

Radverkehrskonzept

411-133-A/Fall

Datum: 22.02.22



Auftraggeber

Stadt Oberasbach
+49 (0) 911 9691-142
Rathausplatz 1
90522 Oberasbach

Auftragnehmer

PB Consult GmbH
Rothenburger Straße 5
904443 Nürnberg

Impressum

PB Consult
Planungs- und Betriebsberatungsgesellschaft mbH
Rothenburger Str. 5
90443 Nürnberg
Telefon: +49-911 32239-0
Telefax: +49-911 32239-10
www.pbconsult.de
info@pbconsult.de

Weitergabe an Dritte

Alle von der PB Consult GmbH zur Verfügung gestellten Unterlagen (Berichte, Pläne, Tabellen etc.) oder Teile daraus dürfen nur zum eigenen Gebrauch verwendet werden. Eine Veröffentlichung oder Weitergabe dieser Dokumente / Dateien an Dritte bedarf einer gesonderten, schriftlichen Zustimmung der PB Consult GmbH.

*Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird im Angebot nur die männliche Form verwendet.
Gemeint sind stets sowohl die weibliche als auch die männliche Form.

*Alle Hintergrundkarten stammen aus OpenStreetMap und stehen unter der Open Data Commons Open Database Lizenz (ODbL).

Inhalt

1.	Aufgabenstellung	4
2.	AP 1 – Vorüberlegungen.....	7
2.1.	Planungsraum.....	8
2.2.	Distanzen	9
2.3.	Stand der Netzplanung	10
2.4.	Radverkehrszählungen.....	10
2.5.	Erhebung ruhender Radverkehr	11
2.6.	Unfallanalyse	13
3.	AP 5 – Kommunikation, Beteiligung.....	15
3.1.	Arbeitskreis	15
3.2.	Zertifizierung	16
4.	AP 2 – Netzanforderungen und -konzeption.....	17
4.1.	Definition der Anforderungen.....	17
4.2.	Netzkonzeption	17
4.3.	AP 4 – Befahrung.....	21
5.	Soll-Ist Abgleich / Mängelanalyse.....	22
6.	Fazit und Maßnahmenkonzept.....	24
6.1.	Maßnahmen.....	25
6.2.	Verknüpfungspunkte	26
6.3.	Planungsprioritäten	28
6.4.	Fördermöglichkeiten	29
7.	Anhang	30

1. Aufgabenstellung

Die Stadt Oberasbach hat den AN mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt. Dies geschah vor dem Hintergrund des Zertifizierungsprozesses als Fahrradfreundliche Kommune durch die AGFK Bayern e.V., welche im November 2021 erfolgreich verlief. Zudem erfolgte die Durchführung verzahnt mit der Aktualisierung des Stadtentwicklungskonzeptes STEK und den beteiligten Fachbüros.

Das Vorgehen für das Radverkehrskonzept gliedert sich in unterschiedliche Schritte (Abbildung 1).



Abbildung 1: Vorgehen Radverkehrskonzept

Ziel ist es ein flächendeckendes attraktives und sicheres Radverkehrsnetz für die Stadt Oberasbach zu planen. Dabei werden die Ziele innerhalb Oberasbachs und in den angrenzenden Städten / Gemeinden angebunden durch:

- Schnelle und direkte Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Attraktive und lärmreduzierte Routen für den Freizeitradverkehr

Dabei soll eine Nutzung möglichst durch alle Bevölkerungsgruppen angestrebt werden.



Abbildung 2: Beispiel Radverkehrs Nutzung durch alle Bevölkerungsgruppen; <https://nationaler-radverkehrs-plan.de/de>

Dem Konzept liegen die vier Säulen der Radverkehrsförderung zu Grunde:

- Die **Infrastruktur** bildet den Grundbaustein für eine sichere und komfortable Mobilität
- **Service** bezeichnet Komponenten zur komfortablen Nutzung des Fahrrads in Verbindung mit einem attraktiven Gesamtangebot, wie beispielsweise die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, Leih- und Reparaturangebote, Abstellmöglichkeiten oder eine Bevorrechtigung des Radverkehrs auf bestimmten Routen
- Kontinuierliche Vermittlung von **Information** zu den Vorteilen und den Verbesserung der Rahmenbedingungen, z.B. durch Wegweisung und Übersichtstafeln sowie kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit
- die **Kommunikation** ist Schlüsselfaktor zur Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrssystems, z.B. durch Beteiligung von Bürger*Innen am Planungsprozess und Veranstaltungen

Die Komponente Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation liegt vorrangig im Zuständigkeitsbereich der Stadt. Die Wegweisung ist nicht Teil des Auftrags.

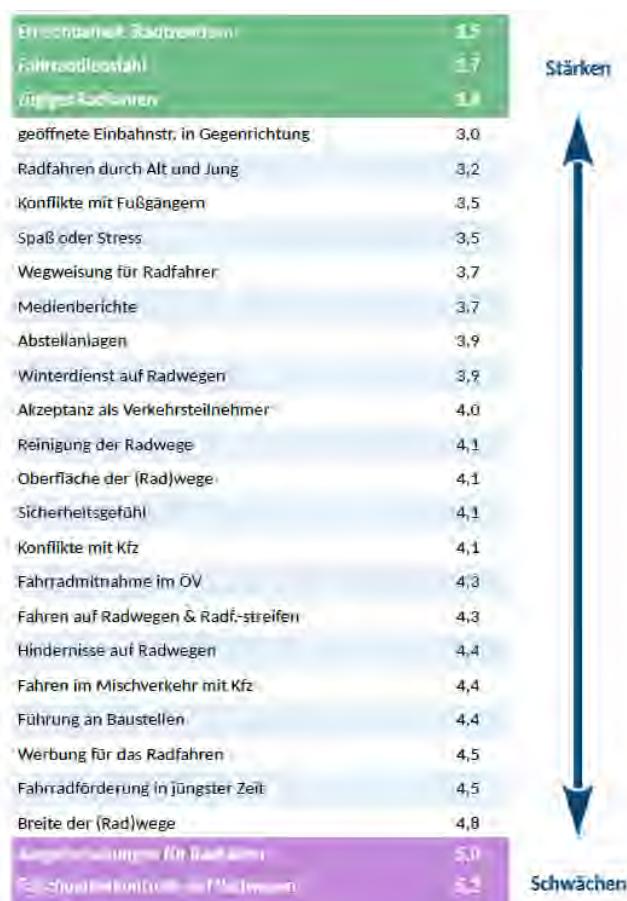


Abbildung 3: Vier gleichwertige Säulen der Radverkehrsförderung – AGFK Bayern

2. AP 1 – Vorüberlegungen

Im Rahmen einer Voranalyse wurden vorhandene Konzepte und Daten gesichtet. Darüber hinaus erfolgte eine Unfallanalyse sowie Radverkehrszählungen.

Der ADFC Klimatest¹ aus dem Jahr 2021 verdeutlicht mit einer Gesamtbewertung von 4,0 für die Stadt Oberasbach (Größenklasse unter 20.000 Einwohner) deutlich den Handlungsbedarf im Radverkehr.



Die 106 teilnehmenden Personen bewerteten am besten: die Erreichbarkeit des Stadtzentrums, wenig Raddiebstahl und die Möglichkeit des zügigen Radfahrens. Mangelhafte Bewertungen erhielten der Mangel an Radverkehrsförderung in letzter Zeit, die Breite der Radwege, die Ampelschaltung für Radfahrende und die mangelnde Falschparkerkontrolle auf Radwegen.

Abbildung 4: Auszug aus dem Fahrradklimatest für die Stadt Oberasbach 2021

¹ <https://fahrradklima-test.adfc.de>

2.1. Planungsraum

In der Stadt Oberasbach leben 18.479 Einwohner (Stand 04.01.2021), die sich auf den Hauptort sowie die sechs Ortsteile Altenberg, Kreutles, Neumühle, Oberasbach, Rehdorf und Unterasbach verteilen. Die Gemeinde liegt unmittelbar westlich der Stadt Nürnberg und ist Teil des Landkreises Fürth, Regierungsbezirk Mittelfranken. Der Untersuchungsraum umfasst das Stadtgebiet Oberasbachs mit den Ortsteilen sowie die Hauptverbindungen in die Nachbargemeinden und nach Nürnberg.

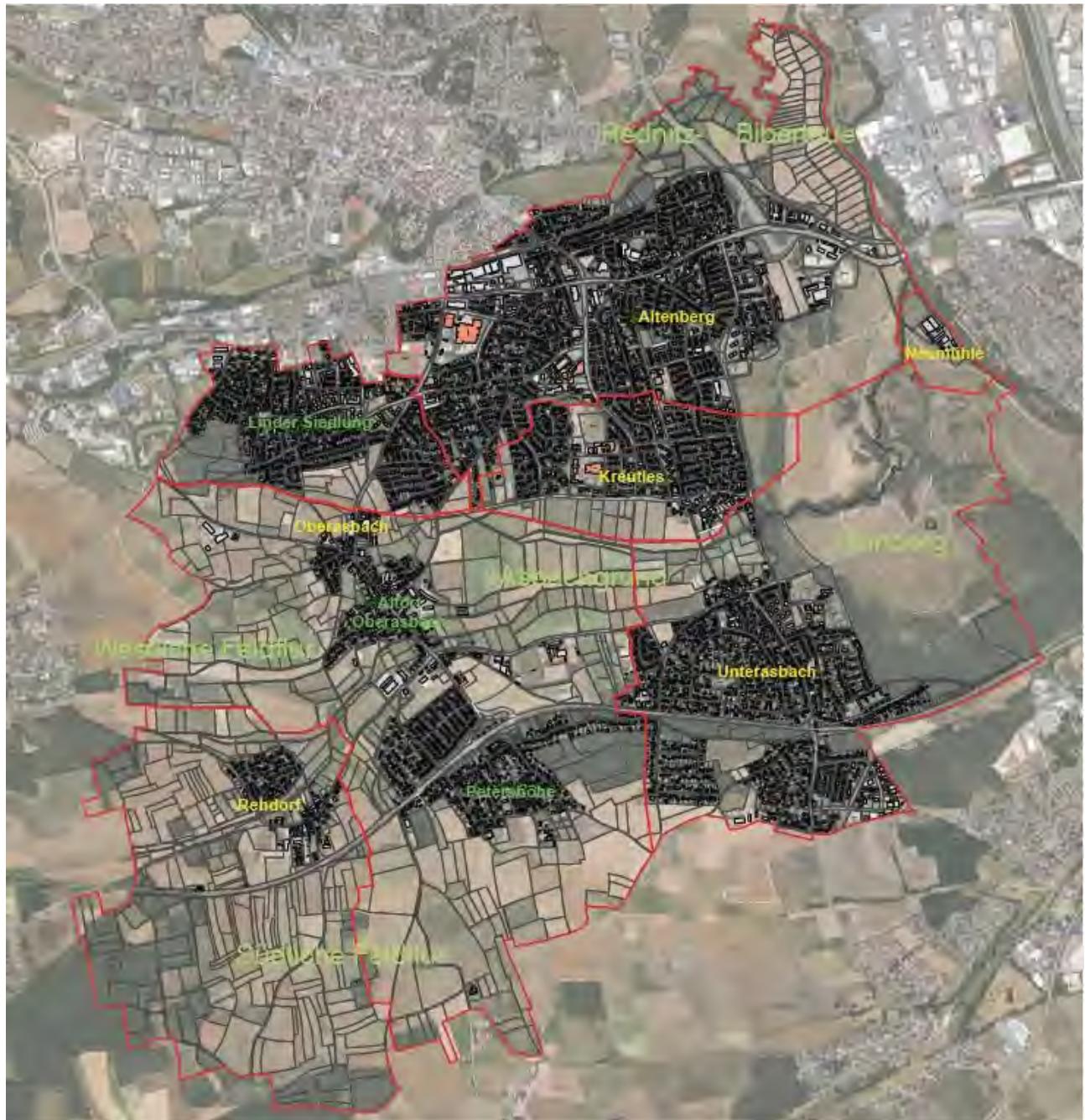


Abbildung 5: Planungsraum

2.2. Distanzen

Verschiedene Zielpunkte befinden sich innerhalb eines Radius von 10 km. Dies ist für den Alltagsradverkehr eine günstige Distanz. Darüber hinaus sind mit Pedelecs/E-Bikes Alltagsdistanzen von bis zu 15 km und mehr üblich.²

In dem genannten 10 km Radius befinden sich die Oberzentren Fürth und Nürnberg sowie die benachbarten Kommunen Stein und Zirndorf ebenso wie Markt Roßtal.

Innerhalb des Stadtgebietes liegen Distanzen unter 5 km vor und bieten damit für den Alltagsradverkehr sehr gute Voraussetzungen. Zudem liegen im Stadtgebiet kaum starke Steigungen an, so dass auch das Relief als fahrradfreundlich bezeichnet werden kann. Hierdurch ergibt sich ein großes Potenzial für die Realisierung eines hohen Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr.

Start: Rathaus Oberasbach	Zielpunkte	Entfernung (~km)
	Nürnberg Lorenzkirche	10
	Fürther Freiheit	6-7
	Rathaus Stein	5
	Zirndorf Marktplatz	2-3
	Gemeindeverwaltung Markt Roßtal	9

Abbildung 6: Zentrale Zielpunkte in der Umgebung der Stadt Oberasbach und jeweilige Distanz

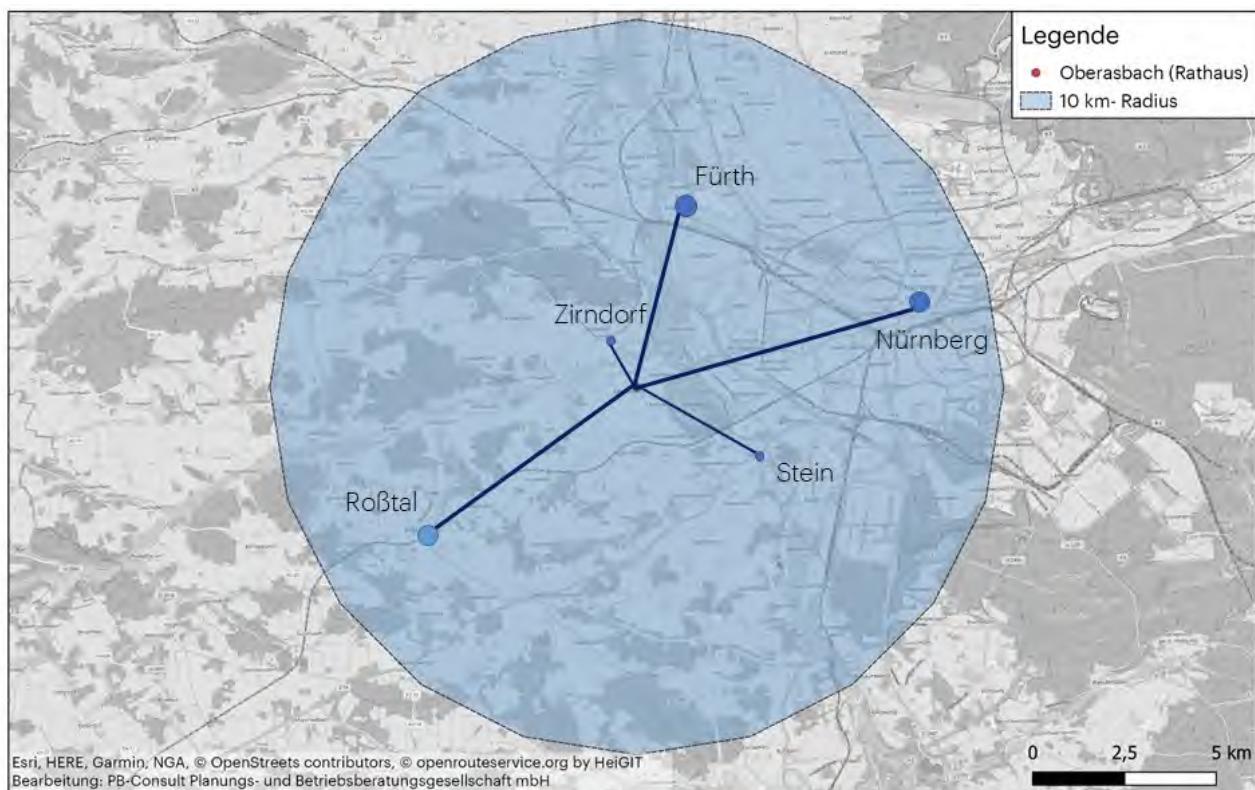


Abbildung 7: Einzugsgebiet / Potenzial Radverkehr

² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-analysen-rad-fussverkehr.pdf?blob=publicationFile>

2.3. Stand der Netzplanung

Regionale Hauptrouten werden durch das vorliegende Radverkehrskonzept des Landkreises Fürth definiert und durch ein Maßnahmenkonzept überplant. Diese werden im vorliegenden Konzept nachrichtlich übernommen. Darüber hinaus erfolgt eine feingliedrigere Konzepterstellung für den Radverkehr auf Ebene der Stadt Oberasbach. Die Planungen der Stadt Oberasbach aus dem Jahr 2017 wurden in dem vorliegenden Konzept geprüft und ggf. integriert.

2.4. Radverkehrszählungen

Eine Erhebung der Radverkehrsmengen erfolgte am 14.07.2021 über acht Stunden von 6-10 Uhr und von 15-19 Uhr im Rahmen einer Kfz-Zählung an ausgewählten Knotenpunkten:

- KP 1: Rothenburger Straße/Nürnberger Str./Vordere Weichselgartenstr.
- KP 2: Kurt-Schuhmacher-Straße/Rothenburger Straße/Zirndorfer Straße
- KP 3: Albrecht-Dürer-Straße/Lindener Weg
- KP 4: Bachstraße/Rudolfstraße/Neusiedlerweg
- KP 5: Bahnhofstraße/ Steiner Straße

Die erfolgten Zählungen der Radverkehrsmengen zeigen einen ersten Ausschnitt des vorhandenen Radverkehrsaufkommens. Erfasst werden alle den Messpunkt passierenden Radfahrer, unabhängig von der Richtung.

Die Radverkehrsmengen steigen entlang der Rothenburger Straße, je näher diese dem Stadtgebiet Nürnberg kommt. Auf dieser Ost-West-Achse ist im Stadtgebiet die höchste Anzahl an Radfahrenden erfasst worden (~180 - ~250). Zudem ist die Nord-Süd-Achse Zirndorfer Straße – Kurt-Schuhmacher Str. mit ~ 150 - ~ 170 Radfahrenden ebenfalls bereits relativ stark frequentiert. Die westliche Nord-Süd-Achse Nürnberger Str.-Vordere Weichselgartenstr. – Rothenburger Str. wird hingegen weniger stark frequentiert (~ 70).

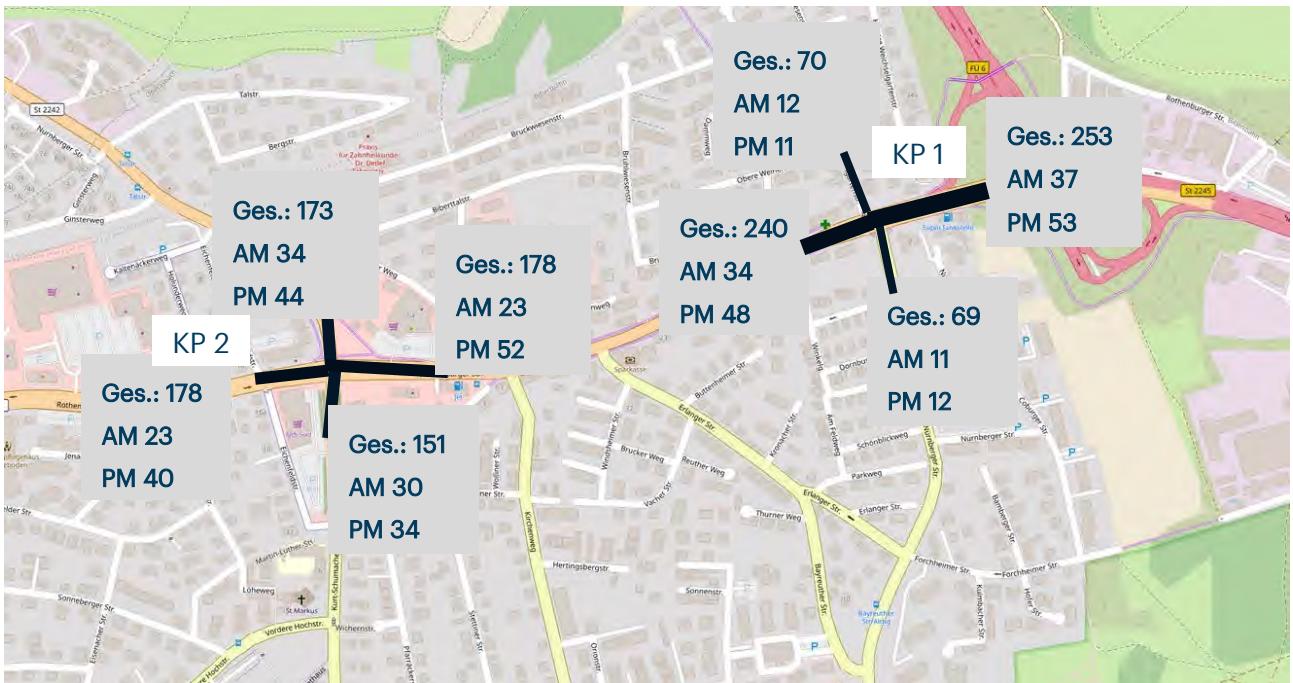


Abbildung 8: Radverkehrszählung Rothenburger Straße (8h und Spitzstunde Vorm. AM und Nachm. PM)

Im südlichen Stadtgebiet liegen deutlich geringere Radverkehrsmengen vor. Am stärksten frequentiert ist die Bachstraße (~130) sowie die Bahnhofstraße (~80). Ansonsten liegen eher geringe Radverkehrsmengen vor.

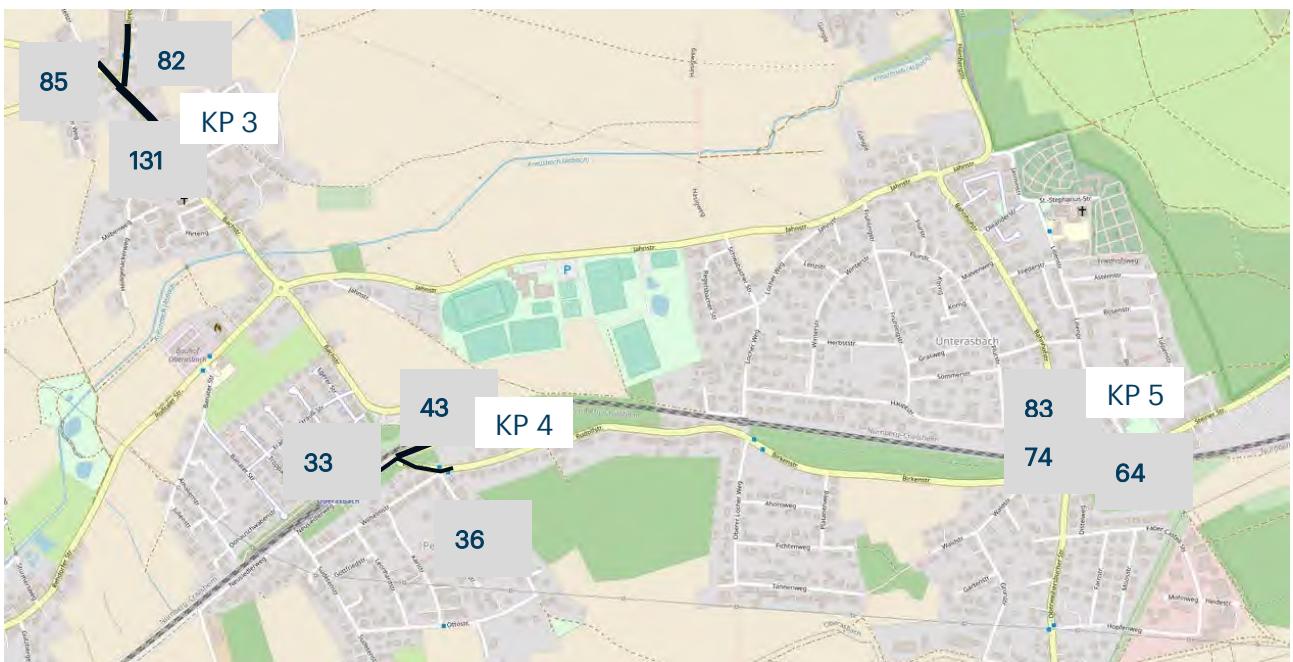


Abbildung 9: Radverkehrszählung südliches Stadtgebiet über 8h

2.5. Erhebung ruhender Radverkehr

Im Rahmen der Erhebungen des ruhenden Kfz-Verkehrs wurde an ausgewählten Punkten die Auslastung der Abstellanlagen für den Radverkehr erhoben. Dies geschah an den beiden S-Bahnstationen sowie am Rathaus. Es wird aus Abbildung 10 deutlich, dass die Auslastung am Erhebungstag noch deutlich unter der Kapazität der jeweiligen Orte lag.

An den S-Bahnstationen sind die Radabstellmöglichkeiten auf die beiden Gleisseiten verteilt. Auf der Nordseite wurde jeweils eine deutlich höhere Auslastung festgestellt.

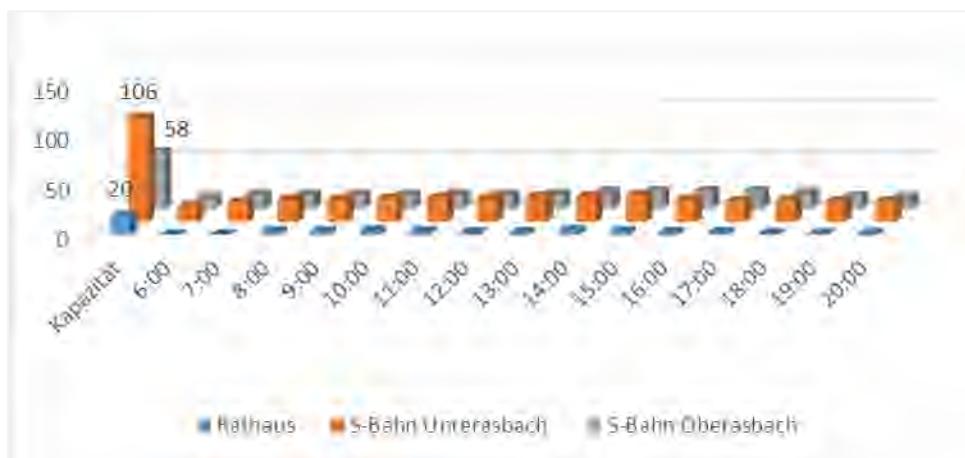


Abbildung 10: Auslastung der Fahrradstellplätze an ausgewählten Punkten im Stadtgebiet

2.6. Unfallanalyse

Im Folgenden werden die verfügbaren Unfallstatistiken von 2018-2020 bezüglich Radfahrern im Stadtgebiet untersucht. Aus dem Unfallatlas³ der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder können die Unfallorte und -häufigkeiten entnommen werden.

Auffällig ist eine deutlich höhere Zahl an Unfällen im Jahr 2020 im Vergleich zu den beiden Vorjahren. Immer wieder treten Unfälle vor allem an den Kreuzungspunkten auf, insbesondere an der Rothenburger Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße und Albrecht-Dürer-Straße (übergeordnetes Straßenetz). Die Unfallorte liefern Hinweise auf Konfliktstellen und eine nicht ausreichende Infrastruktur für den Radverkehr. Diese wurden im Rahmen des Handlungskonzeptes berücksichtigt.

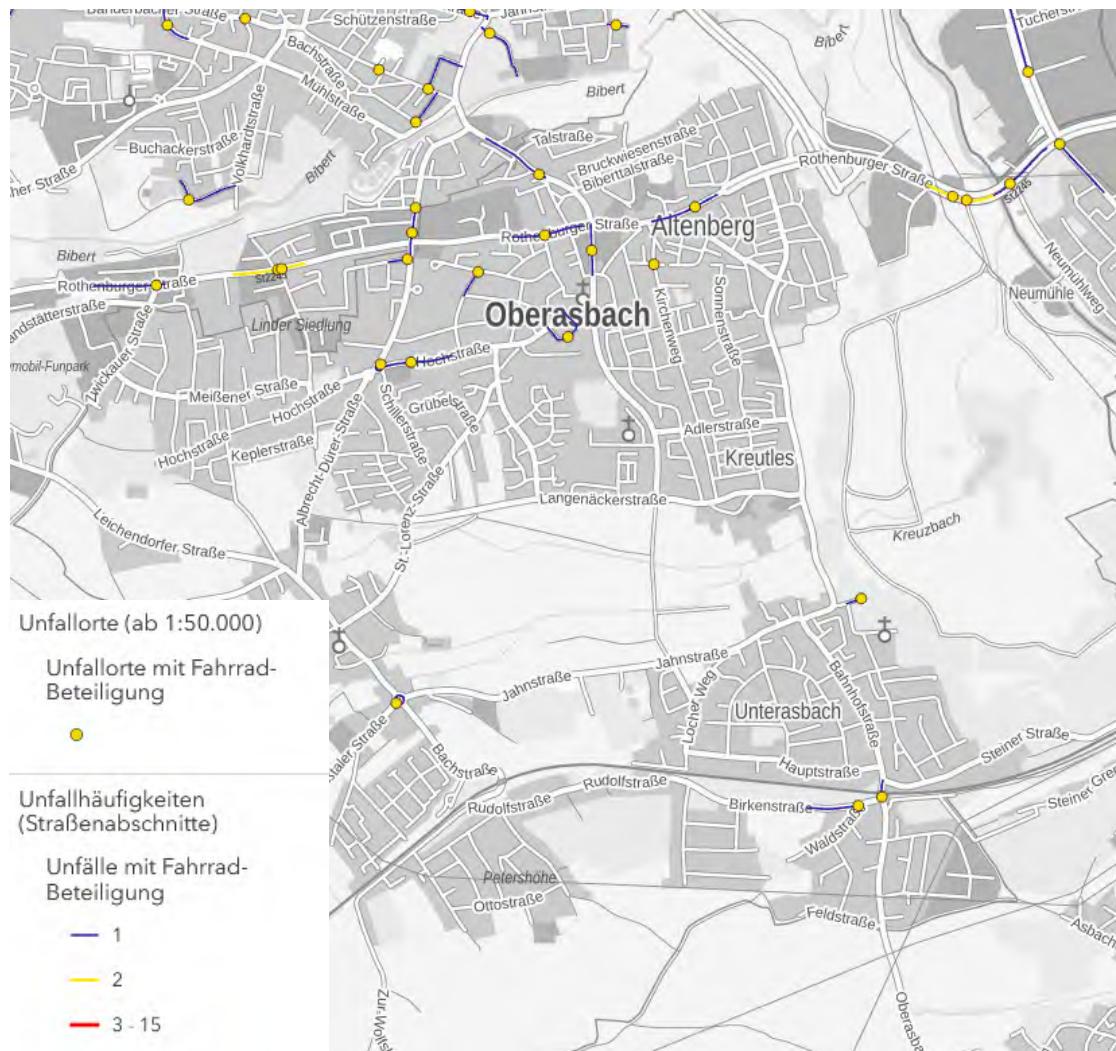


Abbildung 11: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in Oberasbach 2020

³ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>



Abbildung 12: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in Oberasbach 2019



Abbildung 13: Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern in Oberasbach 2018

3. AP 5 – Kommunikation, Beteiligung

3.1. Arbeitskreis

Im Rahmen der kontinuierlich fortlaufenden Projektgruppe wurde der jeweilige Planungsstand vorgestellt und diskutiert. Anregungen flossen in den Planungsprozess ein. Dem Arbeitskreis gehören folgende Vertreter*Innen an:

- 1. Bürgermeisterin, Leitung Stadtverwaltung
- 2. Bürgermeister, Stadtrat, Fraktion Grüne
- Vertreter von CSU, Freie Wähler
- Stadtverwaltung, Leitung Tiefbau
- Stadtverwaltung, Radbeauftragte
- ADFC Fürth, 2. Vorstand
- ADFC Ortsverband Oberasbach
- ADFC Fürth
- Vorsitzende BN Oberasbach

22.07.2021 – Warum Radverkehrsnetzplanung - die vier Säulen der Radverkehrsförderung - Führungsformen des Alltagsradverkehrs - Stand der Netzplanung

16.09.2021 – Vorstellung der Ergebnisse der Zählungen und Unfallanalyse - Stand der Netzplanung



Abbildung 14: Vorstellung unterschiedlicher Führungsformen für den Alltagsradverkehr

3.2. Zertifizierung

12.10.2021: Vortrag und Teilnahme an der Befahrung im Rahmen der Vorbereisung zur Zertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune durch die AGFK Bayern e.V. mit positivem Ergebnis.



Abbildung 15: Befahrung (l.) und Vortrag (r.) im Rahmen der Vorbereisung

4. AP 2 – Netzanforderungen und -konzeption

4.1. Definition der Anforderungen

Anforderungen wurden für die unterschiedlichen Netzkategorien der RIN definiert. Diese berücksichtigen sowohl die Vorgaben der ERA als auch die Vorgaben der StVO bezgl. der Breitenanforderungen, der Oberfläche sowie auch der Beleuchtung. Um eine Einheitlichkeit der Konzepte zu ermöglichen, wurden die Kriterien zu Beurteilung gemäß dem Konzept des Landkreises 2021 für das vorliegende Konzept angewendet.

innerorts		Oberfläche	Beleuchtung	Winterdienst	Wegweisung
IR II	Qualitätsanforderungen Radschnellverbindung	Asphalt	ja	1. Priorität	ja
IR III	Qualitätsanforderungen Radhauptnetz ²	Asphalt*	ja	2. Priorität	ja
IR IV	Qualitätsanforderungen Radnebennetz ²	Asphalt* (wassergebunden)	ja	3. Priorität	wenn möglich
außerorts					
AR II	Qualitätsanforderungen Radschnellverbindung	Asphalt	ja	1. Priorität	ja
AR III	Qualitätsanforderungen Radhauptnetz ²	Asphalt*	ja	2. Priorität	ja
AR IV	Qualitätsanforderungen Radnebennetz ²	Asphalt* (wassergebunden)	-	3. Priorität	wenn möglich

Abbildung 16: Netzkategorien nach der RIN⁴ für den Radverkehr und Anforderungen

4.2. Netzkonzeption

Es wurden Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs kartiert (Abbildung 17), gewichtet und anhand eines Wunschliniennetzes verbunden (Abbildung 18). Dies bildet die potenzielle Verkehrsnachfrage ab. Es wurde ein hierarchisches Radverkehrsnetz aus Hauptrouten und Nebenrouten basierend auf Vorgaben der RIN entwickelt. Dabei wurde zwischen Freizeit- und Alltagsrouten mit den jeweils unterschiedlichen Ansprüchen unterschieden.

Als Zielpunkte wurden erfasst: Soziale Einrichtungen, Verwaltungsstandorte, medizinische Versorgung, Arbeitgeber und Gewerbe, Dienstleistungen, Einkaufen/Nahversorgung, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen. Quellgebiete sind Wohngebiete.

In Abbildung 17 wird deutlich, dass in Oberasbach vor allem entlang der Kurt-Schuhmacher Str. – Pfarrhöhe sowie im Umfeld des Rathauses, am Willy-Brandt-Platz und entlang der Rothenburger Straße eine hohe Dichte an Zielpunkten vorhanden ist. Außerdem befinden sich verschiedene angelagerten Funktionen im Umfeld des Verkehrsknotenpunktes S-Bahn Unterasbach.

Die Verbindungen nach Stein, Zirndorf und nach Nürnberg sind von Bedeutung, da sich dort eine höhere Dichte an Zielpunkten befindet als in der Stadt Oberasbach selbst.

⁴ Richtlinien für integrierte Netzgestaltung 2008 - FSGV

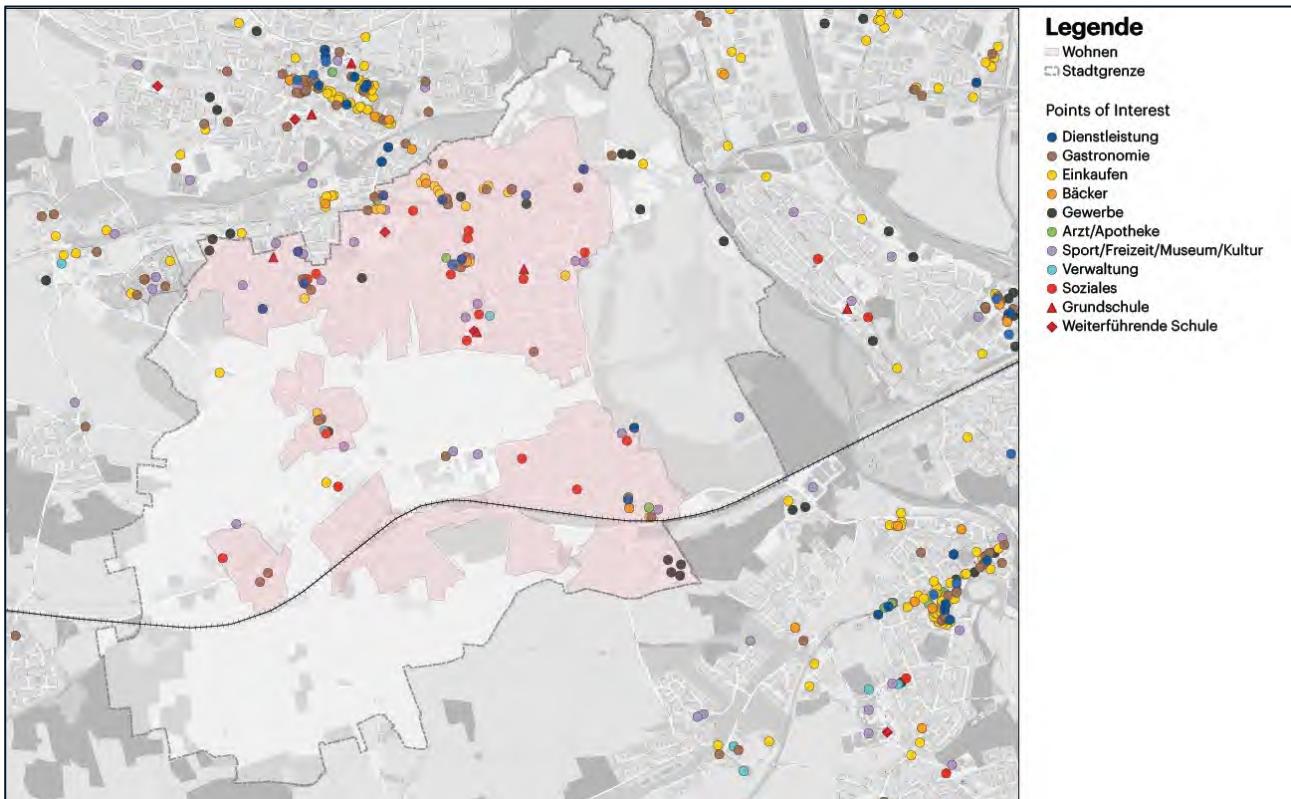


Abbildung 17: Zielpunkte Stadt Oberasbach

Abbildung 18 zeigt die Anbindung der Wohngebiete an die Schwerpunkte der Ziele wieder. Hauptachsen für den Radverkehr befinden sich demnach in Ost-West-Richtung sowohl im Norden (Rotenburger Straße), als auch im Süden (Verbindung westliches Umland entlang der S-Bahnstationen) mit Anbindung an Nürnberg. Eine wichtige Nebenverbindung in Ost-West-Richtung stellt die Achse Willy-Brandt-Platz – Rathaus dar. Die einzige Hauptachse in Nord-Süd-Richtung verbindet Stein - S-Bahnstation Unterasbach - Stadtzentrum Oberasbach - Zirndorf, während eine Nebenroute im westlichen Stadtgebiet die S-Bahnstation Oberasbach mit den Stadtteilen an den Hauptort anbindet.

Eine überregionale Freizeitachse verläuft im Biberttal in Ost-West-Richtung. Der Hainberg, das in Stein befindliche Rednitztal sowie das westliche Umland Oberasbachs sind Freizeitziele ebenso wie der überregional bedeutsame Playmobil Funpark. Diese werden an Nürnberg als Freizeitverbindungen angebunden.

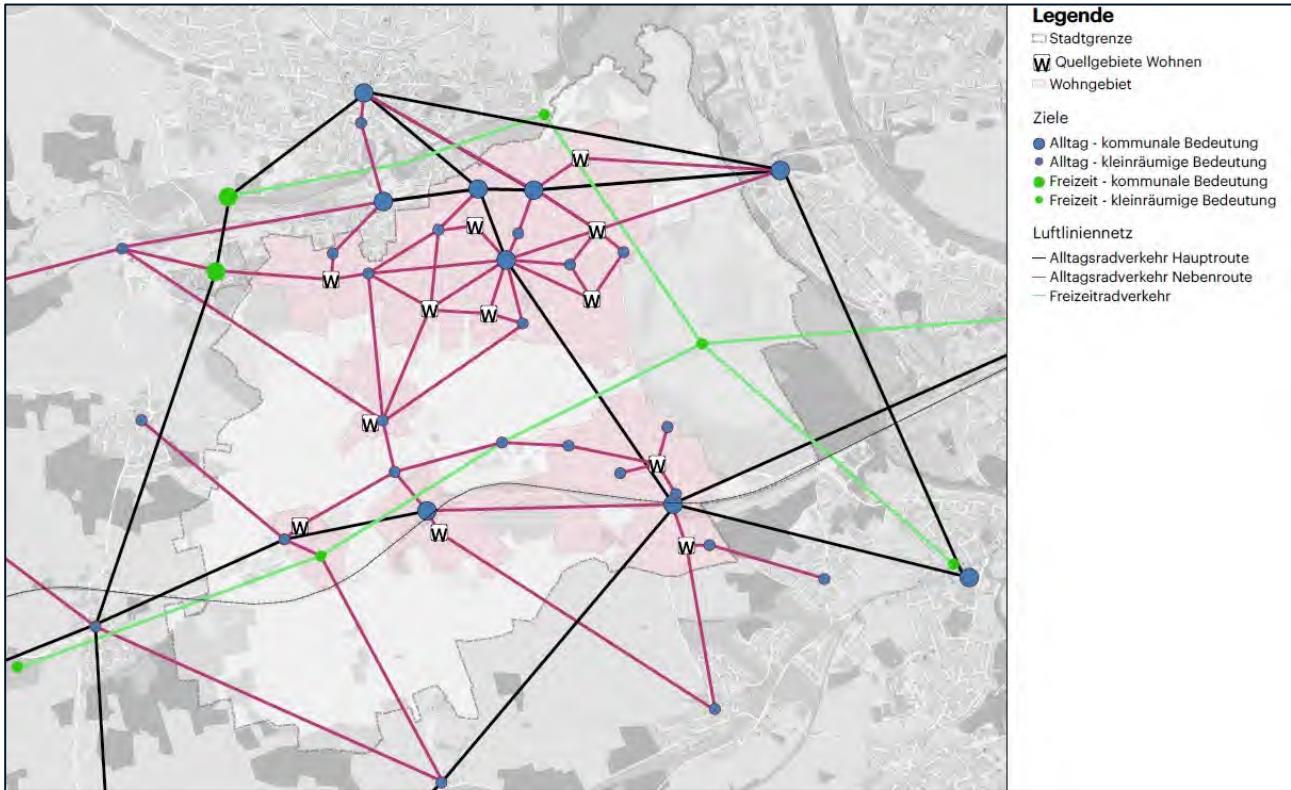


Abbildung 18: Luftliniennetz Stadt Oberasbach

In einem zweiten Schritt wurden die entworfenen Liniennetze auf die vorhandene Infrastruktur umgelegt, d.h. die genaue Wegeführung wurde bestimmt.

Der Netzplan (Abbildung 19) weißt als „Zielnetz“ Verbindungen und Verbindungshierarchien von Verkehrsachsen aus. Diese können entweder bereits für den Radverkehr ausgebaut sein oder es gilt, diese zukünftig gemäß der jeweiligen Hierarchiestufe auszubauen (Alltagshauptroute, Alltagsnebenroute, Freizeitnetz).

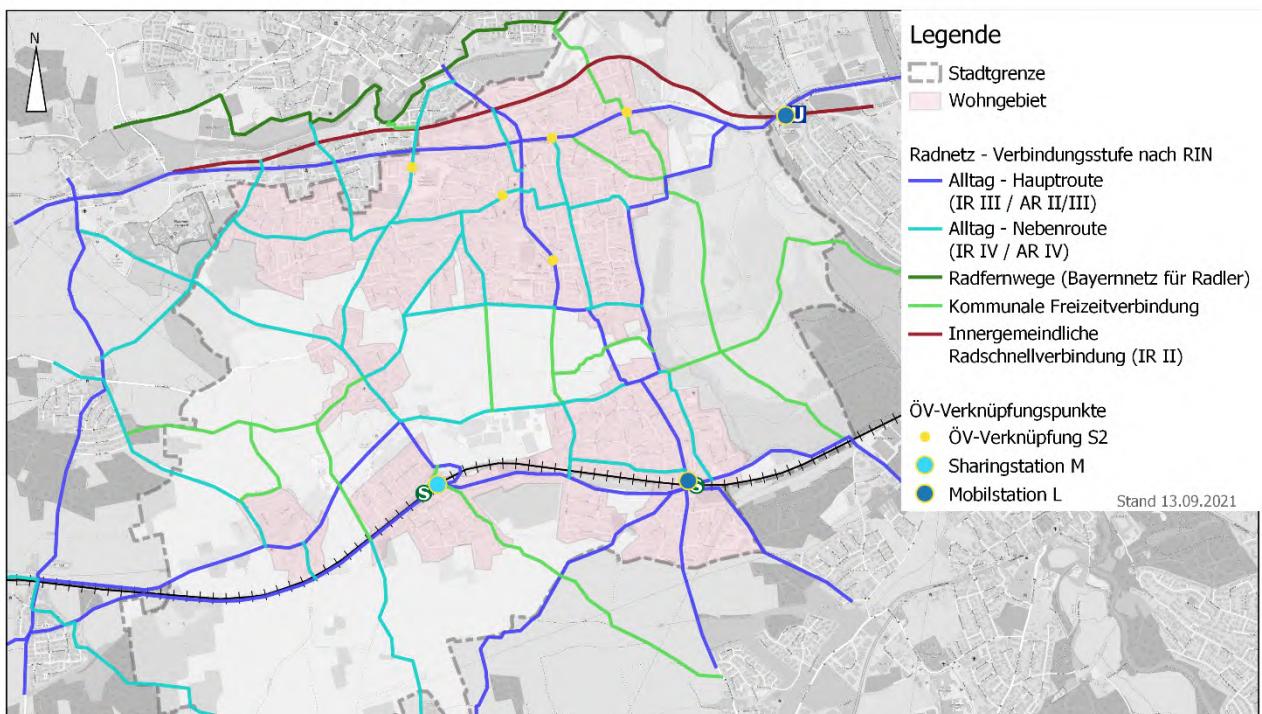


Abbildung 19: Integrierter Netzplan Radverkehr Stadt Oberasbach

Das regional relevante Netz wurde aus dem vorhandenen Landkreiskonzept (SVK) nachrichtlich übernommen (Abbildung 20).

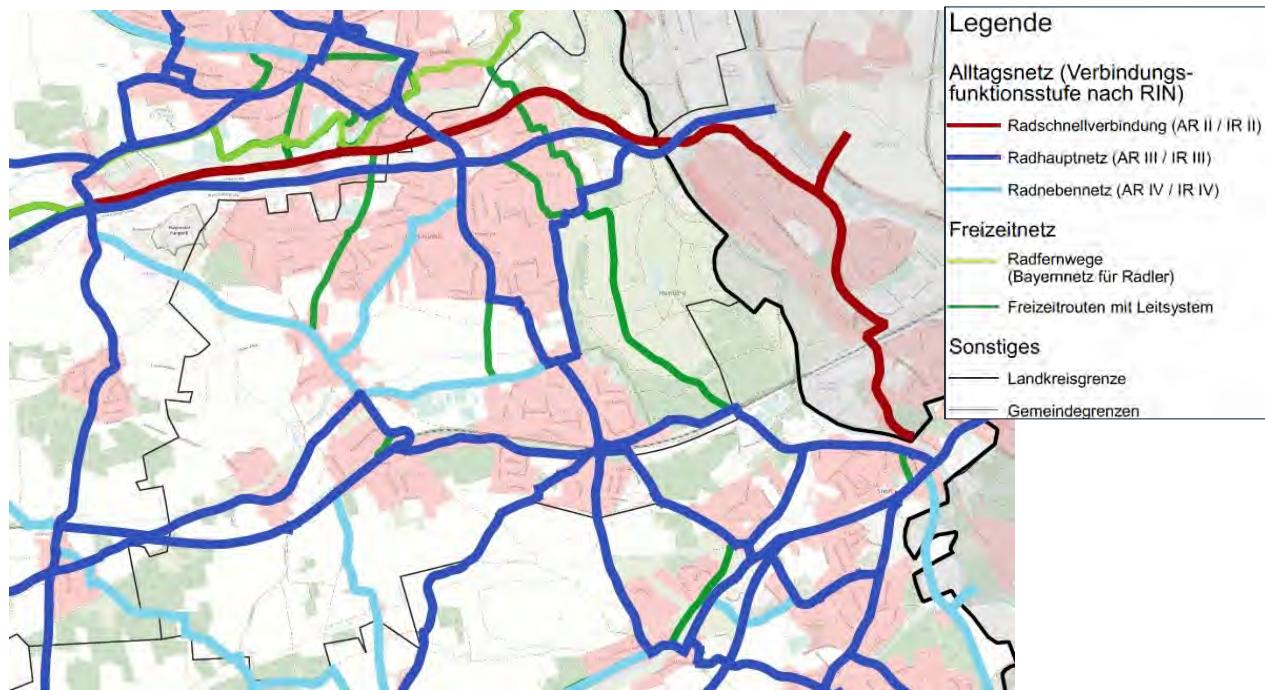


Abbildung 20: Radverkehrskonzept Landkreis Fürth - Ausschnitt Oberasbach (SVK)

Die Routen des Bayernnetzes für Radler wurden ebenfalls nachrichtlich übernommen (Abbildung 22) und wurden mehrheitlich durch Alltagsrouten überlagert (siehe Netzplan).

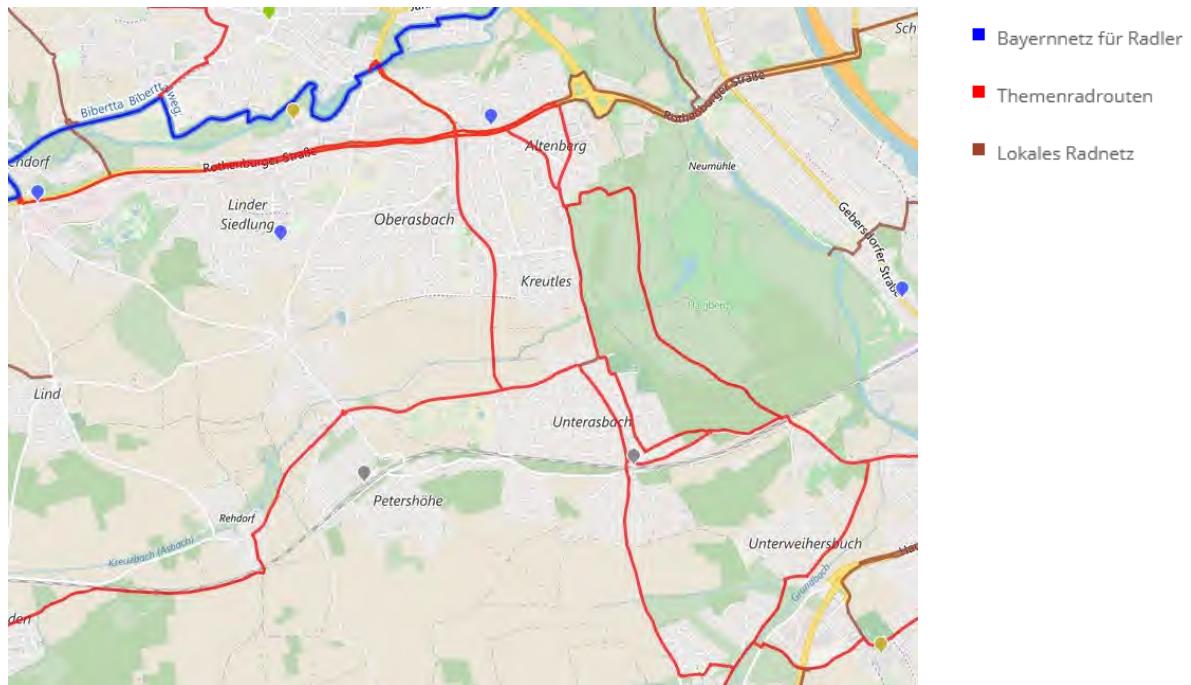


Abbildung 22: Freizeitrouten im Planungsgebiet (Quelle: Bayernnetz für Radler)

4.3. AP 4 – Befahrung

Die Befahrung der in Kapitel 4.2 definierten Routen wurde im Dezember 2021 mit dem Rad vorgenommen und dokumentiert. Die Befahrung erfolgte auf den definierten Routen, die noch nicht im Landkreiskonzept überplant wurden und bilden die Grundlage für die Kapitel 5 und 6.

5. Soll-Ist Abgleich / Mängelanalyse

Anhand einer Mängelanalyse wurde die vorhandene Infrastruktur mit den Netzanforderungen nach dem in Abbildung 23 dargestellten Vorgehen abgeglichen. Hieraus wurde der Handlungsbedarf für das Maßnahmenkonzept abgeleitet.

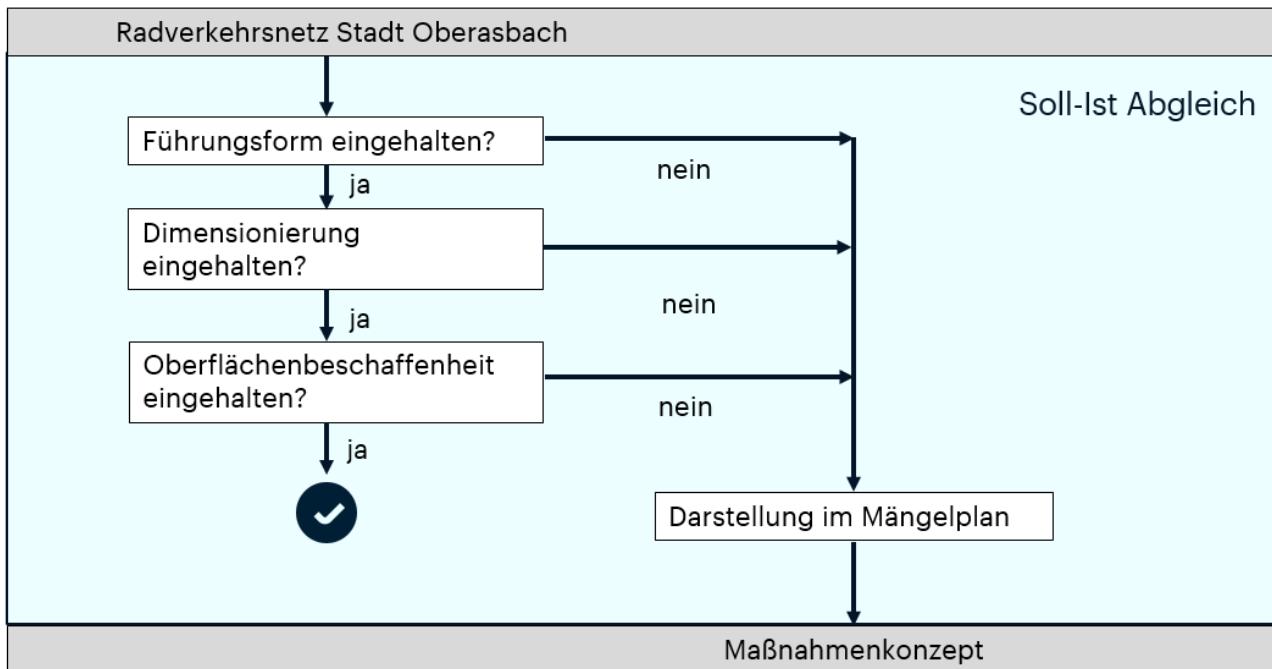


Abbildung 23: Vorgehen Mängelanalyse/Maßnahmenkonzept

Abbildung 24 zeigt die vorliegende Art der Radverkehrsführung sowie deren Bewertung. Einen hohen Anteil bilden die ungesicherten Abschnitte und Netzlücken, insbesondere im westlichen Stadtgebiet. Wenn Radinfrastruktur vorhanden ist, so wird der Radverkehr überwiegend untergeordnet gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt (Gehweg-Rad frei/gemeinsamer Geh- und Radweg). Einige Abschnitte sind auch im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr bei Tempo 30 geführt. Die Freizeitrouten sowie einige andere Abschnitte im südlichen Stadtgebiet sind Kfz-frei. Separate Fußwege sind lediglich in einem Abschnitt der Rothenburger Straße zu finden.

Die Bewertung erfolgte anhand der definierten Anforderungen. Ist eines oder mehrere der Anforderungen an Führungsform – Dimensionierung – Oberfläche nicht eingehalten, so wurde der Abschnitt rot hinterlegt (Abbildung 24). Die Führung im Mischverkehr Tempo 30 entspricht den Anforderungen. Alle weiteren Netzabschnitte weisen Mängel in mindestens einem Kriterium auf.

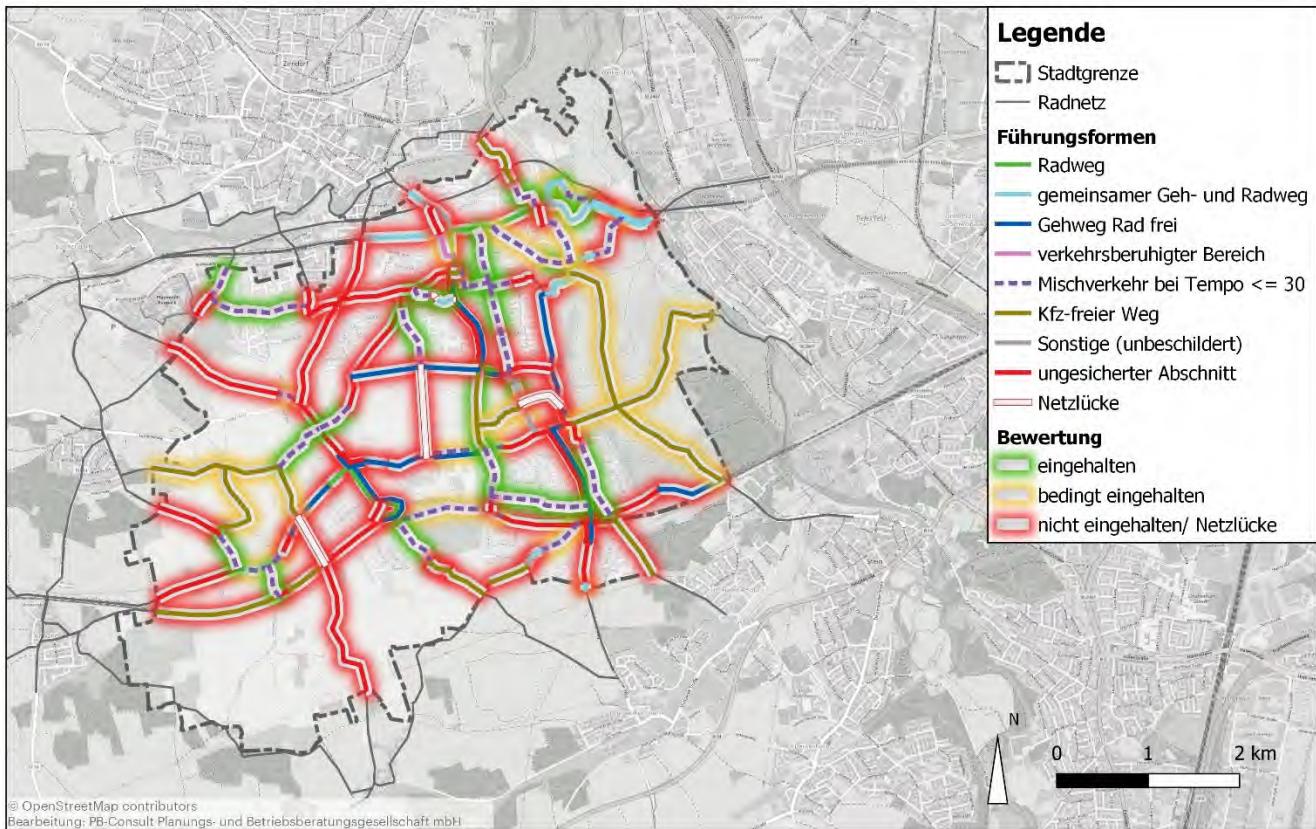


Abbildung 24: Mängelplan

Neben den linearen Mängeln wurden punktuelle Mängel erfasst, welche vor allem im Siedlungsbe- reich vorliegen (Abbildung 25).

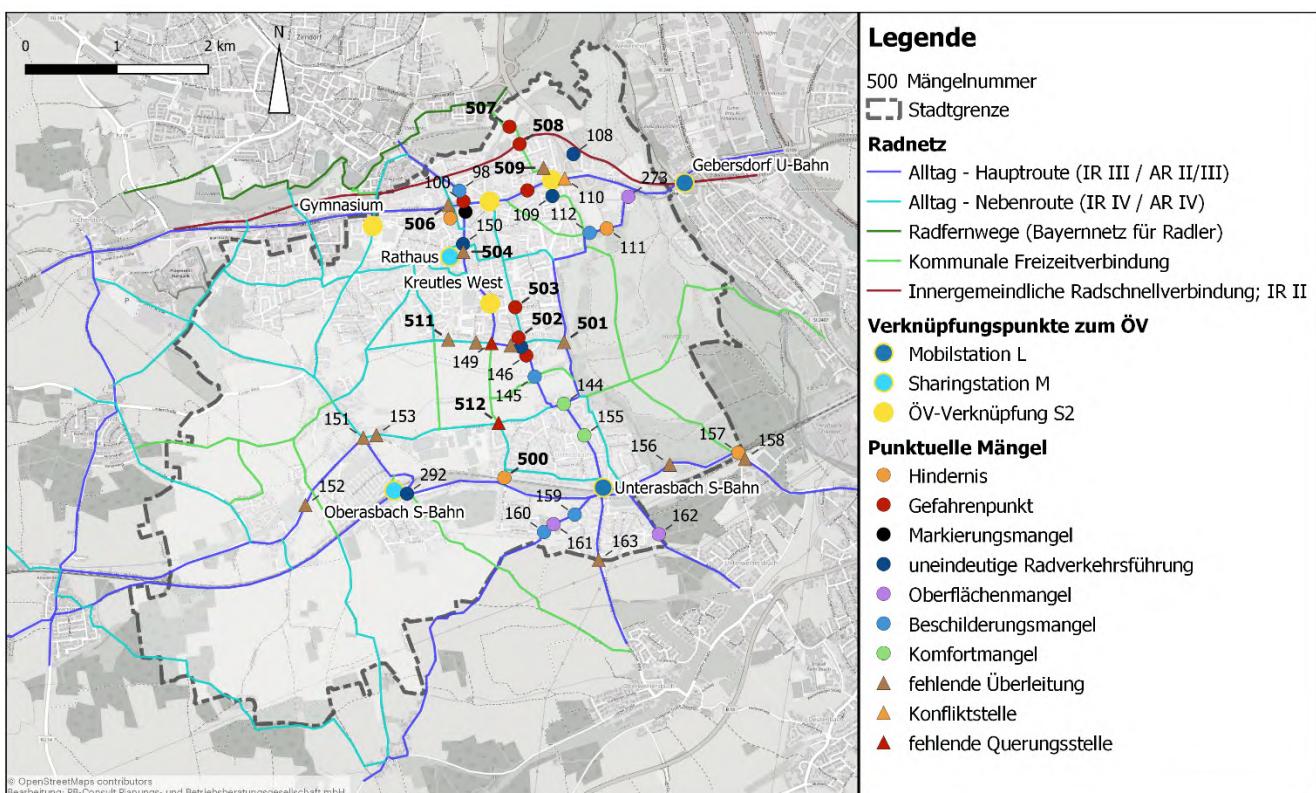


Abbildung 25: Punktuelle Mängel

6. Fazit und Maßnahmenkonzept

Trotz kaum vorhandener bzw. nur inselhaft oder mangelhafter vorhandener Infrastruktur für den Radverkehr konnte bereits ein nicht unerhebliches Radverkehrsaufkommen verzeichnet werden (z.B. Rothenburger Straße). Aufgrund der für den Radverkehr günstigen Distanzen (<10-15 km) sowie der geplanten Anbindung an die Radschnellverbindung nach Nürnberg und den im Bau befindlichen U-Bahnhof Gebersdorf als Umsteigepunkt bietet sich hier in den kommenden Jahren ein erhebliches Potenzial, das es auszuschöpfen gilt, durch die konsequente Förderung des Radverkehrs sowie dem zügigen Umsetzen der notwendigen Infrastruktur.

Schwerpunkte bilden dabei der deutliche Ausbau/ die Ergänzung des linearen Netzes sowie die Verbesserung von Einmündungen und Knotenpunkten für den Radverkehr insbesondere auf dem übergeordneten Netz (Rothenburger Straße, Kurt-Schuhmacher-Straße und Albrecht-Dürer-Straße), da dort immer wieder Unfälle auftreten. Die notwendigen Investitionen sind im Maßnahmenkatalog aufgeführt.

6.1. Maßnahmen

Die Maßnahmen wurden in den Karten verortet (siehe Abbildung 26) und in der entsprechenden Maßnahmentabelle anhand der Nummerierung zugeordnet (siehe Abbildung 27)

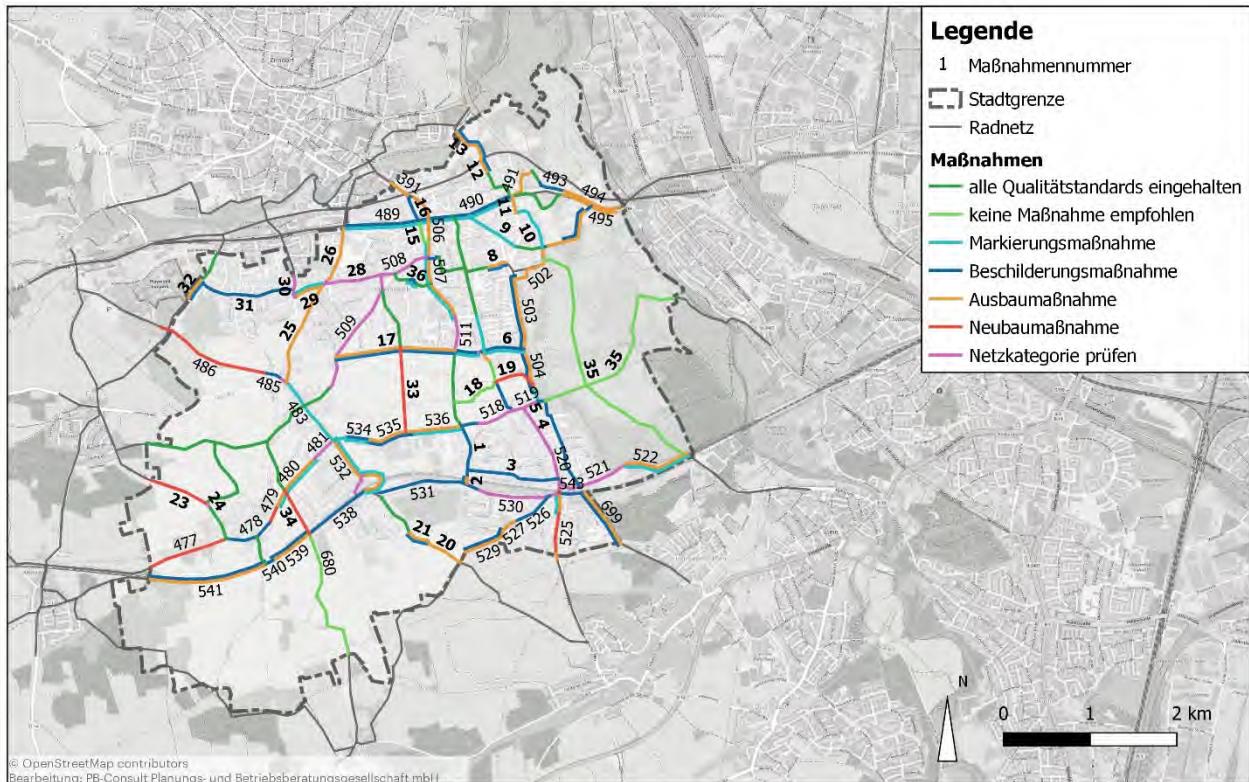


Abbildung 26: Maßnahmenplan

Dabei handelt es sich um Markierungs-, Beschilderung-, Ausbau-, Neubaumaßnahmen sowie dem Prüfen der Netzkategorie, was der Reduktion der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs entspricht.

Nr.	Streckendaten	Maßnahme				Grobkostenschätzung €
		Straße	Maßnahmenkategorie	Maßnahmenart	Planungspriorität	
1	Locher Weg/ Schwabacher Straße		Beschichterungsmaßnahme	Einrichtung Fahradstraße denkbar	3	1.600
2	Unterführung Rudolfstraße/ Locher Weg		Beschichterungsmaßnahme + Ausbaumaßnahme	Freigabe Radverkehr, Anbringung eines Gefahrenzeichens aufgrund mangelnder Breite, Beleuchtung	1	2.800
3	Hauptstraße		Beschichterungsmaßnahme	Einrichtung Fahradstraße denkbar	3	3.400
4	Lilienstraße		Beschichterungsmaßnahme	Einrichtung Fahradstraße denkbar	3	2.200
5	Jasminstraße		Beschichterungsmaßnahme	Einrichtung Fahradstraße denkbar	1	1.000

Abbildung 27: Auszug Maßnahmenliste linear

6.2. Verknüpfungspunkte

Mobilitätsstationen bzw. Verknüpfungspunkte verknüpfen die verschiedenen Mobilitätsangebote und -dienstleistungen sowie neue Mobilitätsformen an einem Standort und bieten darüber hinaus weitere Möglichkeiten. Sie können verschiedene Funktionen bündeln: u.a. Umsteigen, Leihen, Parken, Laden, Tauschen, Reparieren und Informieren. In Anknüpfung an bereits vorhandene Umsteigepunkte wurden Mobilitätspunkte herausgearbeitet, die ein barrierefreies und bequemes Umsteigen vom Fahrrad auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf andere Verkehrsarten ermöglichen u.a. auf Sharing Fahrzeuge. Die aus dem Landkreiskonzept definierten Verknüpfungspunkte wurden nachrichtlich übernommen.⁵ Hinzu kommen die Verknüpfungspunkte Altenberg West und Oberasbach Rathaus mit den folgenden Ausstattungsmerkmalen (siehe Abbildung 28):

Altenberg West

Gewünschte Ausbaustufe: S2 (ÖV-Verknüpfung)

Bestandsbewertung: Anbindung Alltagsradverkehr und Freizeitradverkehr; erforderliche Einrichtung von Fahrradabstellanlagen:

Maßnahme	Fläche	€
Ausstattung der Haltestelle mit Witterungsschutz/Wartehäuschen (Nordseite)	6 m ²	10.000
Umwandlung von Flächen für Radabstellanlagen mit Überdachung für 12 Räder	7 m ²	10.000
Angebot Bike-Sharing x 10 Räder	1,25 x 1,90 m ² / Rad	keine

Rathaus Oberasbach

Gewünschte Ausbaustufe: M (Sharingstation)

Bestandsbewertung: Zentrale Lage im Ort; gute Ausstattung mit hohem Ausbaubedarf Fahrradabstellanlagen und weitere Sharing Angebote

Maßnahme	Fläche ⁶	Kosten
Standort für Car-Sharing x 2 Fahrzeuge	2,50 x 5 m ² /Stellpl.	keine
Ausstattung von Kfz-Stellplätzen mit Ladesäulen (50% der Stellplätze)	-	~ 8.000 €/ Ladesäule
Erweiterung Fahrradabstellanlage um Stellplätze für Lastenräder mit Überdachung x 3	Je 1,10 x 2,60 m	~9.000
Radabstellanlagen mit Überdachung für 30 Räder inkl. Beleuchtung	1,25 x 1,90 m ² / Rad	~21.000
Ladepunkt für private Räder	4 m ²	~15.000

⁵ Siehe Konzept Landkreis Fürth: Ausstattungsmerkmale Mobilstationen; Steckbriefe Mobilstationen

⁶https://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/images/01_Menue_links/Service_Dienstleistungen/Abstellanlagen/ADFC_BY_Hinweise_Planung_Abstellanlagen_2018_12_web.pdf

Angebot Bike-Sharing x 10	1,25 x 2 m/ Rad	keine
Angebot Sharing E-Tretroller, Markieren eines Abstellfläche/Zo- nierung ⁷	~4 m ²	50

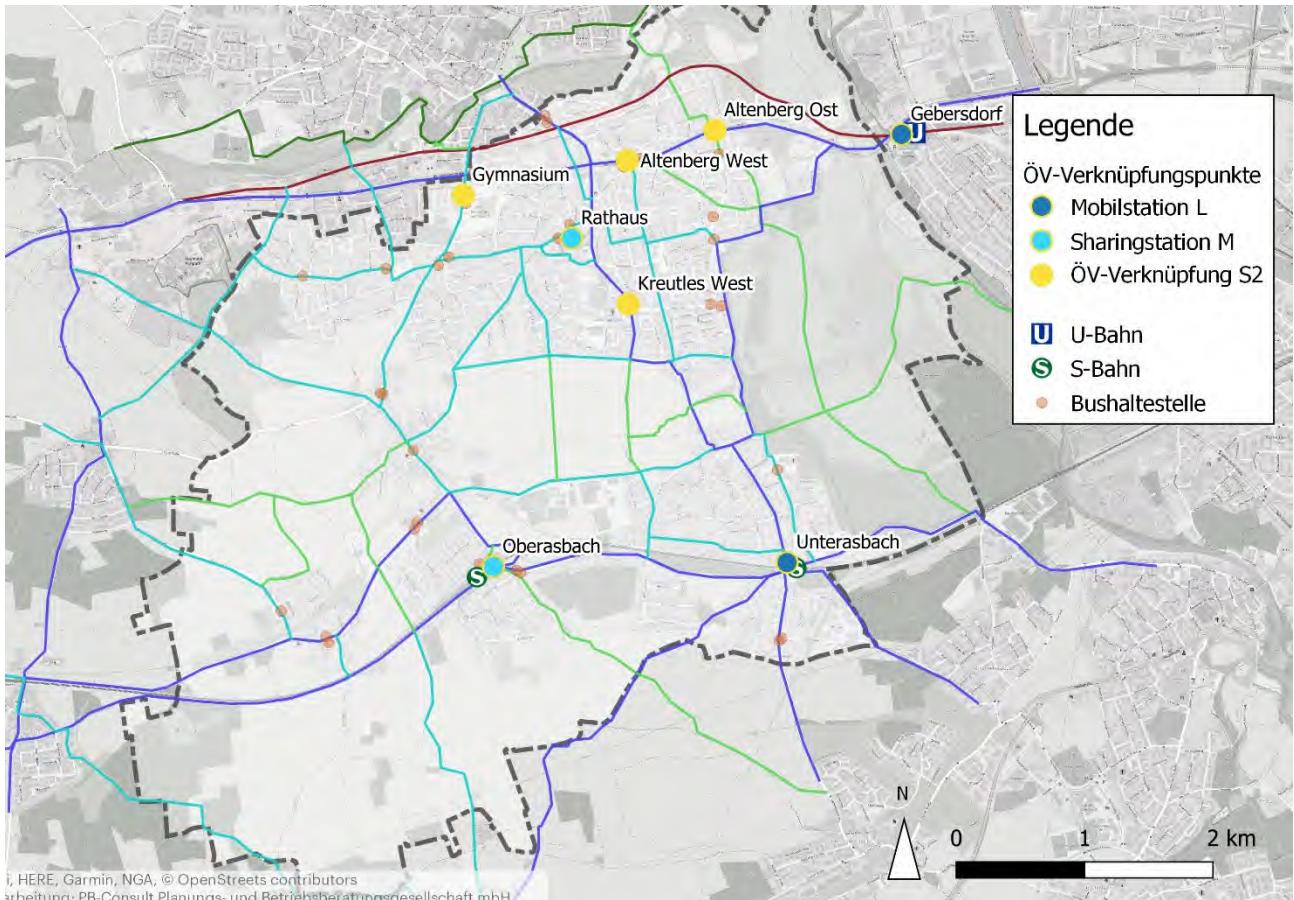


Abbildung 28: Verknüpfungspunkte Radverkehr - ÖPNV

⁷ Die entsprechende Zonierung zum ordnungsgemäßen Abstellen der E-Tretroller muss durch die Anbieter vorgenommen werden.

6.3. Planungsprioritäten

Den Maßnahmen wurden Prioritäten zwischen 1 (Sofortmaßnahme) – 4 (langfristige Maßnahme) zu-geordnet:

- Sofort- und kurzfristige Maßnahmen: Umsetzung im Jahr 2022 – 2024

Maßnahmen mit hohem Handlungsbedarf oder geringem Umfang, z.B. Beseitigung von Unfallschwerpunkten, Schulwegsicherung, Beseitigung von Mängeln mit geringem Finanzaufwand (z.B. fehlende Zusatzbeschilderung)

- mittel- und langfristige Maßnahmen: Umsetzung im Jahr 2025 – 2032

z.B. Schließen von Netzlücken, kostenintensivere Maßnahmen, Verbesserungen an Strecken, an denen bereits eine Sicherung des Radverkehrs vorhanden ist

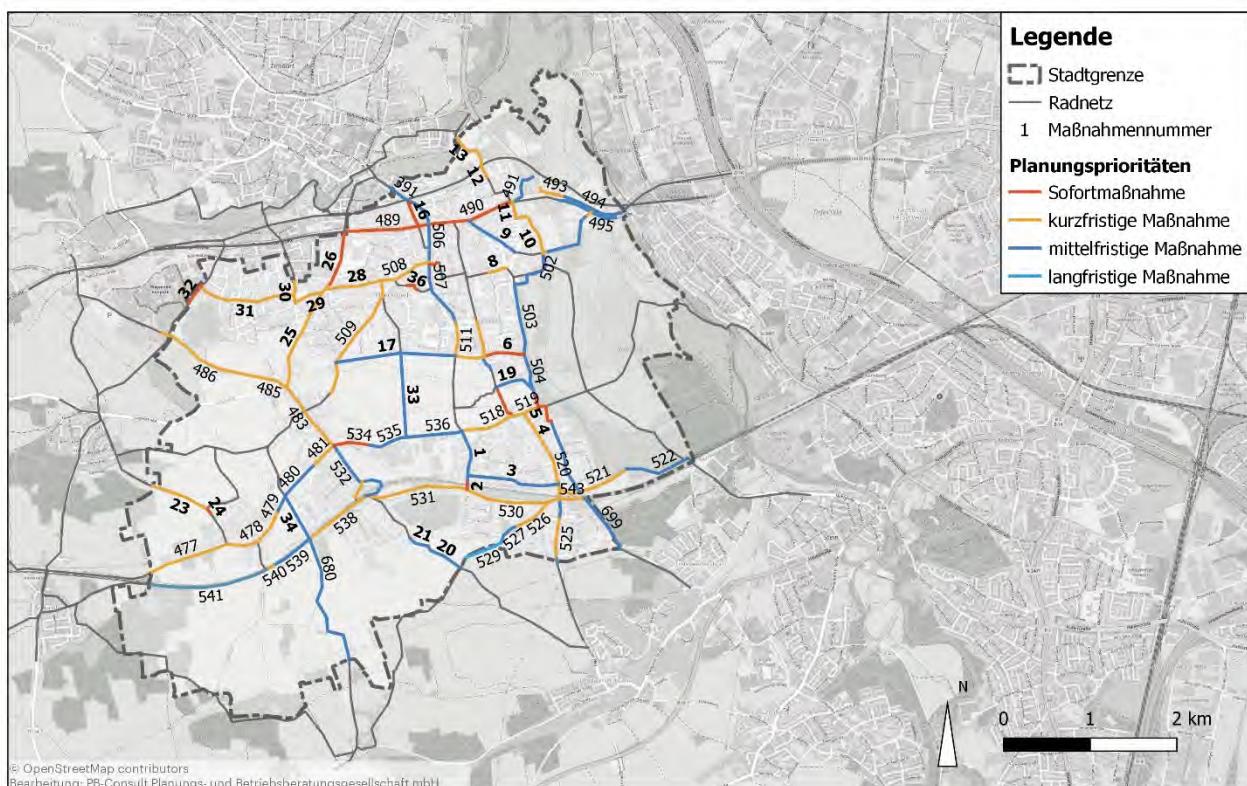


Abbildung 29: Planungsprioritäten

6.4. Fördermöglichkeiten

Es stehen verschiedene Förderprogramme zu unterschiedlichen Zwecken bzw. für unterschiedliche Maßnahmen zur Verfügung.

Pro- gramm	Radoffensive Klimaland Bay- ern	Sonderpro- gramm „Stadt und Land“	Bayerisches Ge- meindever- kehrsfinanzie- rungsgesetz (BayGVFG)	Bayerisches Fi- nanzausgleichs- gesetz (Art. 13f BayFAG)	Bayerisches Fi- nanzausgleichs- gesetz (Art. 13c Abs. 1 BayFAG)
Förder- gegen- stand	Paket 1: Innovat- ionen im Radwe- gebau Paket 2: Inter- kommunale Rad- vorrangrouten Paket 3: Radwege in Forsten und an Bahnlinien	Investitionen zur Verbesserung des Radverkehrs	Zuwendungen für kommunale Straßen- und Brückenbauvorhaben zur Verbes- serung der Ver- kehrsverhältnisse	Kommunale Stra- ßen- und Brü- ckenbauvorha- ben; Beantragung einer Förderung für Baumaßnah- men an Staats- straßen	Kommunale Stra- ßen- und Brü- ckenbauvorha- ben; Beantragung eines Ausgleichs besonderer Belas- tungen aus dem Härtefonds

Abbildung 30: Übersicht Förderprogramme Radverkehr

7. Anhang

Die punktuellen und linearen Maßnahmenkataloge im Format A3 sowie die entsprechenden Pläne (linearer Maßnahmenplan, punktueller Maßnahmenplan, Mängelplan, Planungsprioritätenplan) in den Formaten A1 und A4 sind im Abgabeordner abgelegt.