



Alltagsradverkehrskonzept Kurzbericht

Inhalte und Ziele

- Erstellung eines Alltagsradverkehrskonzeptes zur künftigen Radverkehrsförderung
- Konzeption eines durchgängigen Alltagsradwegenetzes in Kooperation mit allen Beteiligten und Interessierten (Kommunen, angrenzende Städte und Landkreise, Staatliches Bauamt, Vereine und Verbände etc.)
- Identifikation und Priorisierung von Netzlücken, Wunschlinien und Entwicklungsmaßnahmen
- Aufnahme und Analyse von Problemstellen und Qualitätskriterien
- Handlungsempfehlungen für Kommunen und Baulastträger zur Radverkehrsförderung und zur Verbesserung der Radinfrastruktur
- Planung einer durchgehenden Radwegweisung nach bundesweitem Standard

Zeitraum des Projektes

2019 bis 2021

Eckdaten

- 600 Kilometer Alltagsradwegenetz wurden vor Ort analysiert
- Es werden 480 Kilometer Alltagsradwege beschildert, hinzu kommen rund 100 Kilometer an ausgeschilderten Freizeitradwegen
- Fast 3.000 Wegweiser an über 1.000 Standorten werden nach Umsetzung des Projektes Ort vorhanden sein
- 60 Radparkanlagen wurden vor Ort evaluiert
- Über 800 Streckeninformationen, rund 80 Netzlücken und über 200 punktuelle Problemstellen wurden erfasst und detailliert betrachtet

Projektablauf

Auftakt-
veranstaltung

Entwurfsplanung
und Abstimmung
Radwegenetz

Befahrung vor
Ort, mit
Bestandsanalyse
und Aufbau
Datenbank

Prüfberichte zu
Problemstellen,
Netzlücken und
Radparkanlagen

Planung
Radwegweisung
und Ausarbeitung
von Handlungs-
empfehlungen

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 Straßenbaulastträger übergeben, die nun 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 Radwegenetzes, 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 diesem 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 fortlaufende 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.

Um die Textlänge knapp zu halten, wird keine geschlechtsspezifische Ansprache verwendet. Der Flyer richtet sich an Leserinnen und Leser.

Ansprechpartner für das Projekt:
Landratsamt Erlangen-Höchstadt
Regionalmanagement, Matthias Nicolai

☎ 09131 803-1271

✉ matthias.nicolai@erlangen-hoechstadt.de

**Informationen
zum Projekt:**



Realisiert mit: **top plan**
die Wegweiser

Gefördert durch

Bayerisches Staatsministerium für
Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie



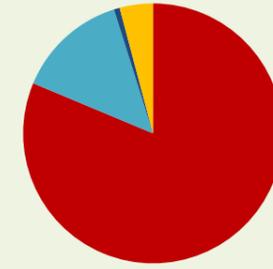
Regionalmanagement
Bayern

Regionales Alltagsradwegenetz Landkreis Erlangen-Höchstadt

Ergebnisaufbereitung

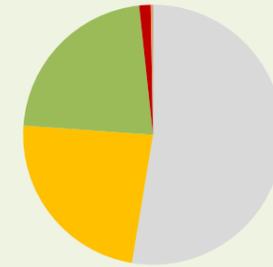
- Alle Daten wurden im Rahmen der Ortsbefahrungen lagegenau erfasst und mit Fotos dokumentiert.
- Für die langfristige Nutzung wurden Wegweisung, Streckeninformationen, Netzlücken und Problemstellen in eine Datenbank eingepflegt.
- Allen Baulastträgern wurden spezifische Datenblätter zu punktuellen Problemstellen und zu zukünftigen Entwicklungspotentialen zur Verfügung gestellt. Die Datenblätter wurden nach Zuständigkeiten gegliedert. Zusätzlich ist dieser Kurzbericht entstanden und ein ergänzender ausführlicher Abschlussbericht. Alle Ergebnisse werden durch den Landkreis auch digital zum Abruf bereit gestellt.

Netz- und Qualitätskriterien



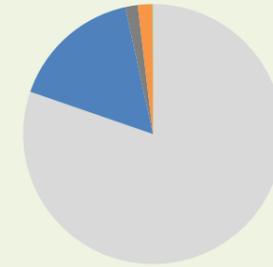
Kategorien im Netz

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



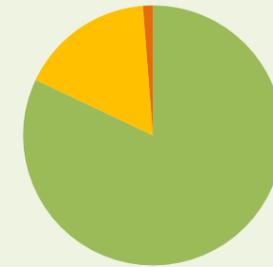
Führungsform

- Mischverkehr: 52,6%
- Wirtschaftswege: 23,5%
- Geh- und Radweg: 22,2%
- Gehweg - Rad frei: 1,4%
- Schutz-/Radfahrstreifen: 0,2%
- Fahrradstraße: 0,1%



Wegebelag

- Asphalt: 80,3%
- Wassergebunden: 16,3%
- Beton: 1,8%
- Pflaster: 1,5%
- Erdgebunden: 0,1%



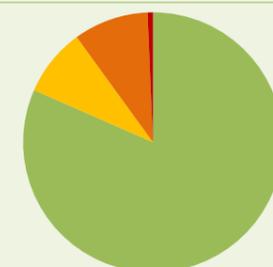
Wegezustand

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



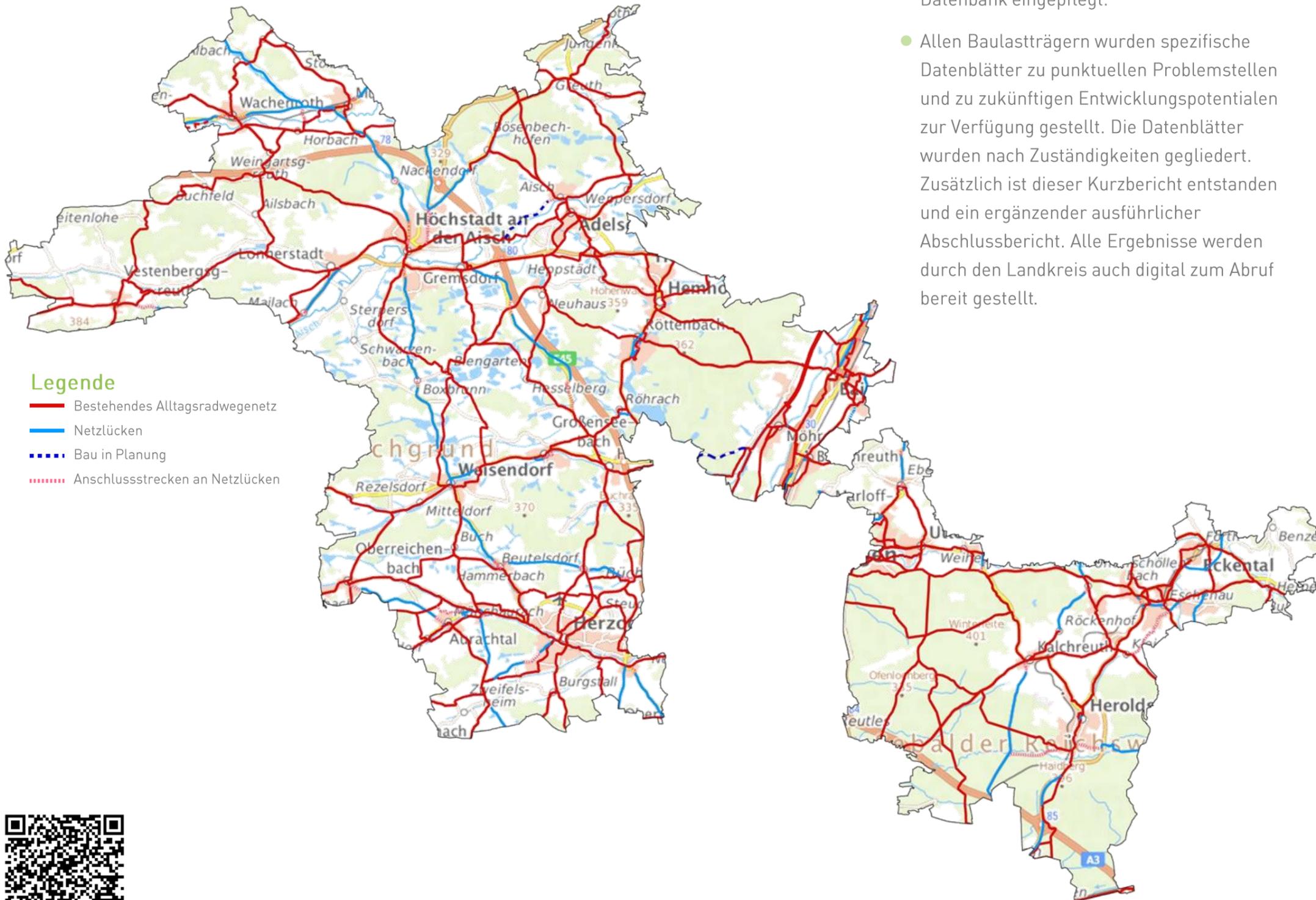
Wegebreite

- Ok: 96,0%
- 2,0 m bis 2,5 m: 3,9%
- Unter 2,0 m: 0,1%



Verkehrssicherheit

- Ok: 81,6%
- Mittel: 8,4%
- Gering: 9,3%
- Sehr gering: 0,7%



Legende

- Bestehendes Alltagsradwegenetz
- Netzlücken
- Bau in Planung
- Anschlussstrecken an Netzlücken



Ausführliche Projektergebnisse:
<https://www.erlangen-hoechstadt.de/buergerservice/a-bis-z/radverkehr/>



©Daten: LDBV



Unbedingt Zusammenhänge beachten:
Z. B. sind viele Wege im Radwegenetz asphaltiert und ausreichend breit – allerdings sind es gut ausgebaute Straßen, die den Radverkehr im Mischverkehr führen.