- Verkehrssicherheit
- Verkehrsbelastung
- Führungsform
- Punktuelle Problemstellen
- Radparkanlagen an abgestimmten Standorten
- Standorte für die landkreisweite Radwegweisung

Zum besseren Verständnis werden die Qualitätskriterien und ihre Ausgestaltung nachfolgend kurz erläutert. Ausführliche Details sind in *Anlage V Qualitätskriterien Alltagsradverkehr* enthalten.

Bild 1: Die Datenaufnahme erfolgt auf modernem Weg, mit einer App, die die Kriterien lagegenau verortet.

Bild 2: Befahrung vor Ort heißt Detailarbeit – eine akkurate Datenaufnahme ist gesichert.

Streckenbezogene Qualitätskriterien

Streckenbezogenen Qualitätskriterien betreffen ganze Abschnitte und sind jeweils untergliedert. Für das Projekt im Landkreis wurden die folgenden Kriterien und Abstufungen kartiert:

Wegebelag *(Details Anlage V S. 7):*

Der Wegebelag ist elementar für die komfortable Befahrbarkeit. Besonders im Alltagsradverkehr, wo ganzjährige Nutzbarkeit bei jeder Witterung Ziel sein sollte, ist gute Oberfläche ein Faktor, wenn es zur Entscheidung für oder gegen das Rad kommt.

Der Wegebelag wurde mit folgenden Abstufungen aufgenommen:

- Asphalt
- Kies / Wassergebundene Decke
- Pflaster
- Beton
- Erdgebunden Wege

Wegezustand *(Details Anlage V S. 6):*

Ähnlich wichtig wie der Wegebelag ist auch der Wegezustand. Ein asphaltierter Weg in schlechter Qualität, mit Schlaglöchern etc. bietet keinen Komfort. Mit Hilfe des Wegezustands kann der potentielle Handlungsbedarf auf Strecken verdeutlicht werden.

Die Unterteilung im Projekt war folgendermaßen:

- Ok
- Mäßig
- Schlecht
- Unbefahrbar

Wegebreite *(Details Anlage V S. 8):*

Ausreichende Wegebreiten ermöglichen gefahrlosen Begegnungsverkehr ohne unnötiges Abbremsen – bei täglichen Fahrten ein wichtiger Faktor. Bei Fahrbahnmarkierungen wie Schutz- oder Radfahrstreifen kommt der Faktor Sicherheit hinzu – eine zu schmale Radinfrastruktur ist problematisch. Aber auch bei Geh- und Radwegen gibt es hier immer wieder Handlungsbedarf.

Es wurden folgende Abstufungen der Breite aufgenommen:

- Ok
- 2,0 bis 2,5 Meter
- Unter 2,0 Meter

Verkehrssicherheit *(Details Anlage V S. 3):*

Sie ist ein wesentlicher Faktor zur Darstellung der Sicherheit und Nutzbarkeit der Radinfrastruktur. Ist die Verkehrssicherheit nicht gegeben, ist unter anderem mit erhöhtem Unfallrisiko zu rechnen. Zudem verzichten Menschen eher auf das Rad fahren, wenn sie sich unsicher und schlecht aufgehoben fühlen.

Es wurden folgende Abstufungen aufgenommen:

- Ok
- Mittel
- Gering

Verkehrsbelastung *(Details Anlage V S. 5):*

Die Verkehrsbelastung ist ein wichtiges Kriterium der Verkehrssicherheit. Mischverkehr ist nur bis zu bestimmten Kfz-Stärken tragbar und Radfahrende sind im Verkehr gefährdeter als andere Verkehrsteilnehmer, da sie ungeschützt unterwegs sind. Die Aufnahme der Verkehrsbelastung bei den Befahrungen vor Ort ist kompliziert, denn je nach Tageszeit können extreme Schwankungen vorkommen. Um dies bestmöglich auszumerzen, werden soweit möglich die DTV-Werte (= durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) herangezogen, um die Verkehrsstärken zu bestimmen.

Folgende Unterteilung wurde vorgenommen:

- Ok (0 – 1.500 Kfz/Tag)
- Mäßig (1.501 – 3.000 Kfz/Tag)
- Stark (3.001 – 5.000 Kfz/Tag)
- Sehr stark (Über 5.000 Kfz/Tag)

Führungsformen im Radverkehr

Die Führungsform ist mehr als nur ein Qualitätskriterium – sie gibt Aufschluss darüber, wie die Radfahrenden in den Verkehr integriert werden und durch eine Vielzahl an Führungsformen wird eine Auswahl an Möglichkeiten geschaffen, den Radverkehr den individuellen Gegebenheiten vor Ort anzupassen.

Folgende Führungsformen wurden (sofern vorhanden) aufgenommen:

- Gemeinsamer Geh- und Radweg
- Getrennter Geh- und Radweg
- Radfahrstreifen
- Schutzstreifen
- Gehweg – Radfahrer frei
- Fahrradstraße
- Wirtschaftswege und für Kfz gesperrte Wege
- Straßennutzung

Betrachtet man die Führungsform ist unabdingbar, auch den Übergang zwischen Führungsformen zu analysieren – hier liegen oft zentrale Problemstellen, beispielsweise bei der Überleitung von einem Radweg in den Mischverkehr, oder wenn ein Schutzstreifen in die Fahrbahn übergeht. Auf Grund dieser Tatsache und weil Führungsformen insgesamt ein komplexes Thema sind, das sich nicht kurz abhandeln lässt, werden die einzelnen Varianten in *Anlage VI Führungsformen im Radverkehr* ausführlich vorgestellt und bewertet.

Bild 1: Gemeinsamer Geh- und Radweg westlich von Kalchreuth

Bild 2: Getrennter Geh- und Radweg in Eschenau

Bild 3: Radfahrstreifen in Spardorf

Bild 4: Gehweg – Radfahrer frei in Hannberg

Bild 5: Für Kfz gesperrter Wirtschaftsweg bei Wiesendorf

Bild 6: Straßennutzung auf verkehrsarmer Straße bei Mitteldorf



Punktuelle Problemstellen

Neben den Kriterien und Informationen, die sich auf ganze Abschnitte beziehen, wurden auch punktuelle Hindernisse und Problemstellen lagegenau erfasst.

Aufgenommen wurden sofern vorhandenen:

- Straßenquerungen
- Poller und Engstellen
- Schranken und Umlaufschranken
- Gefahrenstellen durch schlechte Sichtverhältnisse
- Weitere Gefahrenstellen, die in keine der obigen Kategorien passen, aber dennoch relevant sind

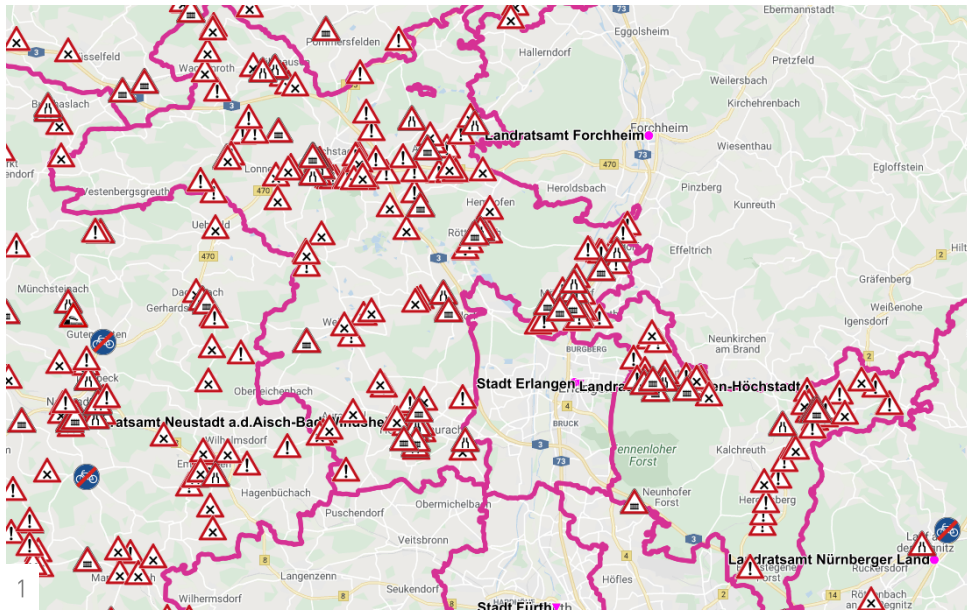
Alle Gefahrenstellen wurden georeferenziert erfasst und in Form von Datenblättern aufbereitet. Die beschriebenen ersten Ansätze, Lösungsoptionen und Handlungsempfehlungen müssen nun vor Ort von den Verantwortlichen evaluiert werden um umsetzbare Lösungen zu finden und die Problemstellen zu entschärfen. Kapitel 4., Nr. 3 dieses Berichts geht darauf näher ein (S. 40). Die einzelnen Problemstellen sind im digitalen Geoportal von topplan ersichtlich, inkl. Downloadmöglichkeit von entsprechenden Datenblättern.

Man sieht an diesen Ausführungen – es ist nicht mit der Ortsbefahrung getan. Nachbereitungen im Büro sind essentiell für die weitere Bestandsanalyse. Was alles dazu gehört wird auf den nächsten Seiten erläutert.

Bild 1: Screenshot aus dem topplan-Geoportal. Es sind alle aufgenommenen punktuelle Problemstellen zu sehen.

Bild 2: Jedes Hindernis wird mit Fotos dokumentiert, um im Nachgang Lösungsvorschläge ausarbeiten zu können.

Bild 3: Alle Problemstellen werden individuell betrachtet und in Form von Datenblättern aufbereitet. So kann für jeden Ort eine individuelle Handlungsempfehlung gegeben werden. Zusätzlich ist jedes Datenblatt mit einer spezifischen Nummer versehen, um eine einfache Auffindbarkeit zu sichern.



| | | |
|--|---|--|
| | Standortdaten: Standortnummer: 09572115-0020 Kommune: Stadt Baiersdorf Baulasträger: Lagebeschreibung: Baiersdorf, Stocklehtstraße | |
| | GEFAHRENSTELLE: Poller/Engstelle (> 1,30m) Beschreibung: - Poller stellen insbesondere bei Gruppen eine Problemstelle dar, da sie von hinten fahrenden Radfahrern leicht übersehen werden. Positiv ist, dass die Poller hier seitlich montiert wurden, so dass in der Mitte die Durchfahrt möglich ist (wobei diese für Lastenräder und Kinderanhänger nur langsam möglich sein dürfte). - Empfehlung: Bitte prüfen, ob zumindest einer der beiden Poller abgebaut werden kann, um die Durchfahrt zu verbreitern. Alternativ Bodenmarkierung zur besseren Sichtbarkeit anbringen, so können die Poller bei Dämmerung und schlechten Verhältnissen besser wahrgenommen werden. | |

Sichere und bequem zugängliche Radparkanlagen sind Grundvoraussetzung für das Radfahren und Basiselement bei der Förderung des Radverkehrs.



Radparkanlagen

Ein sehr wesentlicher Basisbaustein der Radinfrastruktur sind flächendeckende, dezentrale Fahrradparkplätze. Erhebliche Defizite bei den Fahrradparkmöglichkeiten, oder fehlende Parkmöglichkeiten sind oft Alltag für Radfahrende.

Daher haben wir im Landkreis Erlangen-Höchstadt an 60 Standorten Radparkanlagen lagegenau erfasst, dokumentiert und auf fachlicher Ebene analysiert. Teil der Betrachtung waren:

- Gemeindesitze und Rathäuser
- Bahnhöfe und Busbahnhöfe
- Weiterführende Schulen
- Kliniken

Für jede einzelne Anlage wurden die Fakten vor Ort erfasst und im Hinblick auf ihre Eignung für die jeweilige Nutzergruppe bewertet. Das Ganze wurde in Form von Datenblätter aufbereitet, die den Kommunen bereits zugegangen sind.

Um nicht nur den Status quo im Landkreis aufzuzeigen, sondern auch Möglichkeiten, die es in diesem Bereich gibt darzustellen, zeigt *Anlage VII Fahrradparken und Mobilstationen* Ausführungen zum Thema. Zudem werden dort Musterlösungen und Best Practice Beispiele aus dem topplan-Arbeitsalltag vorgestellt. Dies soll auch als Leitfaden dienen, um die Situation für Radfahrende im Landkreis zukünftig bestmöglich zu gestalten und wurde bereits an die Kommunen ausgegeben.

Bild 1: Nicht radgerecht und veraltet – das kam leider immer wieder vor.

Bild 2: Aber auch sehr positive Beispiele wie hier, mit radgerechten und überdachten Fahrradparkmöglichkeiten konnte man vor Ort entdecken.

Datenbank / App

Daten sortiert nutzbar machen einfach, komfortabel,
dauerhaft
für die Umsetzung vor Ort
für die Weiterentwicklung im Büro
für einen tatsächlichen Mehrwert

Streckenabschnitte

Datensatz 1 von 1

Bausträger: Bearbeitungsphase:

Gemeinde: Digitalisierung:

Länge [m]: Kartierung:

Streckenname: Netz-/Routenplanung:

Streckenbezeichnung: Bestandserfassung Infrastruktur:

Neuplanung Wegweiser:

Notiz:

Kommentar:

Konflikte durch:

Eigentumsverhältnisse: Forstbewirtschaftung: Jagd:

Landwirtschaft: Wanderer / MTB: Naturschutz:

Streckeneigenschaften

Datensatz 1 bis 7 von 7

Qualitätskriterium

| Qualitätskriterium | Ist-Zustand |
|---------------------------------|--|
| Wegebelag | Asphalt |
| Führungsform | Fahrbahn mit Kfz-Verkehr (bis 50 km/h) |
| Wegzustand Rad | OK |
| Wegbreite Rad | OK |
| Verkehrsbelastung | 1.500 bis 3.000 Kfz/Tag (mäßig) |
| Verkehrssicherheit Rad | mittel |
| Netzhierarchie Radnetz regional | 4 - regionales Basissetz |



Bestandsanalyse und Aufbau Datenbank

Im Anschluss an die Datenaufnahme ist die weitere Verarbeitung der Informationen relevant. Die beste Kartierung nutzt nichts, wenn die Daten im Anschluss nicht digitalisiert und strukturiert werden. Daher werden alle erfassten Qualitätskriterien von uns im Büro ausgewertet und bewertet. Dabei legen wir Augenmerk auf eine leicht verständliche aber dennoch klare Darstellung.

Ein Beispiel: Es nutzt wenig, wenn den Projektpartnern pauschal gesagt wird, dass der Wegezustand gut oder sehr gut sein muss. Dies wird wenige Kommunen veranlassen, ihre Wege zu sanieren. Vielmehr ist wichtig, dass mangelhafte Wegeabschnitte (und seien es auch nur 100 m) auf dem Radwegenetz mit dem gleichen Maßstab erfasst und kartographisch aufbereitet werden. Nur mit diesen Details kann mit dem zuständigen Straßenbaulastträger konkret über Sanierungsmaßnahmen (mit Länge und Kosten) gesprochen werden.

Vor Ort wurden Anfangs- und Endpunkt georeferenziert erfasst und in die Sachdaten des digitalen Radnetzes übertragen, daher können nun genaue Aussagen getroffen werden, wie lange mangelhafte Wegeabschnitte sind und wo sie sich genau befinden. Da alle Qualitätskriterien so erfasst wurden, ist es möglich, individuelle Übersichten für Kommunen und Baulastträger zu erstellen.

Die gesamte Datenerfassung im Projekt war sehr umfangreich, daher sollten die Daten auch langfristig nutzbar sein. Eine wichtige Empfehlung an den Landkreis Erlangen-Höchstadt ist daher, ein sinnvolles Datenmanagement zu implementieren, damit die im Projekt geschaffene Datenbasis weiter gepflegt werden kann. Das Thema Datenmanagement wird auch in den Handlungsempfehlungen, Kap. 4, Nr. 9 ab S. 53 betrachtet.

Nachdem die Arbeitsweise im Projekt vorgestellt wurde, folgt nun eine Übersicht über die Ergebnisse, mit Fokus auf den Landkreis.

Bilder links: Die Nachbereitung erfolgt Punkt für Punkt am PC und ist wichtige Detailarbeit, um die langfristige Ergebnissicherung zu gewährleisten.

3

Ergebnisvorstellung

Chancen nutzen!



Ergebnisse der vor Ort Analysen

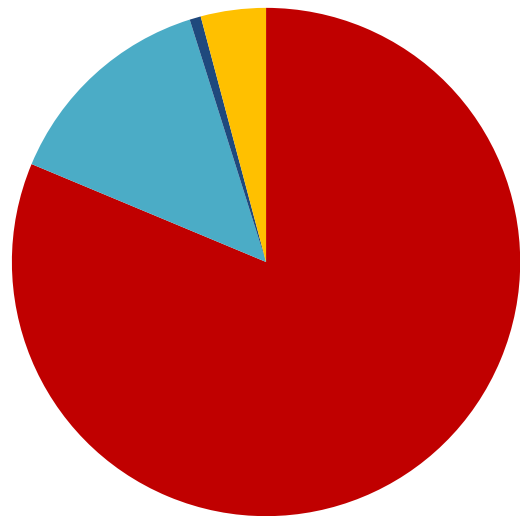
Insgesamt 600 Kilometer Alltagsradnetz wurden zwischen August und Oktober 2020 befahren – die Ergebnisse sind aufschlussreich:

- 480 Kilometer (84%) des definierten Alltagsradnetzes sind bereits befahrbar
- 560 Kilometer an Radwegenetz werden ausgewiesen (inkl. vorhandener Freizeitverbindungen)
- Über 200 punktuelle Problemstellen wurden aufgenommen
- Über 800 Streckeninformationen wurden erfasst und digitalisiert
- 60 Radinfrastrukturelemente wurden aufgenommen
- Fast 3.000 Wegweiser wurden an über 1.000 Standorten geplant

Die gesammelten Daten geben damit einen umfassenden Überblick über die Gegebenheiten des Radverkehrs im Landkreis Erlangen-Höchstadt. Durch die georeferenzierte Digitalisierung ist es problemlos möglich nachzuvollziehen, wie die Situation in den einzelnen Kommunen ist und wo Handlungsbedarf besteht.

Die Aufarbeitung der Ergebnisse mit Hilfe individueller Datenblätter trägt ein übriges dazu bei, Problematiken zu erkennen, aber auch Chancen zu nutzen.

Auf den folgenden Seiten wird ein kurzer Überblick über die Ergebnisse und die erfassten Qualitätskriterien.



Kategorien im Netz

- Alltagsadnetz: 81,3%
- Wunschlinien: 13,9%
- Bau in Planung: 0,7%
- Anschlussstrecken: 4,1%



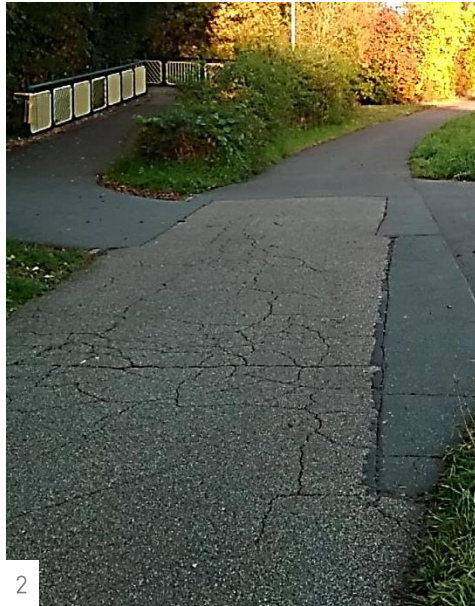
Zu den nachfolgenden Diagrammen:

Bei Interpretation der folgenden Diagramme sind die Korrelationen zu beachten: z. B. sind viele Wege im Radnetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es ausgebaute Straßen, die die Radfahrenden im Mischverkehr führen. Es ist also stets eine weiterführende Detailbetrachtung notwendig – hierzu dienen u.a. die Datenblätter der Entwicklungsmaßnahmen.

Wegebelag



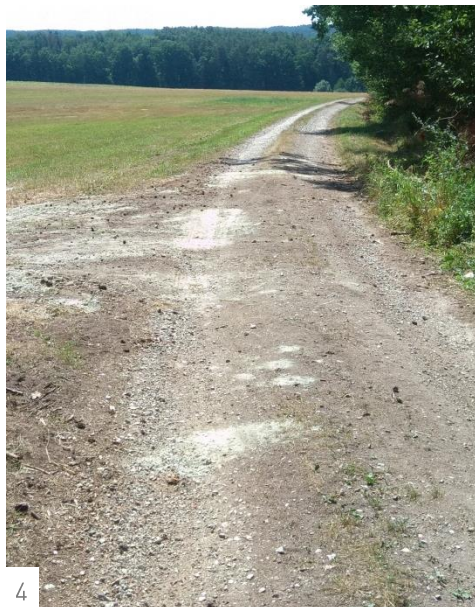
1



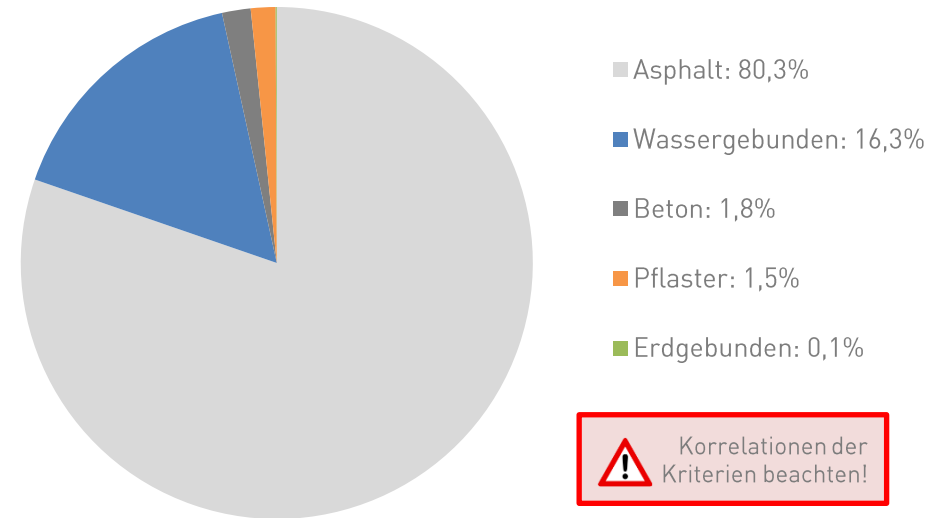
2



3



4



Betrachtet man den Wegebelag des Alltagsradwegenetzes, zeigen sich große Unterschiede. 80% der Wege sind bereits asphaltiert, was grundsätzlich für den Alltagsradverkehr sehr positiv ist – allerdings sind viele davon auch Straßen.

Zudem muss der Zustand der Strecken mit beachtet werden, was auch die Bilder links zeigen – Asphalt ist nicht gleich Asphalt und wassergebundene Decken sind zwar nicht ideal, können aber wenn sie in gutem Zustand und nicht von höchster Wichtigkeit sind, eine Option sein – regelmäßige Instandhaltung ist hier entscheidend.

Details zu der Einstufung des Wegebelags sind in *Anlage V Qualitätskriterien Alltagsradverkehr*, S. 7 erläutert.

Bild 1: Asphaltierter Radweg in sehr gutem Zustand – Ideal für Radfahrende.

Bild 2: Nur Asphaltierung alleine reicht nicht aus. Aufbrüche und Flickstellen sind unangenehm und insbesondere für schnelle Radler eine Gefahr.

Bild 3: Wassergebundene Decke in gutem Zustand – hier kommt man gut voran.

Bild 4: Grober Schotter und beginnender Bewuchs in der Mitte – für Alltagsradverkehr keine Option.

Wegezustand



1



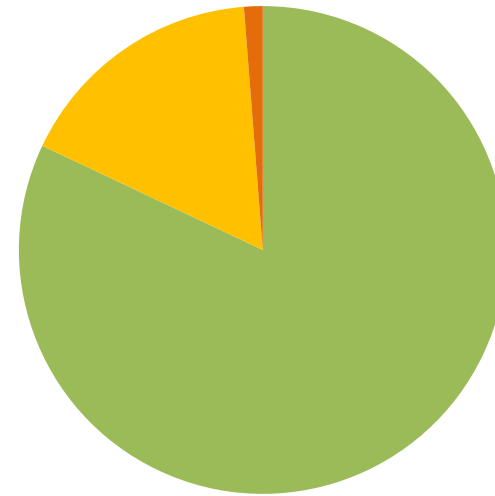
2



3



4



- Ok: 82,0%
- Mäßig: 16,7%
- Schlecht: 1,2%
- Unbefahrbar: 0,1%



Wegezustand und Wegebelaag sind eng verbunden. Ein wasser- oder erdgebundener Weg kann im Grunde fast nie in gutem Zustand sein, insbesondere wenn man ganzjährige Befahrbarkeit als Maßstab nimmt.

Schlechte und unbefahrbare Wege gab es kaum, die mäßigen Abschnitte sind meist auf wassergebundenen oder gepflasterten Abschnitten zu finden. Für schlechte und unbefahrbare Wege ist Sanierung ein Muss, bei mäßigen Abschnitten ist Instandsetzung zu empfehlen. Je höher die Hierarchie, desto mehr Initiative ist nötig. Details zu der Einstufung des Wegezustands sind in *Anlage V Qualitätskriterien Alltagsradverkehr, S. 6* erläutert.

Bild 1: Das Pflaster ist gut verlegt, doch trotz des guten Zustandes ist die Fahrt nicht ganz so komfortabel, wie auf Asphalt. Dennoch ist Pflaster keine schlechte Lösung, falls eine Asphaltierung nicht in Frage kommt.

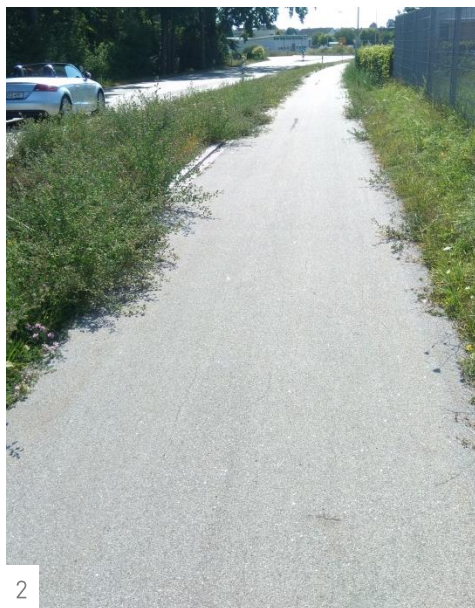
Bild 2: Kaum erkennbarer Spurweg, der ungeeignet für Radverkehr ist.

Bild 3: Wassergebundene Decke, deren Zustand in Richtung gut tendiert.

Bild 4: Asphaltierter Radweg in gutem Zustand.



1



2

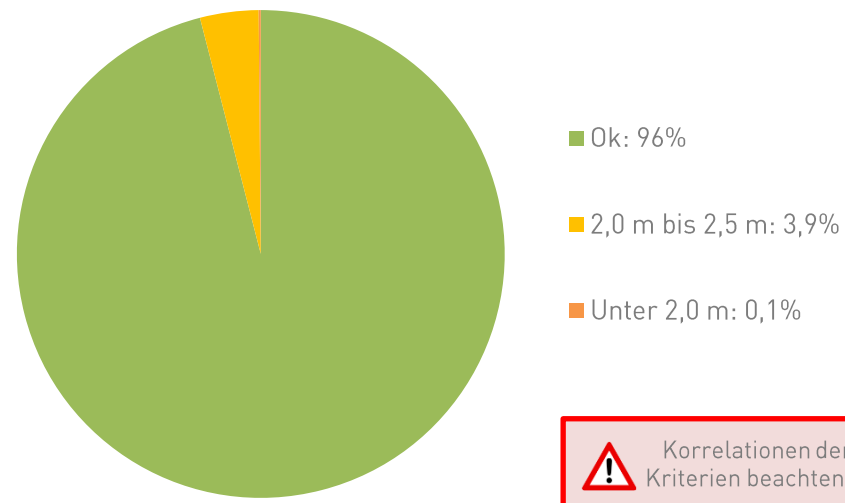


3



4

Wegebreite



Zu geringe Wegebreiten sind im Landkreis Erlangen-Höchstadt selten anzutreffen. Meist gibt es punktuelle Engstellen, oder sehr kurze Abschnitte mit deutlich zu geringen Breiten.

Was im Zusammenhang mit den Breiten relevant wird und auch vor Ort aufgefallen ist, ist die Wegepflege: Gut gestutzte Bankette sind ein wichtiger Faktor für komfortable Breiten, denn sobald Bewuchs die Breite des Radweges mindert, kann der Weg nicht mehr vollumfänglich genutzt werden und der Komfort sinkt.

Details zu der Einstufung der Wegebreite sind in *Anlage V Qualitätskriterien Alltagsradverkehr, S. 8* erläutert

Bild 1: Breiter gut markierter Geh- und Radweg – Perfekt für Alltagsradverkehr.

Bild 2: Der Radweg wäre ausreichend breit, allerdings hindert der Bewuchs an der Nutzung der ganzen Breite.

Bild 3: Eher schmaler Radweg, der durch den Bewuchs noch schmaler wird. Auch die Flickstellen nehmen dem Radweg an Breite, da dort keiner gerne fährt.

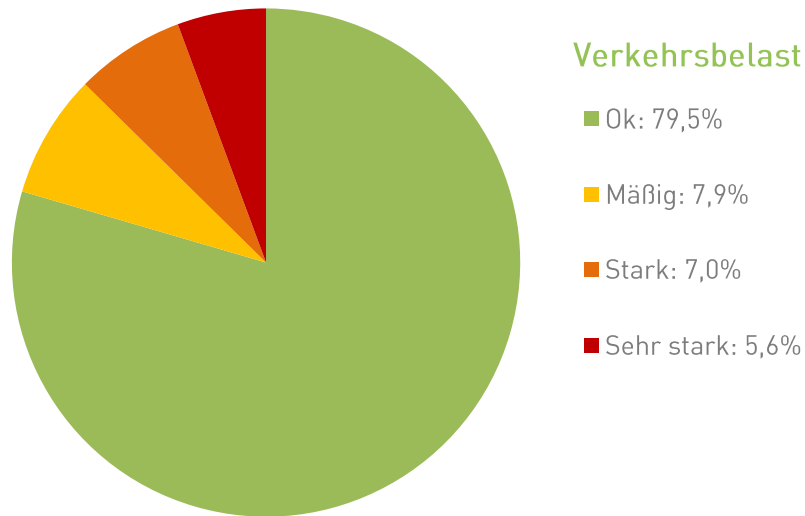
Bild 4: Der Weg ist zu schmal für einen Radweg. Begegnungsverkehr ist kaum möglich. Die Straße daneben ist allerdings zu stark befahren für Mischverkehr – hier besteht Optimierungsbedarf.

Verkehrsbelastung und Verkehrssicherheit

Die Verkehrsbelastung des Basisnetzes Alltagsradverkehr im Landkreis Erlangen-Höchstadt ist auf weiten Strecken in Ordnung. Dies ist unter anderem den vorhandenen Geh- und Radwegen und Wirtschaftswegen die für Kfz gesperrt sind geschuldet, aber auch verkehrsarmen Nebenstraßen. Ein Großteil der stark und sehr stark befahrenen Strecken sind Wunschlinien, die aktuell nicht sicher fahrbar sind – unter anderem wegen der Verkehrsbelastung. Die Verkehrsbelastung ist letzten Endes allerdings nur ein Hilfsmittel, um einen viel relevanteren Faktor zu untermauern: Die Verkehrssicherheit. Denn am Ende des Tages ist das Ziel des Projektes, dass ein Radwegenetz entsteht, das durchgehend und komfortabel befahrbar ist, aber letztendlich vor allem eins: Sicher.

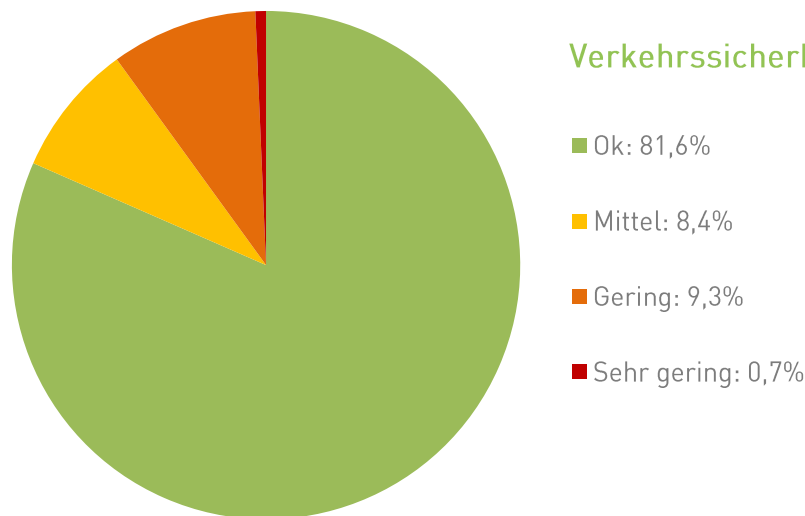
Dies kann auf verschiedenen Wegen erreicht werden: Verkehrsarme Nebenstraßen können ebenso sicher befahrbar sein, wie separate Radverkehrsführungen, oder Wirtschaftswegen. Schade, aber nicht ungewöhnlich ist, dass viele der vorhandenen Geh- und Radwege am Ortseingang enden und am Ortsausgang wieder beginnen. Die Ortsdurchfahrt selbst muss im Mischverkehr befahren werden und das bei teilweise sehr starkem Verkehr. Die Geschwindigkeiten sind zwar gedrosselt, dennoch ist die gemeinsame Nutzung der Fahrbahn in vielen Fällen unangenehm. Das hängt auch damit zusammen, dass viele Ortsdurchfahrten auf Grund der Bebauung eher eng sind und die Überholabstände nicht unbedingt eingehalten werden. Um hier Abhilfe zu schaffen, bieten die verschiedenen Führungsformen des Radverkehrs einen ersten Ansatzpunkt um aktiv zu werden und auch innerorts die Verkehrssicherheit zu verbessern. Hilfestellung zu diesem Thema finden Sie in *Anlage VI Führungsformen im Radverkehr*. Details zu Verkehrsbelastung und -sicherheit sind in *Anlage V Qualitätskriterien Alltagsradverkehr*, S. 3 bis 5 erläutert.

Verkehrsbelastung



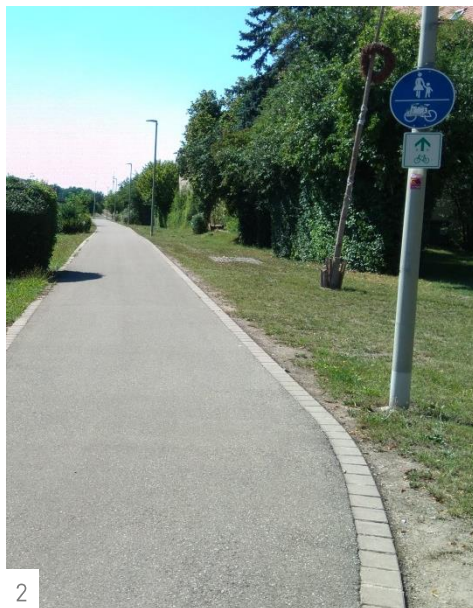
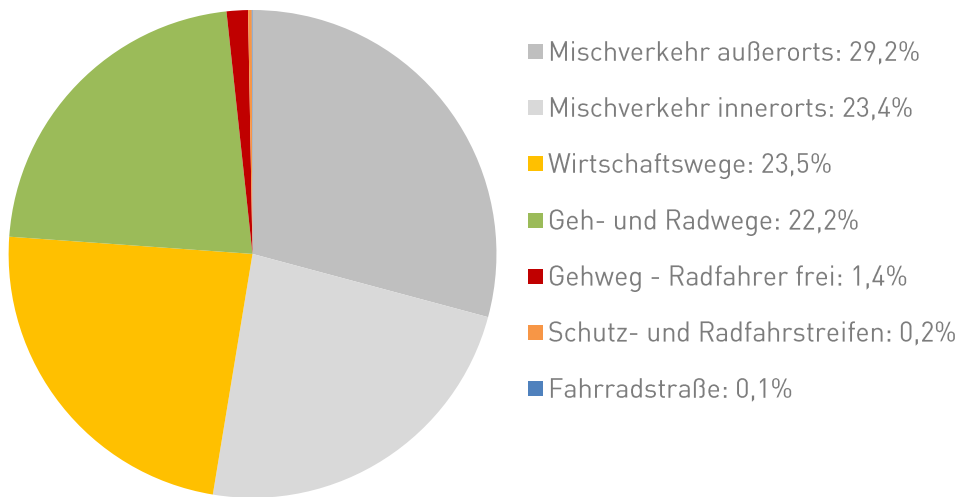
1

Verkehrssicherheit



2

Grafiken: Die Grafiken zeigen, dass Verkehrssicherheit und Verkehrsbelastung eng verbunden sind. Doch während die Verkehrsbelastung sich rein auf Zahlen konzentriert, fließen bei der Verkehrssicherheit weitere Faktoren, wie Geschwindigkeiten des Verkehrs, Sicht, Topographie etc. ein.



Führungsform

Für die Führungsform gelten ähnliche Aussagen wie für die Verkehrsbelastung: Grundsätzlich ist die Situation im Landkreis nicht schlecht. Rund ein Viertel des Alltagsradnetzes ist mit Radinfrastruktur ausgestattet, wobei ein Großteil Geh- und Radwege sind. Das ist erfreulich und ein durchaus positives Signal. Das selbe gilt für die zahlreichen Wirtschaftswege im Netz, die von Radfahrern genutzt werden können.

Doch insbesondere für die Wunschlinien, die aktuell noch nicht fahrbar sind, wird großteils der Bau eines Radweges erforderlich sein – teils unter schwierigen Bedingungen. Hinzu kommt die Problematik der Ortsdurchfahrten und die nicht vorhandene Radinfrastruktur auf diesen Strecken. Die Grafik links zeigt, dass auf fast 25% des Netzes innerörtlicher Mischverkehr statt findet. Möglichkeiten wie Radfahr- oder Schutzstreifen werden bislang kaum genutzt, ebenso wie Fahrradstraßen. Teils ist dies den Verkehrsstärken, der engen Bebauung und den mangelnden Querschnitten geschuldet, dennoch wäre hier sicherlich an vielen Stellen Potential für mehr.

Die Optionen zum Thema Führungsformen und die Bewertung einzelnen Varianten, sowie Informationen zum Thema Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen sind in *Anlage VI Führungsformen im Radverkehr* ausführlich dargestellt.

Neben diesen streckenbezogenen Ausführungen werden nachfolgend noch einige Einzelmaßnahmen und Standorte im Landkreis Erlangen-Höchstadt vorgestellt, die besonders herausgestochen sind.

Bild 1: Leider keine Seltenheit: Der Ort beginnt, der Radweg endet. Daher muss oft im Ort im Mischverkehr gefahren werden. Das ist insbesondere bei starkem Verkehr unangenehm. Innerörtliche Radverkehrsführungen sind in solchen Fällen wünschenswert, wobei wichtig ist, dass auf ausreichende Breiten geachtet wird, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten.

Bild 2: Dass es auch anders geht, zeigt dieser Geh- und Radweg innerorts, der Fußgänger und Radfahrer komplett abseits des Kfz-Verkehrs führt.

Positive Führung durch Markierungen

Bodenmarkierungen sind ein hilfreiches Mittel, um mit wenig Aufwand eine große Wirkung zu erzielen. Im Landkreis Erlangen-Höchstadt wird dies immer wieder wirkungsvoll eingesetzt.

Fahrbahnmarkierungen dienen zur seitlichen Begrenzung, um auf Problemstellen aufmerksam zu machen, zur Führung an kritischen und unübersichtlichen Stellen und um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Hinzu kommt die erhöhte Sichtbarkeit weißer Markierungen bei Dunkelheit und Nässe – vor allem auch in den Wintermonaten ein Zugewinn an Sicherheit für die Radfahrenden. Insbesondere auf überregionalen und regionalen Haupttrassen müssen bei ausreichenden Breiten seitliche Markierungen Standard sein.

Die Abbildungen zeigen Beispiele für sinnvolle Markierungen an Geh- und Radwegen im Landkreis:

- **Bild 1** ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit seitlichen Begrenzungslinien. Eine sinnvolle Maßnahme, sofern die Breiten ausreichen.
- **Bild 2** zeigt ein Beispiel für den Einsatz von seitlichen Begrenzungslinien an Stellen, die gesteigerte Aufmerksamkeit erfordern. Das Bild zeigt deutlich, dass die Linien auch bei Nässe und schlechter Sicht gut erkennbar sind. Diese Maßnahme kann sinnvoll sein, wenn Stellen besondere Aufmerksamkeit erfordern, die Breiten aber nicht ausreichen, um am kompletten Radwege Begrenzungslinien zu haben.
- **Bild 3** zeigt, wie Rotmarkierungen dazu beitragen, Radfahrer klar zu führen. Zudem steigt durch die deutliche Markierung die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs. Auch bei Furten eignet sich diese Art der Markierung häufig.
- **Bild 4** ist ein Beispiel, wie bereits beim Straßenbau für deutliche Führung gesorgt werden kann. Durch verschiedenfarbige Pflastersteine ist eine klare Trennung von Fußgängern und Radfahrern gegeben.





Nicht nur zur Führung an Geh- und Radwegen, auch an Problemstellen und Überleitungen tragen Bodenmarkierungen zur Orientierung bei. Dies wird auf den positiven Beispielen links deutlich, die im Zuge der Ortsbefahrungen entstanden sind:

- **Bild 1:** Überleitung in den Mischverkehr. Die Markierung mit Pfeil und Radpiktogramm ist so angelegt, dass die Radfahrenden sanft übergeleitet werden, ohne Absätze und Kanten. Eine Weiterführung auf einem Schutz- oder Radfahrstreifen wäre allerdings wünschenswert, um die Radfahrenden nicht im Mischverkehr alleine zu lassen.
- **Bild 2:** Mit einer deutlichen Mittelmarkierung erfolgt eine Trennung der Fahrtrichtungen. So kann an unübersichtlichen Stellen für mehr Sicherheit gesorgt werden.
- **Bild 3:** An der Straßenquerung werden Fußgänger und Radfahrer sowie die Fahrtrichtungen der Radfahrer mit Hilfe von Bodenmarkierungen deutlich geführt.
- **Bild 4:** Die Radfahrer werden im Kreuzungsbereich ohne Kanten auf die Höhe der Fahrbahn geführt. Rotmarkierungen machen den Radfahrstreifen deutlich, die Haltelinie für den Radverkehr ist leicht vorgezogen, um die Radfahrer im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs zu halten.
- **Bild 5 und 6:** Furtmarkierungen an zwei Kreuzungen von Geh- und Radweg und Nebenstraßen. Die Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs wird erhöht und es ist deutlich sichtbar, dass Radfahrende kreuzen können. Die Rotmarkierung in Bild 6 sorgt potentiell für noch mehr Aufmerksamkeit, als die Markierung in Bild 5, aber beide Lösungen sind definitiv sinnvoll.

Dies waren nur einige positive Beispiele aus dem Landkreis, die zeigen, wie man Situationen radfahrfreundlich gestalten kann. An anderen Stellen wurde allerdings auch Entwicklungsbedarf festgestellt.

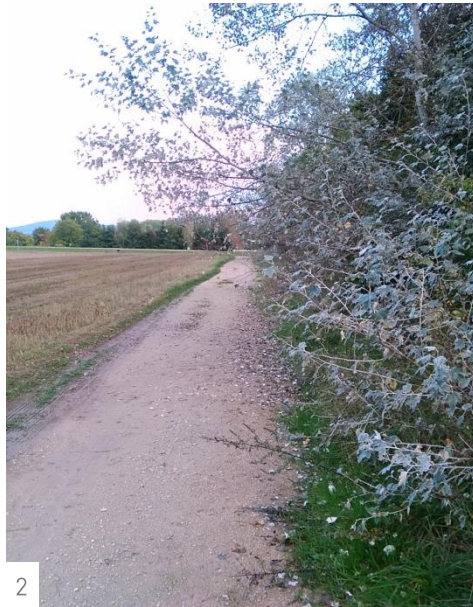
Entwicklungspotentiale

Während den Befahrungen gab es auch immer wieder Situationen, in denen Entwicklungsbedarf festgestellt werden musste. Auf vier Beispiele soll hier stellvertretend eingegangen werden:

- **Bild 1:** Das Verkehrszeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ bedeutet auch, dass hier keine Radfahrer entlang fahren dürfen. Damit dürfte die Strecke nicht in das Radwegenetz integriert werden. Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ oder Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ schaffen hier einfache Abhilfe.
- **Bild 2:** Der Bewuchs nimmt dem Radweg die Breite. Radfahrer können den Weg kaum sinnvoll nutzen, besonders bei Begegnungsverkehr wird es heikel. Regelmäßiger Rückschnitt des seitlichen Bewuchses schafft hier einfache Abhilfe.
- **Bild 3:** Grundsätzlich ist es durchaus positiv, wenn sich am Radweg Hinweise auf schlechte Wegezustände o.ä. finden. Dem Hinweis „Radfahrer absteigen“ kommen Radfahrende allerdings in der Regel nicht nach. Zudem wird so flüssiges Fahren verhindert. Ein solches Schild kann also keine Dauerlösung für einen Geh- und Radweg sein – hier muss an einer radgerechten Lösung gearbeitet werden.
- **Bild 4:** Der Radweg endet an einer Schranke. Bei Baustellen am Radweg sollte eine Umleitung ausgewiesen werden, um die Radfahrer nicht alleine zu lassen.

Alle diese Beispiele wurden auch in den Datenblättern der Problemstellen aufbereitet und mit Lösungsvorschlägen für die Baulastträger versehen. Auch weitere Stellen mit Handlungsbedarf sind dort dargestellt, daher wird an dieser Stelle nicht näher darauf eingegangen.

An dieser Stelle wurde nur auf vier einfach lösbare Maßnahmen eingegangen, große Potentiale liegen auch in der Weiterentwicklung des Netzes und der Schließung von Netzlücken. Auf diese langfristig angelegten Maßnahmen wird bei den Handlungsempfehlungen (S. 41) eingegangen.



Zwischenfazit zum Status des Alltagsradnetzes

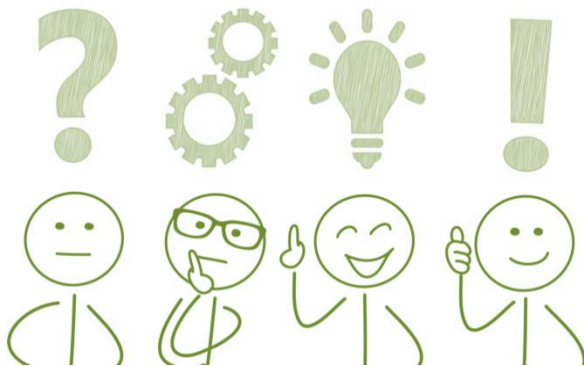
Das ist gut:

- ✓ Separat geführte Radwege
- ✓ Führung des Radverkehrs auf Wirtschaftswegen
- ✓ Wegführung auf wenig befahrenen Straßen
- ✓ Asphaltierung vieler Wege
- ✓ Erste innerörtliche Führungsmaßnahmen, wie Schutzstreifen
- ✓ In einigen Kommunen wird bereits verstärkt mit Bodenmarkierungen gearbeitet, um Problemstellen zu entschärfen

Hier gibt es Potential:

- ✗ Radverkehrsführungen die flüssiges Fahren verhindern
- ✗ Führungen im Mischverkehr auf zu stark befahrenen Straßen
- ✗ Häufig keine Radverkehrsführung innerorts
- ✗ Zu schmale Wege
- ✗ Wegepflege teilweise mangelhaft
- ✗ Problem- und Gefahrenstellen (Poller, Straßenquerungen etc.)
- ✗ Ungeeignete Führungsformen (z. B. „Gehweg – Radfahrer frei“ – Details dazu in *Anlage VI Führungsformen*)

Nachdem nun der Status quo im Landkreis Erlangen-Höchstadt bekannt ist, ist wichtig, dass die Förderung des Radverkehrs weiter vorangetrieben wird. Zu diesem Zweck wurden Handlungsfelder für zukünftige Maßnahmen definiert, die zu einer nachhaltigen Weiterentwicklung des Alltagsradverkehrs beitragen. Um dies zu schaffen, sind alle Baulastträger gefordert – Staat, Landkreis, Kommunen, Radverkehrsbeauftragte und weitere Beteiligte müssen gemeinsam aktiv werden, um langfristige Verbesserungen zu erzielen.



4

Handlungsfelder Radverkehrsförderung

Die Potenziale der Radverkehrsförderung
sind groß:

- zur Reduktion des Verkehrsaufkommens
 - zur Entlastung der Finanzen
 - für die Zufriedenheit der Menschen
-

1. Wer kümmert sich um das Thema Radverkehr?

Nachfolgend werden Handlungsfelder zur Förderung des Alltagsradverkehrs im Landkreis Erlangen-Höchstadt vorgestellt. Damit geht der Auftrag von topplan zu Ende, denn Umsetzungen vor Ort können wir aus der Ferne nicht koordinieren. Die Fragen, die sich aus diesem Umstand ergeben sind: Wer koordiniert die weitere Umsetzung der Maßnahmen? Wer kümmert sich von nun an um die Belange des Radverkehrs im Landkreis? Wer ist Verantwortlich, damit die Projektergebnisse nicht im Sande verlaufen?

Radverkehrsförderung ist ein umfassendes Thema und erfordert personelle Kapazität. Häufig wird Radverkehr als Themenbereich in anderen Abteilungen der Verwaltung, wie ÖPNV, Wirtschaftsförderung oder Klimaschutz mitbetreut. Da all diese Abteilungen aber auch andere Aufgabengebiete haben, ist Radverkehr in vielen Fällen nur Beiwerk für die Mitarbeiter, kein prioritärer Bestandteil des Arbeitsalltags. Betrachtet man allerdings den Stellenwert, den umweltfreundliche Mobilität in den vergangenen Jahren erlangt hat, ist es unerlässlich einen festen, dauerhaften Ansprechpartner in der Verwaltung zu haben, der sich mit Radverkehrsförderung auseinandersetzt. Im Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde das erkannt und die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten geschaffen. Dieser wird sich um die Belange des Radverkehrs kümmern – ein wichtiger Schritt für die Zukunft.

Dass der Landkreis auf einem guten Weg ist, zeigt auch die Resonanz der Kommunen bei Besprechungsrunden und Diskussionen – es ist selten, dass in Radverkehrsprojekten so gut wie alle Bürgermeister persönlich aktiv sind und sich Zeit für Planungen und Gespräche nehmen.

Mit dem Radverkehrsbeauftragten hat der Landkreis also eine klare Anlaufstelle für Kommunen und Bürger geschaffen – das sollte regelmäßig publik gemacht werden. Wichtig ist hier eine klare Definition und Kommunikation der Zuständigkeit: Was kann der Radverkehrsbeauftragte leisten und was vielleicht auch nicht?

Der Radverkehrsbeauftragte des Landkreises sollte sich auf Ebene der Verwaltung um die Belange der Radfahrenden kümmern und sich mit Straßenbaulastträgern und Interessensgruppen vernetzen. So kann dafür gesorgt werden, dass z. B. auch bei Verkehrs- und ÖPNV-Planungen der Radverkehr mit bedacht wird und es eine koordinierende Schnittstelle im Verwaltungsapparat gibt. In diesem Zuge ist auch die Umsetzung des Alltagsradwegekonzeptes und die Abarbeitung der Handlungsempfehlungen und Zielsetzungen ein wichtiger Aufgabenbereich. Innerhalb der Landkreisverwaltung ist zudem eine Vernetzung des Radverkehrs mit Tiefbauabteilung, Regionalentwicklung, ÖPNV, Tourismus und den Verantwortlichen für Öffentlichkeitsarbeit notwendig.

Auch auf kommunaler Ebene ist wichtig, dass Radverkehr bei zukünftigen Planungen (z. B. Bauleitplanung) berücksichtigt wird. Eigene Radverkehrsbeauftragte wird es eher nur in Städten und größeren Kommunen geben. Dennoch sollten in den Gemeinden feste Ansprechpartner definiert werden, die für die Belange des Radverkehrs zuständig sind und mit der verantwortlichen Stelle des Landkreises kooperieren. Die genaue Ausgestaltung kann flexibel sein – wo in großen Städten ein eigener Radverkehrsbeauftragter eine gute Lösung ist, ist für kleine Gemeinden z. B. ein Ansprechpartner beim Bauamt oder der Bürgermeister selbst sinnvoll. Wichtig ist, DASS es feste Ansprechpartner gibt, damit das Thema Radverkehr nicht in den Verwaltungsstrukturen untergeht.

Mit der Festlegung von festen Ansprechpartnern kann so ein strukturiertes und langfristig aktives „Netzwerk Radverkehr“ ins Leben gerufen werden, das vereint an der Weiterführung der Radverkehrsförderung arbeitet – denn gemeinschaftlich ist die Erreichung von Zielen (auch auf politischer Ebene) in den meisten Fällen einfacher.

2. Partizipation in der AGFK



Die AGFK Bayern ist ein eingetragener Verein, der 2012 mit Unterstützung der Bayerischen Landesregierung ins Leben gerufen wurde. Zentrale Ideen sind die Gründung eines Netzwerks und der regelmäßige Erfahrungsaustausch untereinander. So gibt es eine Vielzahl an Informationsbroschüren und Erfahrungsberichten, die den Mitgliedern zugänglich sind und es ermöglichen, von guten Ideen zu lernen und sich auszutauschen.

Dass sich dies bewährt, zeigt sich auch an der Mitgliederzahl – einst waren es 38 Gründungsmitglieder, mittlerweile sind es 83 Gemeinden, Städte und Landkreise, die dem Netzwerk angehören und die Tendenz ist steigend. So wächst eine Gemeinschaft, die es sich zum Ziel gesetzt hat, die Förderung des Radverkehrs auch in den administrativen Strukturen zu verankern und den Radverkehr als Baustein der Mobilitätsentwicklung nachhaltig zu etablieren.

Auch der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat sich entschieden, Teil der Gemeinschaft sein zu wollen. 2018 fand mit dem Beschluss des Kreisausschusses zum Beitritt in die AGFK der erste Schritt auf dem Weg zur Mitgliedschaft statt. 2019 folgte die Vorbereitung des Landkreises. Diese war so erfolgreich, dass der Landkreis als Mitglied auf Probe in die AGFK aufgenommen wurde.

Die Selbstverpflichtung der Gemeinschaft lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- **Mehr Infrastruktur:** Radverkehr benötigt entsprechenden Platz im öffentlichen Raum – im fließenden und ruhenden Verkehr
- **Mehr Radkultur:** Radfahren soll ein positives Image im Stadtbild und in der Kreiskultur haben, bzw. bekommen
- **Mehr Sicherheit:** Das Fahrrad muss sich als sicheres Verkehrsmittel etablieren, denn Sicherheitsbedenken stehen der Radnutzung im Alltag im Weg
- **Mehr Umweltschutz:** Die Erhöhung des Rad- (und Fuß-)verkehrs-Anteils im Modal Split trägt wesentlich zu einer umweltfreundlichen Nahmobilität und damit zu Umwelt- und Klimaschutz bei
- **Mehr Austausch:** Übergreifende Konzepte sind wichtig im Radverkehr – sowohl auf Gemeinde- als auch auf Landkreisebene. Daher ist der Austausch mit Nachbarn und Partnern unerlässlich, um vom Wissen der anderen zu profitieren und nicht an jedem Ort „das Rad neu zu erfinden“
- **Mehr Messbarkeit:** Einheitliche Messverfahren fördern die Vergleichbarkeit und zeigen transparent auf, wie der Status quo von Gemeinde, Landkreis oder Stadt ist

Diese Punkte zeigen, die Mitgliedschaft ist kein Selbstläufer – es gehen durchaus Verpflichtungen für den Landkreis damit einher. Zugleich ist das gemeinsame Netzwerk mit den gemeinsamen Zielen eine der großen Stärken der AGFK. Um davon zu profitieren, ist wichtig, an den Angeboten zu partizipieren und sich in die Gemeinschaft einzubringen. Der neue Radverkehrsbeauftragte hat hier diverse Möglichkeiten um aktiv zu werden. So kann er als Teil eines großen Netzwerks die Radverkehrsförderung im Landkreis vorantreiben und dafür sorgen, dass auch die Hauptbereisung ein Erfolg wird und der Landkreis das Beste aus der Mitgliedschaft in der AGFK mitnimmt.

3. Umgang mit Problem- und Gefahrenstellen

In den vorhergehenden Kapiteln wurde bereits auf die Erfassung und Analyse von Problem- und Gefahrenstellen eingegangen. Es sollte selbstverständlich sein, wird aber hier dennoch noch einmal erwähnt: Die Behebung der Problem- und Gefahrenstellen ist von großer Wichtigkeit für die nachhaltige Radverkehrsförderung.

Mit den an die Baulastträger ausgegebenen Datenblättern liegen bereits Handlungsempfehlungen zu den einzelnen Problemstellen vor – machen Sie sich daran diese umzusetzen. Dies wird in manchen Fällen recht simpel sein – Bodenmarkierungen lassen sich beispielsweise sehr schnell aufbringen. In anderen Fällen ist die Situation komplexer – wenn eine Brückenverbreiterung wünschenswert wäre, lässt sich das sicherlich nicht ad hoc veranlassen. Beginnen Sie also mit den kurzfristigen Maßnahmen, verlieren Sie aber die mittel- und langfristigen nicht aus den Augen. Falls Sie in manchen Situationen nicht weiter wissen: Fragen Sie andere Kommunen, Radverkehrsexperten, Verkehrsbehörden oder Fachbüros.

Die Bilder zeigen einerseits Problemstellen, andererseits Beispiele aus dem Landkreis, wo ähnliche Problematiken bereits entschärft sind – manchmal trägt es zum Umgang mit Problemstellen bei, von anderen zu lernen.

Bild 1: Unübersichtliche Kurve – Gegenverkehr wird erst spät gesehen.

Bild 2: Mittelmarkierungen sorgen für klarere Fahrverhältnisse.

Bild 3: Der gemeinsame Geh- und Radweg endet plötzlich. Die Radfahrenden werden zu einer abrupten Überleitung in den Mischverkehr gezwungen.

Bild 4: Hier erfolgt die Überleitung in den Mischverkehr fließend, ohne scharfe Kurven oder Bordsteine. Für die Auffahrt auf den Radweg gibt es eine Querungshilfe, um die Straße sicher zu kreuzen.

Bild 5: Umlaufschranken sind ein Hindernis für Radfahrende, komfortable Durchfahrt ist kaum möglich. Zudem sind sie auf Grund der Farbe und der Position in der Kurve schlecht sichtbar.

Bild 6: Die beiden Poller sind am seitlichen Rand des Weges angeordnet. Damit ist in der Mitte genügend Platz zur Durchfahrt – auch mit Lastenrad oder Kinderanhänger. Auf Grund der Signalfarbe sind die Poller gut sichtbar (eine Bodenmarkierung zur besseren Sichtbarkeit wäre eine gute Ergänzung).



1



2



3



4



5



6

4. Fortschreibung und Weiterentwicklung des Netzes im Alltags- und Freizeitbereich

Im Zuge des Konzeptes wurden Netzlücken herausgearbeitet, Wunschlinien definiert und Prioritäten auf regionaler Ebene festgelegt. Dies ist einerseits sinnvoll, damit Ideen und Anregungen nicht verloren gehen, sondern langfristig dokumentiert sind. Andererseits ist es auch ein positives Signal nach außen, an Politik und Bevölkerung, wo der Landkreis Erlangen-Höchstadt nun mit einem abgestimmten Konzept auftreten kann und so zeigt, dass eine gemeinsame Linie existiert.

Neben diesen eher ideellen Aspekten geht es nun darum die erfassten Lücken zu schließen und so die Situation des Radverkehrs vor Ort tatsächlich zu verbessern. Hierzu fällt den Baulastträgern eine wichtige Rolle zu, denn letztendlich sind sie es, die für Neubau und Lückenschlüsse verantwortlich sind.

Je nach Baulastträger gibt es verschiedene Möglichkeiten Mittel zu akquirieren und Baumaßnahmen voranzutreiben, die Baulastträger stellen aber auch verschiedenen Anforderungen an Verkehrsstärken etc. So übernimmt das Staatliche Bauamt oft erst ab einer gewissen Verkehrsbelastung die Trägerschaft für den Bau straßenbegleitender Radwege. Liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke darunter, ist der Bau eines Radweges in Sonderbaulast durch die Gemeinden eine Option. Für Kreisstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen sind Spielräume für Entscheidungen oft etwas größer. Für alle Baulastträger ist allerdings eine der größten Herausforderungen der Grunderwerb. Damit stehen und fallen die meisten Radwegprojekte und daher ist es sinnvoll, hier im Zweifel baulastträgerübergreifend aktiv zu werden. Oft ist es beispielsweise für eine Kommune einfacher mit Grundstücksbesitzern zu verhandeln und diese zu überzeugen, als für das Staatliche Bauamt.

Zusammenarbeit und Durchhaltevermögen sind bei dem komplexen Thema der Lückenschlüsse ein zentrales Element – denn das Thema ist kein Sprint, vielmehr ein Marathon.

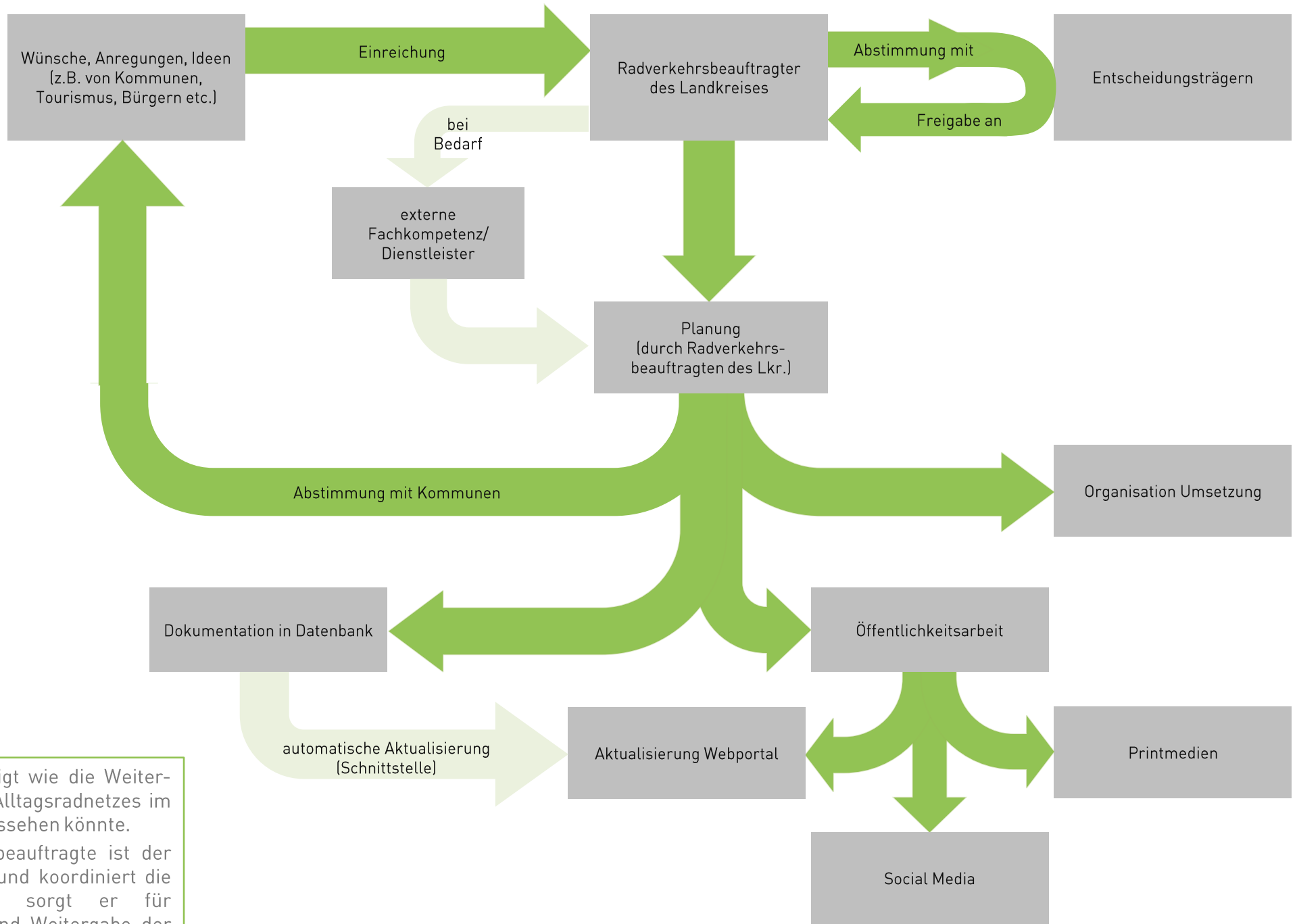
Das sich etwas tut im Bereich der Radverkehrsförderung zeigt das Bayerische Radwegebauprogramm 2020 – 2024 für Bundes- und Staatsstraßen, mit dem neben den gängigen und etablierten Fördermöglichkeiten weitere 200 Millionen Euro in Radwegbau investiert werden.

Auch das Projekt „Radnetz Bayern“, in dessen Rahmen ein überregionales Alltagsradwegenetz für ganz Bayern konzipiert und ausgewiesen werden soll zeigt, dass das Thema Radverkehr in der Politik angekommen ist. Dadurch eröffnen sich immer wieder neue Möglichkeiten, wobei es sinnvoll ist, am Ball zu bleiben und sich konstant über potentielle Förderungen zu informieren.

Wichtig ist, dass neben der Dokumentation der Lückenschlüsse auch die Weiterentwicklung und Fortschreibung des Netzes vorangetrieben wird. Das bedeutet, dass auch in Zukunft bei Straßenbauprojekten, insbesondere auch an den definierten Wunschlinien, auf die Berücksichtigung des Radverkehrs geachtet werden muss. Daher ist es wertvoll einen Radverkehrsbeauftragten im Landratsamt zu haben, der als koordinierende Instanz die Berücksichtigung des Alltagsradwegekonzeptes in Zukunft sichert und die Abstimmung und Kommunikation mit den Baulastträgern übernimmt. *Anlage III Tabelle Entwicklungsmaßnahmen* leistet in diesem Zusammenhang wichtige Hilfestellung. Dort sind die Netzlücken aufgeführt, inklusive des Status quo der Planungen und wissenswerten Informationen zu den Achsen.

Auch die Erweiterung des Netzes um sinnvolle Achsen und die Integration neuer fahrbarer Verbindungen fällt in diesen Bereich – so kann langfristig ein abgestimmtes Netz gewährleistet werden. Wie die Prozesse hierbei aussehen können, zeigt das folgende Schaubild.

Weiterentwicklung Radangebot



Das Schaubild zeigt wie die Weiterentwicklung des Alltagsradnetzes im Landkreis ERH aussehen könnte. Der Radverkehrsbeauftragte ist der Ansprechpartner und koordiniert die Abläufe. Zudem sorgt er für Kommunikation und Weitergabe der Informationen unter allen Beteiligten.

Neben den Abläufen und Prozessen des Alltagsradverkehrs, gibt es im Landkreis Erlangen-Höchstadt Potential im **Freizeitradbereich**. Während einige Kommunen bereits Teil des Freizeitradprojektes des Landkreises Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim waren, gibt es in anderen Gemeinden noch keinerlei Aktivität in diesem Bereich. Hier gibt es Potential für die Zukunft!

Auch wenn der Landkreis nicht unbedingt durch Tourismus geprägt ist, ist das Thema Naherholung für die Bevölkerung nicht zu vernachlässigen. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass attraktive Freizeittouren auch von Einheimischen gerne erkundet werden. Es ist also denkbar das Angebot in dieser Hinsicht auszubauen.

In der Vergangenheit gab es im Landkreis bereits eine Karte mit Radtouren. Diese ist aber mittlerweile vergriffen und die Touren sind nicht mehr durchgehend ausgewiesen. Hinzu kommt, dass es den Radtouren teilweise an Charme fehlt – eine Tour die „ERH 1“ heißt inspiriert wahrscheinlich kaum jemanden zum radeln.

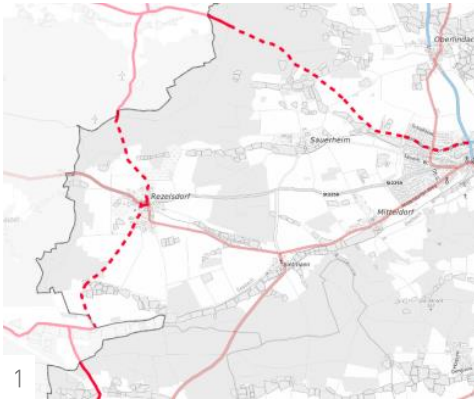
Bevor allerdings an neue Touren gedacht wird, wäre sinnvoll, den Bestand zu evaluieren und zu prüfen, wo Handlungsbedarf ist. Folgende Punkte sind im Zuge des Projektes aufgefallen und seien hier stellvertretend genannt:

- Es sind noch diverse veraltete Radtourenschilder montiert.
- Teils wird auf der Wegweisung auf Radwege hingewiesen, die dann nicht mit Einhängern beschildert sind. Ein Beispiel ist der Aurachtal-Radweg im Gebiet von Herzogenaurach.
- Vom Landkreis Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim aus sind teilweise Strecken ausgewiesen, die nicht weiter geführt werden. Das ist insbesondere der Fall, wenn die Strecken in Bereiche führen, die nicht Teil des Freizeitradprojektes waren.
- Teilweise führen theoretisch Radwege durch den Landkreis, die nicht ausgewiesen und zudem im Landkreis unbekannt sind (z.B. Reichswald-Fränkische Schweiz Radweg). Diese konnten im Rahmen des Alltagsradprojektes nicht berücksichtigt werden, da sie auf Freizeittrassen verlaufen.

Diese Punkte sind nur stellvertretend für das Thema des Freizeitradverkehrs genannt. Beispielbilder dazu sind auf der nächsten Seite zu sehen. Insgesamt könnte es sicher einen Mehrwert für die Einwohner bringen, wenn im Anschluss an das Thema des Alltagsradverkehrs auch der Freizeitradverkehrs mehr Aufmerksamkeit bekommt und so die Attraktivität des Landkreises weiter gesteigert wird.

Sollte es soweit kommen, ist nachfolgend ein mögliches Vorgehen kurz skizziert. Es handelt sich dabei nur um einen ersten Grobentwurf, der ggf. noch weiter verfeinert und nach den Wünschen des Landkreises gestaltet werden muss:





1



2



3



4



5



6

Sollte sich der Landkreis entscheiden, das Thema Freizeittouren aufzugreifen, gibt es Punkte, die mit bedacht werden sollten. Die Bilder links stellen ein paar dieser Punkte exemplarisch vor.

Bild 1: Kartenausschnitt aus dem Randbereich des Landkreises. Die gestrichelt dargestellten Wege sind Freizeitverbindungen, die von Seiten des Landkreises Neustadt an der Aisch-Bad Windsheim ausgeschildert sind. Die Wegweisung in Gegenrichtung ist aktuell nicht vorhanden, da die Strecken reine Freizeitachsen sind, die im Rahmen des Alltagsradkonzeptes nicht berücksichtigt werden konnten. An den Knotenpunkten mit dem Alltagsradwegenetz wurden aber bereits Zielwegweiser geplant, um hier eine zukünftige Erweiterung der Wegweisung einfach umsetzen zu können.

Bild 2: Auf dem Wegweiser ist der Aurachtal-Radweg ausgewiesen. Allerdings ist der Radweg selbst nicht mit Einhängern beschildert. Daher ist für die Radfahrer, die sich an der Wegweisung orientieren absolut unklar, wann sie den Aurachtal-Radweg erreicht haben und wo er entlang läuft. Ein Verweis auf nicht ausgeschilderte Radwege ist daher nicht hilfreich für die Radfahrer.

Bild 3 und 4: Teilweise sind im Landkreis Routenplaketten montiert, die auf frühere Radtouren verweisen. Diese Art der Wegweisung entspricht nicht dem bundesweitem Standard und wird nicht empfohlen. Hinzu kommt, dass die Wegweisung lückenhaft und teils ungepflegt ist. Im Rahmen der Planung der Wegweisung im Alltagsradprojekt sind diese Wegweiser zum Abbau vorgesehen. Sollte man Touren durch den Landkreis führen wollen, können diese mit Einhängelplaketten in die Wegweisung integriert werden.

Bild 5: An manchen Stellen im Landkreis sind Routenplaketten in die Wegweisung integriert, die auf alte Landkreistouren verweisen. Da die Wegweisung lückenhaft und die Touren nicht gepflegt sind, sollten diese Relikte der Vergangenheit entfernt werden.

Bild 6: Dieses Bild stammt aus dem Nachbarlandkreis Forchheim. Am Wegweiser sind diverse Einhängelplaketten montiert, wie es auch der Standard der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) vorgibt. Auf diese Art könnten auch im Landkreis Erlangen-Höchstadt Radtouren in die Wegweisung integriert werden. Details zu den bisher schon berücksichtigten Touren zeigt Seite 48.

5. Innerörtliche Radverkehrsplanung

Neben regionalen Lückenschlüssen stellt sich immer wieder heraus, dass besonderer Knackpunkt der Radverkehrsförderung die innerörtliche Radverkehrsführung ist. Häufig ist es so, dass sich die Radfahrenden entlang von Hauptverkehrsachsen außerorts auf gut ausgebauten Radwegen, die eine hohe Verkehrssicherheit und schnelles Radfahren ermöglichen, fortbewegen können – so auch in vielen Teilen des Landkreises Erlangen-Höchstadt. Das ist gut, jedoch enden Radwege oft abrupt am Ortseingang. Die Radfahrenden werden in den Mischverkehr geleitet und sich selbst überlassen – in vielen Fällen mit einem ungeeigneten Übergang.

Bei stark befahrenen Straßen kann die innerörtliche Führung auch ein Verkehrssicherheitsproblem darstellen. Umfragen zeigen, dass sich nicht einmal 10% der deutschen Bevölkerung in solchen Situationen sicher fühlen. Folge ist, dass viele Menschen deswegen auf das Rad im Alltagsverkehr verzichten. Die Förderung des Radverkehrs muss daher insbesondere bei der (gefühlten) Verkehrssicherheit der Radfahrenden ansetzen.

Führungsformen sind hierzu ein probater Lösungsansatz – auf ihr Potential wurde bereits verwiesen. *Anlage VI* stellt diese Thematik ausführlich dar. Neben den Führungsformen wurden bei den Befahrungen vor Ort auch Verkehrsbelastungen und besondere Problemstellen erfasst. Detailplanungen für Ortsdurchfahrten würden allerdings den Rahmen sprengen. Auch weil die Führung der Radfahrenden auf Grund der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen oft schwierig umzusetzen ist und individuelle Betrachtungen erfordert. Daher ist es nötig, kritische Ortsdurchfahrten im Einzelnen zu betrachten. Verkehrsschauen mit Kommune, Straßenbaulastträgern, Polizei, Verkehrsbehörde und Radverkehrsbeauftragten sind empfehlenswert, um gemeinsam an Lösungsansätzen zu arbeiten.

Bei der innerörtlichen Planung für Radfahrer stößt man immer wieder auf die gleichen Konflikte – teilweise sind hier unbequeme Entscheidungen notwendig. Einige Bedenken lassen sich aber auch argumentativ entkräften. Stellvertretend folgende Beispiele:

- **Dafür reicht der Platz nicht aus:**
Oft ein valides Argument, da viel Städte und Dörfer dicht bebaut sind und kaum zusätzlichen Platz bieten. Dennoch fördert der Ansatz „Da kann man nichts machen.“ den Radverkehr nicht. Es gilt zu prüfen, ob z.B. nach Auflösung von Mittelmarkierungen oder Parkplätzen Platz für Radinfrastruktur vorhanden wäre, oder ob andere Maßnahmen wie Temporeduktionen greifen.
- **Auflösung von Parkplätzen zu Gunsten des Radverkehrs:**
Hier ist es zunächst notwendig Angebot und Nachfrage zu betrachten: Wer nutzt die Parkplätze? Gibt es andere Stellplätze unweit entfernt? Kann ein Kompromiss gefunden werden – z. B. einseitige Parkplätze?
- **Tempo 30 in Ortsdurchfahrten:**
Ein kritisches Thema, das aktuell in wenigen Fällen Anwendung findet, auch auf Grund der Regularien im Straßenverkehr. Dennoch sollte es nicht komplett außer Acht gelassen werden, denn Lärmschutz, Kindergärten und Seniorenheime können bereits ausschlaggebende Argumente für Temporeduktionen sein. Hinzu kommt eine elementare Prämisse des Verkehrswesens: „Sicherheit vor Flüssigkeit“. Diese muss für alle Verkehrsteilnehmer greifen – also auch für Radfahrer.

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer geht der Flüssigkeit des Verkehrs vor.

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung in der Fassung vom Juli 2009; zu den §§ 39 bis 43 Absatz 1 Satz 5



1

Neben den rein streckenbezogenen Aspekten, ist die Führung an Knotenpunkten von immenser Bedeutung, besonders in stark befahrenen Gebieten. Sie muss zum einen sicher zum anderen auch komfortabel für den Radfahrenden sein – lassen Sie das nicht außer Acht. Hier können Markierungslösungen und die Führung der Radfahrenden im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs einen wertvollen Beitrag zur Sicherheit der innerörtlichen Verkehrsführungen leisten.

Für all diese Themen gibt es keine Pauschallösungen. Es kommt extrem stark auf die Situation vor Ort an. Gegebenenfalls kann auch die Beteiligung der Bevölkerung wertvolle Hinweise und Impulse geben. Denn letztendlich geht es darum, den Radverkehr für die Einwohner im täglichen Leben zu fördern, daher ist es sinnvoll die Bürger mit einzubeziehen.

Es ist damit zu rechnen, dass Umsetzungen teils schwierig werden und es in vielen Fällen dicke Bretter zu bohren gibt. Dennoch lohnt sich am Ende die Mühe. Für eine nachhaltige Mobilität und zufriedene Bürger.



2



3

Bild 1: Musterbeispiel für die Führung des Radverkehrs an einem Knotenpunkt. Die Radfahrenden werden im Sichtfeld des Verkehrs geführt und durch die Rotmarkierung ist unmittelbar ersichtlich, dass Radfahrende kreuzen.

Bild 2: Auch dieses Beispiel aus dem Landkreis Erlangen-Höchstadt zeigt, dass die Aufmerksamkeit des Verkehrs durch Markierungen gesteigert werden kann. Autofahrer sehen deutlich, dass mit Radfahrenden zu rechnen ist und die Radfahrer wissen, wo sie entlang fahren sollten.

Bild 3: Innerörtlicher Schutzstreifen mit Radpiktogramm – auch hier wird klar: Es findet Radverkehr im Fahrbahnraum statt.

6. Einheitliche Radwegweisung

Für das Alltagsradwegenetz im Landkreis Erlangen-Höchstadt wurde im Laufe des Projektes Wegweisung entsprechend der FGSV („Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen“) geplant. Die Bestellung soll voraussichtlich 2022 erfolgen, damit werden die ersten Ergebnisse des Alltagsradkonzeptes sichtbar.

Hier ist das Engagement des Landkreises hervorzuheben, der sich erfreulicherweise um die Finanzierung der Erstbeschilderung kümmert. Ein wertvoller Beitrag für eine lückenlose und einheitliche Führung der Radfahrer. Auch die landkreisweite Montage soll in diesem Zuge ausgeschrieben werden, um die zügige Installation der Wegweiser zu sichern.

Auch die Kommunen und Baulastträger wurden in das Projekt Beschilderung eingebunden und die Planungen mit den Verantwortlichen abgestimmt. Ebenso wurden Freigaben aller Beteiligten eingeholt, um einen reibungslosen Ablauf zu sichern.

Neben der Neuinstallation fehlender Wegweiser ist auch die Mängelbeseitigung im Bestand durchaus sehr relevant. Denn allein mit der Erstbeschilderung ist es nicht getan – auch die bereits installierten Wegweiser müssen gepflegt werden, damit die durchgehende und logische Führung gesichert ist.

Damit ist ein übergreifendes Wegweisungskonzept für das Alltagsradwegenetz im Landkreis Erlangen-Höchstadt geschaffen. Für die Zukunft gilt es, dieses auch weiter zu pflegen. Dabei ist einerseits das Thema Qualitätsmanagement relevant. Andererseits ist auch das Datenmanagement wichtig, denn eine Datenbank mit einem gemeinsamen, einheitlichen und nutzbaren Kataster trägt viel dazu bei, die Qualität der Wegweisung langfristig zu erhalten. Die Pflege der Daten kann z.B. der Radverkehrsbeauftragte übernehmen.



1



2



3

Bild 1: Verschmutzte Wegweiser und ein veraltetes Schild darunter – hier besteht Handlungsbedarf.

Bild 2: Die Wegweiser wurden im Rahmen des Projektes mit NEA montiert. Sie sind grundsätzlich in gutem Zustand, allerdings sollte der Bewuchs gekürzt und der Pfosten begradigt werden.

Bild 3: Teils konnte Bestand problemlos übernommen werden.

Die Planung der Wegweisung erfolgt über die Definition von Zielen:

- Das **Fernziel** gibt die übergeordnete Richtung an und ist vor allem für Fernradler sowie Ortsunkundige relevant.
- Das **Nahziel** gibt die nächste Ortschaft oder Sehenswürdigkeit an und spricht unter anderem auch die Ortskundigen an. Es ermöglicht eine flexible und individuelle Routenwahl.

In der Regel wird das Fernziel an oberer Stelle, das Nahziel darunter genannt. In dichten Netzen oder im ländlichen Raum, können Fern- und Nahziel den gleichen Stellenwert haben.

Zudem ist die Art der Wegweiser relevant:

- An Knotenpunkten des Radnetzes, wo eine Entscheidung ansteht (Radwegenetz in drei oder mehr Richtungen), müssen zwingend **Zielwegweiser** geplant werden. Zudem werden Zielwegweiser auch an Knotenpunkten von Radwegenetz und Hauptverkehrsachsen angebracht, um Radfahrende vom Straßennetz auf das empfohlenen Radnetz zu leiten oder/und weil Zielwegweiser an Grund ihrer Größe besser sichtbar sind. Zielwegweiser enthalten Richtungs-, Ziel- und Distanzangabe sowie ggf. Piktogramme.
- An Standorten mit einer reinen Richtungsentscheidung werden neutrale **Zwischenwegweiser** eingesetzt. Sie enthalten lediglich eine Richtungsangabe und werden eingesetzt um Richtungswechsel zu weisen, wenn keine verkehrsbedeutende Verbindung gekreuzt wird. Sie können außerdem auf freier Strecke ohne Versatz eingesetzt werden, um die Routenwahl zu bestätigen.



Bild links: Ein neutraler Zwischenwegweiser.

Bild rechts: Ein Pfeilwegweiser mit Ziel- und Distanzangaben

Neben den Ziel- und Zwischenwegweisern besteht die Möglichkeit Rundtouren und Fernradwege mit Hilfe von Einhängeplaketten auszuweisen. Grundsätzlich war das Thema Freizeitradverkehr nicht Bestandteil des Projektes, daher wurden die Radrouten an sich nicht evaluiert. Da es aber durchaus einige Radwege gibt, die durch den Landkreis Erlangen-Höchstadt führen und deren Ausschilderung für eine lückenlose Führung notwendig ist, wurden folgende Touren mit in die Planungen aufgenommen:

- Aischtalradweg
- Bayernnetz für Radler
- D-Netz Route 11
- Erlangen-Pegnitztal-Radweg
- FO 2 (Radtour des Nachbarlandkreises Forchheim)
- FO 4 (Radtour des Nachbarlandkreises Forchheim)
- FO 13 (Radtour des Nachbarlandkreises Forchheim)
- Fürstbischöfliche Tour
- Jakobus-Pilgerradweg
- Kräuter-Rundweg
- Regnitz-Radweg (Tal- und Kanalroute)
- TeichKulturRunde

Die Auflistung beinhaltet die neuen Touren aus dem Projekt mit NEA, die selbstverständlich erhalten werden müssen, da es dazu umfassendes Karten- und Infomaterial gibt und die Routen betreut werden. Bei den Fernradwegen hat sich die Auswahl auf die Touren, die Teil des Bayernnetz für Radler sind beschränkt. Zusätzlich wurden die Touren aus dem Landkreis Forchheim mit dem Verantwortlichen abgestimmt und integriert, ebenso wie der neu ins Leben gerufene Jakobus-Radpilgerweg.

Für die Zukunft wäre es sicher denkbar hier anzusetzen und das Freizeitangebot im Landkreis auszubauen. Näheres dazu ist in Handlungsempfehlung 4 erläutert.

7. Weiterentwicklungen Radabstellinfrastruktur

Ein wesentlicher Basisbaustein der Radinfrastruktur sind flächendeckende, dezentrale Fahrradparkplätze. Erhebliche Defizite bei den Fahrradparkmöglichkeiten oder fehlende Abstellmöglichkeiten sind oft Alltag für Radfahrer. Insbesondere an Knotenpunkten des ÖPNV, Bahnhöfen, bei großen Arbeitgebern, weiterführenden Schulen, aber auch in Ortszentren sind gute Radparkanlagen ein wichtiger Komfort-Faktor im Alltagsradverkehr. An einzelnen Standorten radgerechte Abstellmöglichkeiten zu haben, reicht nicht aus. Ziel sollte ein flächendeckendes Netz aus dezentralen Radparkmöglichkeiten mit einheitlichen Standards sein, um die Mobilitätsinfrastruktur landkreisweit zu optimieren.

Zu diesem Zweck wurden im Rahmen der Befahrung bereits 60 Radparkanlagen an zentralen Punkten im Landkreis Erlangen-Höchstadt betrachtet und mit Hilfe von Datenblättern analysiert. Der Leitfaden in *Anlage VII Fahrradparken und Mobilstationen* wurde bereits im Vorfeld zum Abschlussbericht an die Kommunen ausgegeben und zeigt, wie gute Radparkanlagen aussehen können.

Beratende Unterstützung durch den Landkreis kann bei der Weiterentwicklung der Radparkinfrastruktur sinnvoll sein. Denn die konkrete Umsetzung von Radparkanlagen in Kommunen scheitert oft nicht am Willen, sondern an Wissen und Personalkapazitäten. Es gibt schlichtweg niemanden, der sich mit den Themen Fahrradparken und Weiterentwicklung der Infrastruktur ausführlich beschäftigen kann. Wenn es hier im Landkreis zum übergreifenden Austausch zwischen lokalen und regionalen Radverkehrsverantwortlichen kommt, können weitere Anreize zum Verzicht auf das Auto geschaffen werden – damit wäre ein großer Schritt hin zur intermodalen Mobilität getan.

Bild 1: Überdachte Radparkanlage mit radgerechten Anlehnbügel, inklusive Sitzgelegenheit und Schließfächern in Mühlhausen.

Bild 2 und 3: Zielgruppenspezifische Radparkmöglichkeiten am Landratsamt Erlangen-Höchstadt. Wer den ganzen Tag sein Rad abstellen möchte, kann die überdachten Bügel in der Tiefgarage nutzen. Wenn es schnell gehen muss, stehen unmittelbar am Haupteingang zahlreiche Anlehnbügel zur Verfügung.



1



2



3

Ein Wegenetz und dessen Infrastruktur ist nur so gut wie sein Unterhalt!

8. Qualitätsmanagement als Schlüsselfaktor

Es wurde bereits an einigen Stellen darauf verwiesen, wie wichtig Datenpflege und Aktualität der Raddaten sind. Doch wie soll das Ganze aussehen? Wie können Daten aktuell gehalten werden? Wer ist zuständig und woher weiß man überhaupt von Mängeln vor Ort?

Oftmals geraten nach Projektabschluss ganze Wegenetze und Beschilderungssysteme in Vergessenheit. Kontrolle und Netzentwicklung sind nicht geregelt und es gibt keine klaren Zuständigkeiten. Kaputte Wegweiser und zugewachsene Radparkanlagen tragen nicht dazu bei Radverkehr zu fördern. Um dem entgegen zu wirken, bedarf es eines professionellen Qualitätsmanagements der Radinfrastruktur – und das baulastübergreifend. Nur so können Ergebnisse zeitintensiver Projekten langfristig gesichert werden.

Für ein effektives und nachhaltiges Qualitätsmanagement sind folgende Säulen von Bedeutung – teilweise wurden diese in den bisherigen Handlungsempfehlungen schon vorgestellt, denn Qualitätsmanagement ist eine absolute Schnittstellenaufgabe:

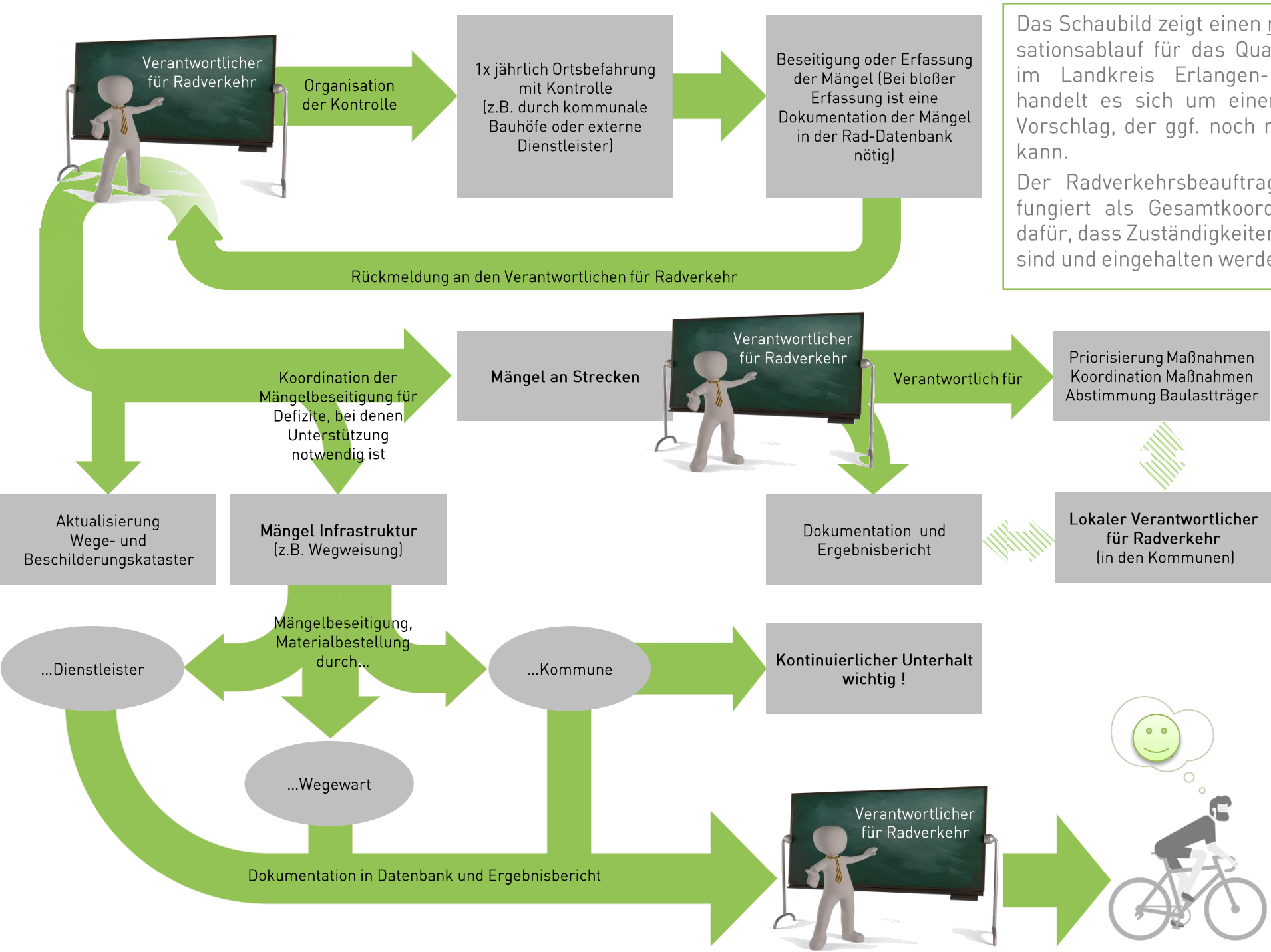
- Ernennung eines **Gesamtkoordinators** (Verantwortlicher für Radverkehr im Lkr.) und klare Aufgabenverteilungen: Verantwortlichkeiten müssen definiert und kommuniziert werden
- Jährliche **Kontrolle des Radwegenetzes** vor Ort im Hinblick auf Mängel und Handlungsbedarf
- **Weiterentwicklung** des Radnetzes in Bezug auf Routenführung, Wegezustand etc.
- **Datenmanagement** in Form einer Datenbank, um Daten langfristig sichern, pflegen und aktualisieren zu können
- **Kommunikation** mit Kommunen, Bürgern und übergeordneten Belangsträgern (Straßenbauamt, Verkehrsbehörden, Forst etc.)

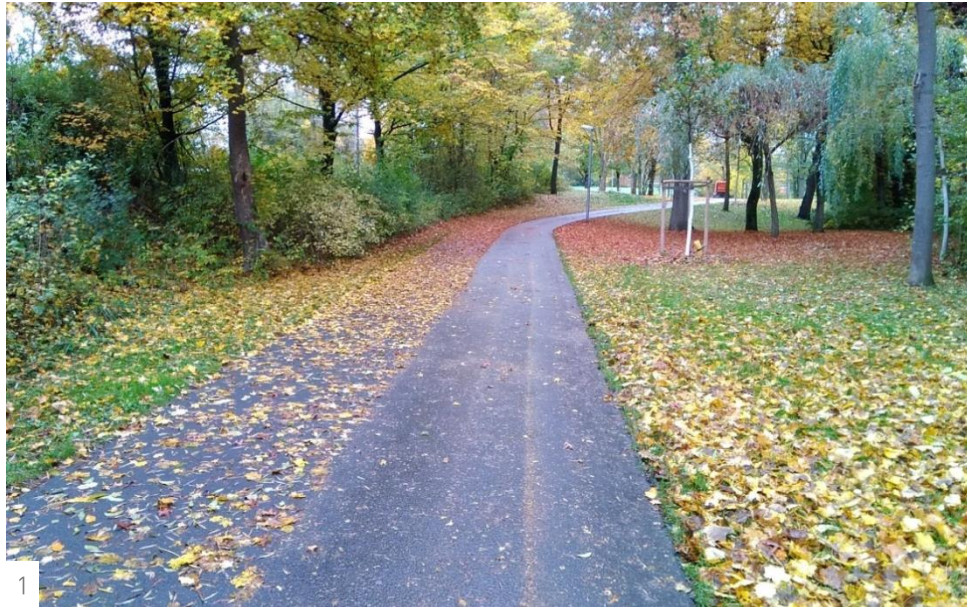
Das Zusammenspiel dieser Faktoren und wie ein Qualitätsmanagement beispielsweise aussehen kann, zeigt das folgende Schaubild.

Kontrolle und Qualitätsprüfung

Das Schaubild zeigt einen möglichen Organisationsablauf für das Qualitätsmanagement im Landkreis Erlangen-Höchstadt. Dabei handelt es sich um einen exemplarischen Vorschlag, der ggf. noch modifiziert werden kann.

Der Radverkehrsbeauftragte im Landkreis fungiert als Gesamtkoordinator und sorgt dafür, dass Zuständigkeiten und Abläufe klar sind und eingehalten werden.





1



2



3

Dem Radverkehrsbeauftragten fällt im Qualitätsmanagement eine koordinative Schlüsselfunktion zu. Allerdings gibt es auch einige Aufgaben, die regelmäßig wiederkehren und selbstständig von den Baulastträgern koordiniert werden können:

- Die **regelmäßige Reinigung** der Radverkehrsanlagen von Laub, Sand, Schmutz etc. muss durch die Baulastträger etabliert werden. Auch Rückschnitt von Bewuchs und Pflege der Bankette sind hierbei wichtig, um ein gepflegtes Radwegenetz zu erhalten
- Zusätzlich sollte **nach Unwetterereignissen**, Sturm oder Hochwasser das Netz auf Mängel kontrolliert werden. Radverkehrsbeauftragte in den Kommunen und lokale Wegepaten können hier helfen, um den Zustand des Netzes während des Jahres im Auge zu behalten und die Verantwortlichen ggf. zu informieren
- Die Baulastträger sollten im Zuge des **Baustellenmanagements** stets den Radverkehr mit bedenken, sinnvolle Lösungen einplanen und eine durchgehende Führung der Radfahrer sichern. Die „*Richtlinien für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen*“ (RSA) unter Berücksichtigung des „*Leitfaden Baustelle*“ der AGFK Bayern e.V. zeigen dies auf. Auch *Anlage VIII Öffentlichkeitsarbeit* zeigt auf S. 26 wie Baustellenmanagement aussehen kann.
- Weitere **Kontrollmechanismen**, um über die Situation vor Ort informiert zu werden, sind unter anderem digitale Mängelmelder oder auch eine Mängel-Hotline, wo sich Bürger melden können, denen Probleme aufgefallen sind. Wichtig hierbei: Die Rückmeldungen müssen geprüft und abgearbeitet werden. Verhalten sie ungehört, kann das zu Unmut in der Bevölkerung führen

Achtung: Insbesondere auf besonders relevanten Strecken des Radwegenetzes, haben diese Aspekte hohe Priorität. Mindestens für (über-)regionale Haupttrouten (zu den Netzhierarchien s. Seite 16 ff.) muss stets die durchgehende Befahrbarkeit gesichert sein!

Bild 1: Das Beispiel zeigt, wie regelmäßige Reinigung die Qualität der Radverkehrsanlage steigert. Wenn das rutschige Laub entfernt ist, ist zügiges Fahren möglich.

Bild 2: Der seitliche Bewuchs mindert die Breite und senkt den Komfort.

Bild 3: Regelmäßiger Rückschnitt der Bankette ist ein sinnvoller Bestandteil eines umfassenden Qualitätsmanagements der Radinfrastruktur.

9. Datenhaltung und Management

Das Stichwort „Datenmanagement“ ist bereits mehrfach im Bericht gefallen. Aber was hat es damit auf sich?

Die Daten des Radwegenetzes wurden im Rahmen der Befahrungen vor Ort georeferenziert erfasst und im Büro professionell aufbereitet. Wichtig ist nun, dass die Datenbasis weiter gepflegt wird, dann steht einer effektiven Nutzung bei zukünftigen Planungen nichts im Wege.

Dies kann über das bestehende System erfolgen. Eine Option, die interessant sein kann ist aber auch die Nutzung der Datenbank der RIWA GmbH. RIWA hat als GIS-Dienstleister – in Zusammenarbeit mit topplan – ein spezialisiertes Rad- und Wanderwegemodul entwickelt, welches über das RIWA-GIS zur Verfügung steht. Auch topplan arbeitet mittlerweile nur noch mit diesem System und pflegt die Projektdaten dort. Für Landkreise, gibt es die Möglichkeit dieses Modul zu nutzen, es ist aber natürlich kein Muss für ein strukturiertes Datenmanagement. Auch unabhängig vom RIWA Rad- und Wandermodul, gibt es die Option über Dateiaustauschformate die Netzdaten zur weiteren Verwendung bereitzustellen.

Wichtig ist die Möglichkeit zu haben, Datenerfassung, -haltung und -pflege zu vernetzen und so eine umfassende Darstellung der aktuellen Radsituation zu bieten. Unerlässlich ist in diesem Zuge, die Daten konstant und einheitlich zu pflegen, um langfristig eine solide Datenbasis zu sichern. Auf dieser Basis können dann zukünftige Planungen und Qualitätskontrollen aufgesetzt werden.

Da dies eine große und verantwortungsvolle Aufgabe ist, ist es sinnvoll, eine feste Person zu haben, die sich um das Datenmanagement kümmert. Zu empfehlen ist, dass diese Aufgabe zentral beim Radverkehrsbeauftragten angesiedelt wird, der wiederum eng mit dem GIS-Verantwortlichen kooperiert. Der Radverkehrsbeauftragte kann die Daten pflegen und je nach Datenbank ggf. auch Schreibrechte verwalten und vergeben.

Je nach dem wie der Landkreis Erlangen-Höchstadt das Datenmanagement im Bereich Radverkehr gestaltet, wäre auch denkbar, dass die Kommunen selbstständig auf Raddaten zugreifen, um Anpassungen vorzunehmen. Wir empfehlen dann allerdings ein striktes Rechte-Management, um zu vermeiden, dass die Datenbasis durch Übereifer verfälscht, oder zu sehr verändert wird. Denn einheitliche Standards und Richtlinien sind verpflichtend einzuhalten, nur so kann Stückwerk vermieden werden.

Sollte sich der Landkreis für das RIWA GIS entscheiden, so wird es auch die Option einer mobilen Anwendung geben. Hierzu hat RIWA eine zum Rad- und Wanderwegemodul zugehörige App für den mobilen Einsatz vor Ort entwickelt. Dadurch können Bestandserschaffungen und Kontrollen der Radinfrastruktur im Gelände wesentlich optimiert werden – eine sinnvolle Ergänzung, um ein langfristiges Qualitätsmanagement zu etablieren.

Neben der wichtigen Datenbank im Hintergrund, die vor allem für das landkreisinterne Management sinnvoll ist, gibt es zur einfachen Ansicht der Projektergebnisse von topplan ein Webportal, in dem die gesammelten Informationen lagegenau in Karten eingeblendet werden können. Dieses Geoportal ist online abrufbar und kann helfen, einen schnellen Überblick über Faktoren wie Wegezustand oder -belag im Gebiet des Landkreises zu erhalten. Auch die punktuellen Problemstellen und die Wegweisung können in diesem Zuge betrachtet werden.

Auch auf die Wichtigkeit der Information der Bevölkerung sei hier noch einmal verwiesen. Denn Radverkehrsförderung funktioniert nur, wenn sie auch nach außen kommuniziert wird und die entsprechende Präsenz im öffentlichen Raum erfährt. Dazu ist Öffentlichkeitsarbeit zentral – hierauf wird in der folgenden separaten Handlungsempfehlung und in *Anlage VIII Radverkehrsförderung durch Öffentlichkeitsarbeit* eingegangen.

Weiterer Schritt im Radverkehrskonzept

Meldung vom 22.10.2021

Beschierungsplanung zur Prüfung an Gemeinden übergeben.

Erlangen. Es ist so weit: Die Beschilderungsplanung für die Fahrradwege im Landkreis ist da. Als entscheidender Baustein des Konzeptes für den Alltagsradverkehr haben die Gemeinden die Datenblätter zur Prüfung der Beschilderungsplanung erhalten. Das Radverkehrskonzept soll dann im Kreisausschuss im Dezember dieses Jahres vorgestellt werden, bevor es nächstes Jahr von der Planung in die Umsetzung geht. Alle bisherigen Schritte und Workshops sind intensiv mit allen Baulastträgern und angrenzenden Kommunen sowie weiteren Beteiligten abgestimmt, um die wichtigsten regionalen Verbindungen zu definieren. Landrat Alexander Tritthart freut sich über diesen „wichtigen Schritt, um den Radverkehr im Landkreis wegweisend zu stärken und auszubauen“.

Radverkehr in Erlangen-Höchstadt

Ziel des Radverkehrskonzeptes ist ein flächendeckendes Radwegenetz, das vor allem für Fahrten zur Schule, Arbeit oder zum Einkauf genutzt werden kann. Hierzu hat das beauftragte Planungsbüro topplan rund 600 Kilometer Radwege im Landkreis in Augenschein genommen, um diese optimal zu beschildern. Dass das Thema Radverkehr im Landkreis sehr gefragt ist, hat die Aktion STADTRADELN gezeigt. Dieses Jahr hat der Landkreis erstmals teilgenommen und kam gemeinsam mit den elf beteiligten Kommunen bayernweit auf Platz 14. Alle Ergebnisse der Aktion gibt es unter <https://www.stadtradeln.de/ergebnisse>.

Über das Projekt

Ein flächendeckendes Radwegenetz für den Alltagsradverkehr ist ein wichtiger Baustein im Beitrittsprozess zur Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern e.V. (AGFK). Das Projekt wird im Rahmen des Regionalmanagements vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



10. Erfolg durch Öffentlichkeitsarbeit

Will man mehr Menschen auf das Rad bringen, ist die Öffentlichkeitsarbeit ein zentrales Element. Nicht umsonst sind die geflügelten Worte der Public Relations „Tue Gutes und rede darüber“. Denn ein noch so gutes Radverkehrsmanagement nutzt nichts, wenn nicht die Bevölkerung über die Maßnahmen und Fortschritte informiert wird. Bei jeder Optimierung der Radinfrastruktur kann bzw. muss also darüber berichtet werden.

Im touristischen Radsegment gehört ein professionelles Marketing meist zum Standard. Der Alltagsradverkehr „hinkt“ eher hinterher. Die strategische Öffentlichkeitsarbeit aus dem Freizeit- und Tourismusbereich lässt sich – modifiziert – auf den Alltagsradverkehr übertragen. Das Stichwort ist „crossmediale Kommunikation“. Das bedeutet, dass News über alle Medienkanäle platziert werden. Sei es über Tagespresse, Radnetzportale, Homepage, Blog oder Social Media. Aber auch Veranstaltungen und einmalige Ereignisse sind möglich, ebenso wie Plakatmaßnahmen, die Teilung von Informationen via Social Media und die Einbindung der Bevölkerung über Workshops und Bürgerdialoge – je diverser, desto eher können verschiedene Zielgruppen, Alters- und Bevölkerungsschichten erreicht werden. All das trägt zur Bewusstseinsbildung bei und fördert den Radverkehr.

Je klarer die Kommunikation, desto eher werden Maßnahmen im Bereich Radverkehr gesehen und geschätzt, denn die beste Infrastruktur hilft nichts, wenn die Bürger nicht darüber informiert werden und sehen, welche Möglichkeiten sie mit dem Rad haben.

Was für Maßnahmen denkbar sind und wie das Thema Öffentlichkeitsarbeit im Detail angegangen werden kann, zeigt *Anlage VIII Radverkehrsförderung durch Öffentlichkeitsarbeit*.

Bild 1: Pressemitteilung auf der Homepage des Landkreises – so werden die Bürger auf dem laufenden gehalten und die Tagespresse kann bei Bedarf auf Informationen zurück greifen und diese verwenden – Online und Offline.

Bild 2: Flyer zum Stadtradeln 2021 – ein einfaches aber hilfreiches Mittel, um den Radverkehr ins Gespräch zu bringen.



Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Landkreis Erlangen-Höchstadt beteiligt sich in diesem Jahr gemeinsam mit elf Landkreisgemeinden an der internationalen Aktion STADTRADELN, dem Wettbewerb für Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität. Damit wollen wir gemeinsam ein Zeichen für Radverkehr und Klimaschutz setzen. Ab dem 8. Mai heißt es bei uns für drei Wochen: Radeln in Erlangen-Höchstadt. Das Fahrrad ist ein immer beliebteres Verkehrsmittel, um schnell und gesund von einem Ort zum nächsten zu kommen – besonders auf kurzen Strecken.

Mit einem eigenen Radverkehrskonzept unterstützt der Landkreis Erlangen-Höchstadt den Fahrradverkehr. Dadurch soll ein attraktives landkreisweites Radwegenetz entstehen, welches für Freizeitsfahrten, für die alltägliche Fahrt zur Arbeit zum Einkaufen oder in die Schule genutzt werden kann. Mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes werden dabei immer längere Strecken attraktiv. Ich bitte alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer während der Aktionswochen auf die geltenden Corona- und Abstandsregeln zu achten und weiterhin umsichtig zu bleiben. Bei der Bekämpfung der Pandemie kommt es auf jede und jeden Einzelnen von uns an.

In diesem Sinne: Machen Sie mit beim STADTRADELN 2021 und sammeln vom 8. bis 28. Mai Ihre geradelten Kilometer für sich, Ihr Team und den Landkreis Erlangen-Höchstadt. Ich freue mich auf einen klimafreundlichen Wettbewerb, viele Radlerinnen und Radler und wünsche allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern ein allzeit gutes, gesundes und vor allem unfallfreies Unterwegssein.

Viele Grüße

Ihr

Alexander Tritthart
Landrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt



stadtradeln.de

Eine Kampagne des Klima-Bündnis

Europäische Kommunen in Partnerschaft mit indigenen Völkern – für lokale Antworten auf den globalen Klimawandel!
Klimabuendnis.org

Ansprechpartner

Landratsamt Erlangen-Höchstadt
Matthias Nicolai
Regionalmanager
Tel: 09131 803-1271

regionalmanagement@erlangen-hoechstad.de

Mit dabei im Landkreis Erlangen-Höchstadt



Lokale und regionale Partner



Für alles gilt: Setzen Sie Prioritäten

Nach dieser Fülle an Informationen stellt sich unweigerlich die Frage: Wie soll man beginnen, die Empfehlungen umzusetzen?

Eine Einteilung der Handlungsempfehlungen in Prioritäten ist hilfreich für das weitere Vorgehen. Da dies je nach Kommune und Baulastträger variieren kann, folgende Leitfragen als Inspiration:

- Wie hoch ist die Gefahr für den Radfahrenden?
- Welches Potenzial hat die Maßnahme, z. B. in Bezug auf Schließung einer Netzlücke?
- Wie viele Radfahrende können erreicht werden?
- Gibt es Alternativen oder muss die Maßnahme sofort umgesetzt werden?
- Auf welcher Netzhierarchie liegt der Wegeabschnitt?
- Wie viele müssen an der Umsetzung beteiligt werden?

Wichtig ist, sich den Zeithorizont der Maßnahmen vor Augen zu führen und zu differenzieren, was schnell und problemlos möglich ist und wo mehr Vorarbeit einfließen muss. Es bietet sich an, drei Stufen zu wählen:

- Kurzfristige Maßnahmen (z. B. Entschärfung von Problemstellen)
- Mittelfristige Maßnahmen (z. B. Verbesserung Infrastruktur, Wegezustand etc.)
- Langfristige Maßnahmen (z. B. Schließung von Netzlücken und größere Baumaßnahmen)

Mit Hilfe dieser Abschätzungen kann ein Überblick über die Maßnahmen gewonnen werden und es trägt dazu bei die Empfehlungen zu clustern. Eine trennscharfe Abgrenzung ist sicher nicht möglich, aber die Priorisierung ist eine erste Hilfe, um einen groben Überblick zu erhalten. Insbesondere *Anlage III* und *IV*, die die Tabellen mit den Entwicklungsmaßnahmen und Ausbaustandards zeigen, leisten hier wichtige Hilfestellung.

Bild 1: Den Radweg regelmäßig von Laub zu befreien ist einfach.

Bild 2: Der groß angelegte Umbau einer Kreuzung ist ein größeres Projekt – die Abbildung zeigt allerdings, dass es möglich ist.



1



2

Kleine Schritte sind besser als keine Schritte...



Und zum Schluss: Schaffen Sie Verbindlichkeiten!

Ohne Frage: Die Behebung von Problemstellen, Datenhaltung, Öffentlichkeitsarbeit und die weiteren Themen sind wichtig. Netzentwicklung unter Einbezug von Hierarchien und Ausbaustandards ist sinnvoll. Letztendlich sind all diese Maßnahmen aber nur so gut wie ihre Umsetzung. Daher ist wichtig, im Zuge der Förderung des Radverkehrs Verbindlichkeiten zu schaffen.

Standards leben davon, dass sie eingehalten werden und es keine Ausnahmen gibt. Insbesondere im Kontext von Straßen- und Wegebau ist das nicht immer einfach. Nicht umsonst scheitern die meisten Radwege nicht am politischen Willen, sondern am Grunderwerb. Ähnliches gilt für große Projekte mit hohem Konfliktpotential – oft scheint es verlockend Ideallösungen und Vereinbarungen bei Seite zu schieben und den einfachsten Weg zu wählen. Damit sind aber Absprachen und Standards hinfällig.

Setzen Sie sich also mit den politischen Entscheidungsträgern zusammen und beschließen Sie gemeinsam, wo der Weg hinführen soll. Vereinbaren Sie feste Ziele zur Radverkehrsförderung und halten Sie die Ergebnisse verbindlich fest. Das hilft Ihnen und es hilft Ihren Kommunen, denn auch diese können sich darauf berufen und müssen nicht bei jeder Maßnahme neu rechtfertigen, warum z. B. ein Radweg von 2,00 Metern nicht ausreicht, oder der eine oder andere Parkplatz dem Radverkehr weichen muss.

Und wenn Anforderungen nicht erreicht werden können? In diesem Falle sollte man sich ein paar Fragen stellen: Wie wahrscheinlich ist es, dass eine Verbesserung der Situation möglich sein wird? Gibt es Alternativen, die optimiert werden können? Habe ich alles versucht, um den Anforderungen gerecht zu werden? Wenn dem so ist, ziehen Sie Konsequenzen und treffen Sie auch mal unbequeme Entscheidungen und am Ende: Schaffen Sie Verbindlichkeiten – für eine langfristige Verbesserung der Radsituation im Landkreis.

Die folgenden zehn Punkte zur Förderung des Alltagsradverkehrs fassen die vorgestellten Handlungsfelder noch einmal zusammen und zeigen mögliche Zielsetzungen für den Landkreis.



10-Punkte zur Förderung des Alltagsradverkehrs



Radverkehr ist eine dauerhafte, langfristige Aufgabe!



Zielsetzungen Radverkehrsförderung im Landkreis Erlangen-Höchstadt

- 1. Etablierung Netzwerk Radverkehr:** Zur Umsetzung des Alltagsradverkehrskonzeptes soll ein kreisweites Netzwerk Radverkehr ins Leben gerufen werden. Hierbei vertritt der Radverkehrsbeauftragte als koordinierende Stelle die Belange der Radfahrer und ist Ansprechpartner für Kommunen, Straßenbaulastträger und Bürger. Für eine effiziente Zusammenarbeit definieren auch die Kommunen feste Ansprechpartner rund ums Thema Rad. So können alle Verantwortlichen für Radverkehr gemeinsam die Förderung des Radverkehrs im Landkreis Erlangen-Höchstadt vorantreiben und an der Umsetzung der hier vorgestellten Zielsetzungen arbeiten.
- 2. Partizipation in der AGFK:** Der Landkreis Erlangen-Höchstadt ist bereits Mitglied auf Probe in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen in Bayern. Um von der Mitgliedschaft zu profitieren und das Netzwerk zu nutzen, ist aktive Partizipation bei den Angeboten notwendig und sinnvoll.
- 3. Behebung Problem- und Gefahrenstellen:** Bestehende Problemstellen und Hindernisse müssen entschärft werden, um Gefährdungen für Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer zu minimieren und den Komfort zu erhöhen. Hierzu wurden Datenblätter an die zuständigen Baulastträger übergeben, die Schritt für Schritt abgearbeitet werden.
- 4. Fortschreibung und Weiterentwicklung des Radnetzes im Alltags- und Freizeitbereich:** Netzlücken, die im Zuge des Alltagsradverkehrskonzeptes erkannt und dokumentiert wurden, werden unter Beachtung der Ausbauprioritäten und Netzhierarchien sukzessive geschlossen und bei künftigen Planungen mit bedacht. Zukünftige Netzlücken sollten ebenso berücksichtigt werden, wie die Potentiale des Freizeitradverkehrs, um die Attraktivität des Radfahrens weiter zu steigern.
- 5. Innerörtliche Radverkehrsplanung:** Die innerörtliche Radverkehrsführung ist von großer Bedeutung für die Nutzbarkeit und Durchgängigkeit des Radnetzes, besonders in dicht besiedelten Gebieten mit viel befahrenen Straßen. Das Radverkehrskonzept bildet die Grundlage für weitere innerörtliche Planungen, wobei der Fokus zunächst auf kritischen Einzelabschnitten liegen sollte. Langfristiges Ziel ist eine durchgehende Radinfrastruktur im gesamten Landkreis.
- 6. Einheitliche Radwegweisung:** Um eine lückenlose Führung der Radfahrer zu gewährleisten, wird durch den Landkreis eine Erstausrüstung einheitlicher Wegweiser für das regionale Alltagsradwegenetz beschafft. Mängel in der bestehenden Beschilderung müssen zudem beseitigt sowie fehlende Wegweiser ergänzt werden. Den Gemeinden liegen Datenblätter mit Informationen zu bestehenden Mängeln vor.
- 7. Weiterentwicklung Radabstellinfrastruktur:** Gute Radabstellanlagen sind ein Kernelement der Radverkehrsförderung. Für den Ausbau und die Optimierung der Fahrradparkplätze wurde ein einfach anwendbarer Leitfaden ausgearbeitet. Der Landkreis ist hierbei für die Radparkanlagen in seinem Verantwortungsbereich zuständig (z. B. weiterführende Schulen, sonstige Liegenschaften) und unterstützt bei Bedarf auch die Kommunen. Langfristiges Ziel ist ein Netz aus dezentralen Radparkanlagen unter Nutzung einheitlicher Standardelemente, um die Radinfrastruktur flächendeckend zu optimieren.
- 8. Qualitätsmanagement Radinfrastruktur:** Die Qualität der gesamten Radinfrastruktur muss fortlaufend kontrolliert und verbessert werden. Zu diesem Zweck wird ein langfristig orientiertes Qualitätsmanagementkonzept für alle zuständigen Straßenbaulastträger im Landkreis etabliert. In dem Zusammenhang werden das regionale Radwegenetz und die neue Radwegweisung regelmäßig analysiert und kontrolliert.
- 9. Datenmanagement:** Um auch in Zukunft den Überblick über Radinfrastruktur und Radwegenetz zu wahren und die Aktualität der Daten zu sichern, müssen die Informationen zentral verwaltet werden. Hierzu soll eine Radinfrastrukturdatenbank etabliert werden, um deren laufende Aktualisierung und Pflege sich der Radverkehrsbeauftragte kümmert. Ergänzungen wie ein Bürgerportal als zentrale Informationsplattform und ein digitaler Mängelmelder sind für die Zukunft denkbar.
- 10. Öffentlichkeitsarbeit:** Die Bevölkerung wird regelmäßig über positive Entwicklungen im Radverkehr auf dem Laufenden gehalten und mit Kampagnen zum Radfahren motiviert. Information und Motivation der Bürger über verschiedene Kanäle ist sinnvoll. Auch Aktionen wie Stadtradeln werden weiter forciert.

5

Ausblick

Wer für Autos und Verkehr plant,
bekommt Autos und Verkehr.
Wer für Menschen und (Frei-)räume plant,
bekommt Menschen und (Frei-)räume.

Übersetzung frei nach Fred Kent

Erstellung eines Radverkehrskonzeptes mit Schwerpunkt Alltagsradverkehr im Landkreis Erlangen-Höchstadt

Mit diesem Auftrag sind wir 2019 in das Projekt gestartet und haben uns auf den Weg gemacht, den Radverkehr im Landkreis gemeinsam mit Ihnen auf den Prüfstand zu stellen. Heute können wir mit Stolz auf die vergangenen Monate blicken.

Unzählige Eindrücke, Informationen, positive Begebenheiten und Entwicklungspotentiale konnten wir in dieser Zeit sammeln und für Sie aufbereiten. Das Projekt mag nun am Ende sein, die Grundlagenplanung abgeschlossen. Aber ist es auch das Ende? Nein, vielmehr ist ein Anfang getan – nun liegt es an Ihnen: Machen Sie sich auf den Weg und entwickeln Sie den Radverkehr weiter. Gemeinsam, als Landkreis, als Kommune, als Gemeinschaft.

Mit Ihrem Beitritt in die AGFK und der Stellenschaffung des Radverkehrsbeauftragten haben Sie bereits erste wichtige Schritte in die richtige Richtung unternommen. Das Spektrum an weiteren Maßnahmen ist breit gefächert und die Einbindung der Vertreter aus Politik und Administration ein wichtiger Schritt, um Ideen, Wünsche und Belange strukturiert weiterzuverfolgen.

Machen Sie so weiter, auf dass die Radverkehrsförderung in Ihrem Landkreis den Stellenwert behält, den Sie in den letzten drei Jahren bereits erfahren hat. Denn Radverkehr kann einen großen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität und zur Zufriedenheit der Menschen leisten – jetzt und in Zukunft.



Ein Herz für Radler.

