

STADT HERRIEDEN

RADVERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT

- AUSZUG -

24. NOVEMBER 2021

AUFTRAGGEBER:

Stadt Herrrieden
Herrnhof 10
91567 Herrrieden

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

VORABZUG

INHALTSVERZEICHNIS

1	Aufgabenstellung	1
2	Bestandsanalyse	2
2.1	Lage im Raum und städtebauliche Merkmale	2
2.2	Innerörtliches Straßen- und Wegenetz	2
2.3	Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RAS 06)	4
2.4	Überörtliche Radfahrverbindungen	5
2.5	Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite	5
2.6	Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs	6
2.7	Schulwege	8
2.8	Fahrradabstellanlagen	8
2.9	Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung	10
3	Bewertung	11
3.1	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	11
3.2	Mängel und Konfliktbereiche	13
3.3	Handlungsbedarf	14
4	Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen	15
4.1	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	15
4.2	Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	20
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	21
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	23

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Marktplatz in der Altstadt Herriedens	1
Abbildung 2:	Lage Herriedens im Raum	2
Abbildung 3:	Altmühlbrücke	2
Abbildung 4:	Radwegebeschilderung am Radweg parallel zur St 2248 Richtung Leibelbach	5
Abbildung 5:	Realschule Herrieden	6
Abbildung 6:	Kita St Vitus	6
Abbildung 7:	Industriestraße	6
Abbildung 8:	Rathaus	7
Abbildung 9:	Firma Sielaff	7
Abbildung 10:	Stadtschloss Herrieden	7
Abbildung 11:	Reit- und Fahrverein	7
Abbildung 12:	Steinweg - Schulweg	8
Abbildung 13:	Wolfhard-Schule	8
Abbildung 14:	Fehlende Fahrradabstellanlagen Bushaltestelle Neunstetterstraße	9
Abbildung 15:	Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019	10
Abbildung 16:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“	10
Abbildung 17:	Beispiel Stärken: flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30; z.B. Zone 30 im Taubenzeller Weg	11
Abbildung 18:	Beispiel Schwächen: fehlende Durchlässigkeit für den Radverkehr durch bauliche Unzulänglichkeiten; z.B. fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr und nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrung am Bayernring	12
Abbildung 19:	Beseitigung von Barrieren (Treppen), welche die Durchlässigkeit des Radverkehrs einschränken am Beispiel Zur Schwedenschanz	14
Abbildung 20:	Ertüchtigung des Oberflächenbelags am Beispiel Ansbacher Straße	14
Abbildung 21:	Umlaufsperrungen fahrradfreundlich gestalten am Beispiel des Wegs zwischen Königsberger Straße und Lehrberger Straße	14
Abbildung 22:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen	17
Abbildung 23:	Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung	17
Abbildung 24:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße	18
Abbildung 25:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen	19
Abbildung 26:	Umlaufsperrung an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten	19
Abbildung 27:	Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS	20
Abbildung 28:	Systematik Radwegbeschilderung	20
Abbildung 29:	Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	21
Abbildung 30:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder	22
Abbildung 31:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen	23
Abbildung 32:	Werbung fürs Radfahren	24

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RAS 06	4
Tabelle 3:	Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen	9
Tabelle 4:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern	13
Tabelle 5:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen	16

VORABZUG

ANLAGEN

Anlage 1:	Bestandspläne	i - vii
Anlage 1.1:	Straßenklassifizierung nach StVO	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RStO 06	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2018 - 2020)	iv
Anlage 1.5:	Wichtige Quell- und Zielgebiete	v
Anlage 1.6:	Schematischer Schulwegplan	vi
Anlage 1.7:	Qualität der Fahrradabstellanlagen	vii
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche	viii
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten	ix

1 Aufgabenstellung

Die Stadt Herrieden lässt derzeit ein Integriertes Verkehrskonzept erstellen. Dies betrachtet auch den Radverkehr. Im Verlauf der Entwicklung des Verkehrskonzeptes wurde deutlich, dass auf den Radverkehr ein größerer Schwerpunkt gelegt werden sollte. Insofern ist es sinnvoll in Abstimmung mit dem Integrierten Verkehrskonzept ein detailliertes Radverkehrskonzept zu entwickeln. Die bisherigen Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung und der Haushaltsbefragung, sowie aus den Verkehrszählungen werden entsprechend berücksichtigt und eingearbeitet.

Gerade im Bereich der Nahmobilität bietet der Radverkehr große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige, kostengünstige, sozialverträgliche und umweltfreundliche Mobilitätskultur, wobei auch Verkehrsbeziehungen zwischen den

Nachbargemeinden/-städten und der Stadt Herrieden für den Radverkehr aktiviert und verbessert werden können. Hierbei spielen Qualität und Nutzbarkeit der Radverkehrsanlagen im Alltags- und Freizeitverkehr, die Verkehrssicherheit und der Komfort für Radfahrer eine große Rolle.

Die Ausarbeitung des Radverkehrskonzepts orientiert sich an den Kriterien der AGFK, so dass ein Beitritt in die AGFK zu jedem Zeitpunkt in Betracht gezogen werden kann.

Nach Aufzeigen der Mängel und Potenziale wird ein in sich schlüssiges und auf die gesetzten Ziele abgestimmtes Konzept entwickelt und mit fachlich begründeten Maßnahmen hinterlegt. Bereits vorgeschlagene Maßnahmen werden im Weiteren noch vertieft. Die wesentlichsten Maßnahmen werden in einem Maßnahmenkatalog dargestellt.



Abbildung 1: Marktplatz in der Altstadt Herriedens

2 Bestandsanalyse

2.1 Lage im Raum und städtebauliche Merkmale

Herrieden ist eine Stadt im mittelfränkischen Landkreis Ansbach und liegt am Oberlauf der Altmühl in der Metropolregion Nürnberg. Nürnberg befindet sich in etwa 55 Kilometer nordöstlicher Entfernung von Herrieden. Die Nachbargemeinden sind Ansbach, Bechhofen, Burgoberbach, Wieseth, Feuchtwangen, Aurach und Leutershausen.

Herrieden hat insgesamt 39 Gemeindeteile, die als Einzelorte und Weiler in der Umgebung liegen. Die meisten öffentlichen Einrichtungen wie das Rathaus, Stadtbücherei, diverse Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungen sowie Schulen und Kindergärten und das Stadtschloss als Kultur- und Veranstaltungszentrum befinden sich in der Ortsmitte. Größere Einkaufsmärkte sind im Gewerbegebiet an der Münchner Straße und Industriestraße angesiedelt.

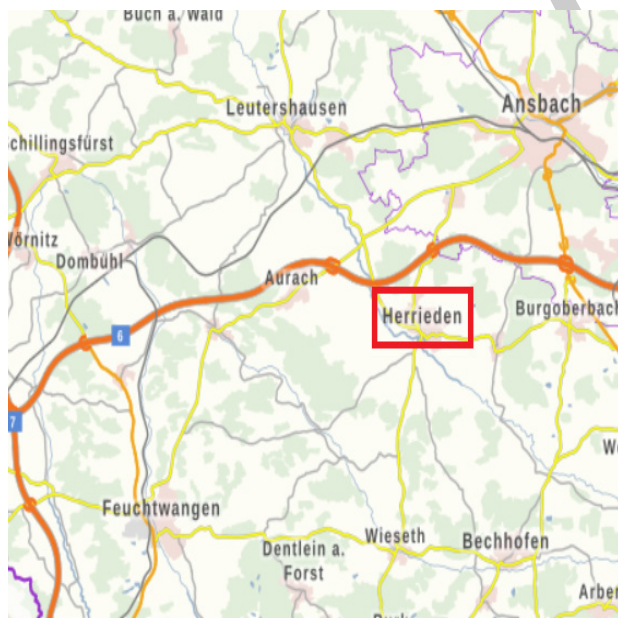


Abbildung 2: Lage Herriedens im Raum

Der Flusslauf der Altmühl verläuft südlich und außerhalb vom Hauptort Herrieden. Auch von den zugehörigen Ortsteilen wird keiner direkt vom Fluss durchschnitten, weshalb durch die Altmühl keine größere Barrierewirkung entsteht. Eine größere Barrierewirkung für den Radverkehr stellt je-

doch die sehr hügelige Topographie dar. Die europäische Wasserscheide durchquert bei Esbach den nördlichen Bereich des Stadtgebiets, wodurch bereits im Kernort die Topographie nach Norden hin relativ stark ansteigt (zwischen 30 und 40 Meter Höhenunterschied). Eine günstige, flache Topographie ergibt sich durch das Flusstal der Altmühl. Mit der zunehmenden Verbreitung von Pedelecs tritt die hügelige Topographie als limitierender Faktor jedoch zunehmend in den Hintergrund.



Abbildung 3: Altmühlbrücke

2.2 Innerörtliches Straßen- und Wegenetz

Eine Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation erfolgte im Sommer 2021 und ergab, dass in Herrieden bereits gute Voraussetzungen für ein attraktives Radfahrnetz existieren. Dies ist unter anderem den zahlreichen eigenständigen sowie straßenbegleitenden Radwegen geschuldet, aber auch der größtenteils flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30, vor allem in den Wohngebieten. Eine Straßenklassifizierung gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in Anlage 1.1 beigefügt und stellt sich wie folgt dar:

Tabelle 1: Straßenklassifizierung gemäß StVO

	Straßenbezeichnungen	Straßenbegleitender F + R
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit > 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • St 2248 • Hohenberger Straße • St 2249 • Neunstetterstraße (St 2249) • St 2248 • AN 37 • Rother Straße 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungsrecht • Benutzungspflicht
Zugelassene Höchstgeschwindigkeit 50km/h	<ul style="list-style-type: none"> • Schernberg • Hohenberger Straße • Ortsdurchfahrt Hohenberg • An den Gärten • Am Rosenfeld • Am Wasserturm • Nürnberger Straße • Johannes-Marohn-Straße • Ansbacher Straße (St 2248) • Hohenloher Straße • Am Klingengraben • Melker Straße • Neunstetterstraße (St 2249) • Memelweg • Münchener Straße • Bahnhofstraße • St2249 • Industriestraße • Fronveststraße • An der Stadtmauer • Wolfhardstraße • Strobelstraße • Hintere Gasse • Vogteiweg • Vogteiplatz • Herrnhof (St 2249) • Vordere Gasse (St 2248) • Fuggerstraße • Turmstraße • Marktplatz (St 2248, St 2249) • Deocarplatz • St2248 • Schießwasen • Winner Weg • Ortsdurchfahrt Roth 	<ul style="list-style-type: none"> • Benutzungspflicht/-recht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungsrecht • Benutzungsrecht • Benutzungsrecht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht • Benutzungspflicht
Eigenständiger Fuß- & Radweg	<ul style="list-style-type: none"> • Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße im Norden und der Kindertagesstätte St. Vitus und weiter Richtung Westen zum Freibad • Fuß- und Radweg zwischen Hohenberger Straße und Adolph-Kolping-Straße (südlich Am Schrottfeld) • Fuß- und Radweg südlich der St2249 (alte Bahntrasse) • Fuß- und Radweg zwischen Münchener Straße und Bahnhofstraße (Stadtgraben) • Fuß- und Radweg zwischen Münchener Straße und Stadtschloss • Fußweg zwischen Neunstetterstraße und Münchener-/Fronveststraße • Fußweg „Radfahrer frei“ Altmühlhaag • Fuß- und Radweg über die Altmühl zur Schießwasen • Fuß- und Radweg zwischen Steinweg und südlich der Schwedenschanze (alte Bahntrasse) • Fußweg „Radfahrer frei“ südlich Königsberger Straße (alte Bahntrasse) • Fußweg zwischen Königsberger Straße und Melker Straße • Fußweg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und St 2249 	

Alle weiteren Straßen und Wege sind entweder kleinere Fuß- und Radwege, über kürzere Distanzen oder Fußwege, welche für den Radverkehr nicht freigegeben sind sowie „Sonstige Wege“, welche nicht beschildert sind. Auch forst- und landwirtschaftliche Wege, welche für den Fuß- und Radverkehr nutzbar sind, sind in der Klassifizierung berücksichtigt.

2.3 Einstufung des Straßen- und Wegenetzes (gemäß RSt 06)

Das Straßen- und Wegenetz in der Stadt Herrieden wird ebenso nach seiner Funktion gemäß Rst 06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) eingestuft (vgl. Anlage 1.2):

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RSt 06

	klassifiziert	Nicht klassifiziert
Anbaufreie Straßen	<ul style="list-style-type: none"> • St 2248 • Ansbacher Straße (St 2248) • Neunstetterstraße (St 2249) • St 2249 • Schießwasen (St 2248) • AN 37 	<ul style="list-style-type: none"> • Am Wasserturm • Nürnberger Straße • Hohenberger Straße
Örtliche Einfahrtstraßen/ Verbindungsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Ansbacher Straße (St 2248) • Neunstetterstraße (St 2249) • Marktplatz (St 2249) • Herrnhof (St 2249) 	<ul style="list-style-type: none"> • Nürnberger Straße • Hohenberger Straße • Münchener Straße • Winner Weg
Dörfliche Hauptstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Ortsdurchfahrt Hohenberg • Ortsdurchfahrt Schernberg
Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße	<ul style="list-style-type: none"> • Vordere Gasse (St 2248) • Marktplatz (St 2248) 	
Sammelstraße/Quartiersstraße		<ul style="list-style-type: none"> • Am Martinsberg • Am Weinberg • Königsberger Straße • Steinweg
Gewerbestraße/Industriestraße	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhofstraße (St 2249) 	<ul style="list-style-type: none"> • Industriestraße • Großenrieder Straße • Münchener Straße • Rother Straße
Wohnstraße/Wohnweg Land- und forstwirtschaftlicher Weg	Alle anderen Straßen und Wege in der Stadt Herrieden werden als Wohnstraßen, Wohnwege oder land- und forstwirtschaftliche Wege eingestuft.	
Radweg/Fußweg	Daneben gibt es noch eine Reihe an Rad- und Fußwegen, welche sowohl in Form von straßenbegleitenden oder eigenständigen Rad- und Fußwegen vorzufinden sind.	
Sonstiger Weg	Unter „Sonstiger Weg“ werden all die Wege verstanden, welche durch keine explizite Beschilderung (z.B. als Rad- oder Fußweg) ausgewiesen sind.	

2.4 Überörtliche Radfahrverbindungen

Für den Freizeitverkehr führt der „Tauber Altmühl Radweg“ im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ als übergeordnete Radwegeverbindung durch Herrieden. Als weitere Themenradwege bzw. Radwanderwege sind der Altmühl-Radweg, der Fränkische Karpfenradweg und die Roman-Route-Limes zu nennen, welche auch dementsprechend beschildert sind. Kürzere ausgeschilderte Radrouten sind der Feuchtwanger und Ansbacher Weg.



Abbildung 4: Radwegebeschilderung am Radweg parallel zur St 2248 Richtung Leibelbach

Im Radwegenetz der Bayerischen Vermessungsverwaltung finden sich auch wichtige innerörtliche Routen und Radwege sowie überörtliche Verbindungen u.a. nach Regmannsdorf, Deutenwinden, Rauenzell, Großenried, Wieseth, Elbersroth, Aurach und Neunstetten. Der Verlauf der Radfahrverbindungen im Stadtgebiet ist in Anlage 1.3 dargestellt.

Ein übersichtliches Informationsangebot des touristischen und lokalen Radangebots in Herrieden findet sich in den Infobroschüren und der Internetseite „Romantisches Franken“.

2.5 Unfallhäufungspunkte und Sicherheitsdefizite

Für die Förderung des Radverkehrs ist die Verkehrssicherheit von entscheidender Bedeutung. Auch hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl für oder gegen das Fahrrad spielt der Aspekt der Verkehrssicherheit eine entscheidende Rolle. Die Analyse der Unfallhäufungspunkte ergibt bereits erste Hinweise auf den zukünftigen Handlungsbedarf.

In Anlage 1.4 sind die wesentlichsten Unfallhäufungspunkte mit Radfahrbeteiligung aus den Jahren 2018 bis 2020 dargestellt. Diese werden nach Fahr-, Kreuzungs-, Abbiegeunfälle sowie in Unfälle im Längsverkehr und Sonstiger Unfall unterschieden. Unfälle mit ruhendem Verkehr und Überschreitenunfälle sind in diesem Zeitraum in Herrieden nicht zu verzeichnen. Insgesamt wurden in den zwei Jahren im gesamten Stadtgebiet Herriedens 20 Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (einschließlich E-Bike und Pedelec) registriert. Die Plandarstellung enthält nur 15 dieser Unfälle. Die restlichen Unfälle wurden an folgenden Örtlichkeiten registriert:

- Einbiegen-/Kreuzen:
 - Elbersroth, Pfarrer-Heumann-Straße.
- Unfall im Längsverkehr:
 - Südlich Velden, Radweg parallel Kreisstraße AN 55.
- Sonstiger Unfall:
 - Neunstetten, Pfarrgasse;
 - Rauenzell, Hirtenweg;
 - Zwischen Elbersroth und Gräbenwinden, Flurbereinigungsweg.

Eine eindeutige Häufung der Unfälle kann nicht direkt festgestellt werden. Auffällig ist jedoch ein verstärktes Auftreten entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Neunstetter- oder Hohenberger Straße oder im Bereich der Schulen und Freizeitanlagen im Steinweg. Überwiegend wurden Sonstige Unfälle registriert.

2.6 Wichtige Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs

Wichtige Quellgebiete des Radverkehrs sind generell alle Wohngebiete, wobei die Dichte der Bebauung, die Sozialstruktur, die Topographie, die Radfahrbedingungen und die Entfernung zu wichtigen Zielorten des Radverkehrs wesentliche Einflussgrößen für die Benutzung des Fahrrads darstellen. Das Fahrrad wird im Allgemeinen bevorzugt für Distanzen zwischen ein und drei Kilometer eingesetzt, wenn Sicherheit und Annehmlichkeit gegeben sind.



Abbildung 5: Realschule Herrieden



Abbildung 6: Kita St Vitus



Abbildung 7: Industriestraße

In der Stadt Herrieden liegen alle wesentlichen innerörtlichen Quell- und Zielpunkte in einem Entfernungsbereich bis ca. drei Kilometer (vgl. Anlage 1.5). Die meisten Wohngebiete liegen sogar maximal 1,5 Kilometer von den wichtigsten Zielen entfernt. Auch zugehörige Ortsteile, wie Regmannsdorf, Schernberg, Hohenberg, Roth, Leutenbuch, Winn, Sauerbach, Manndorf, Lammelbach, Leibelbach, Heuberg, Brünst, Stegbruck oder Mühlbruck liegen innerhalb eines Entfernungsradius von ca. drei Kilometern vom Stadtzentrum entfernt. Weiter abseits befinden sich durch das große Gemeindegebiet Ortsteile wie Neunstetten, Rauenzell, Elbersroth oder Birkach.

Wichtige Ziele in Herrieden sind:

- Schulen und Bildungseinrichtungen:
 - Grund- und Mittelschule (Steinweg);
 - Sebastian-Strobel-Schule (Schule zur individuellen Lebensbewältigung) (Steinweg);
 - Staatliche Realschule (Steinweg);
 - Wolfhard-Schule (Sonderpädagogisches Förderzentrum) (Deocarplatz).
- Kindergärten und Kitas:
 - Katholischer Kindergarten St. Deocar (Deocarplatz);
 - Katholischer Kindergarten St. Vitus (Münchener Straße);
 - Kindertagesstätte Unterm Regenbogen (Ansbacher Straße);
 - Kindertagesstätte „vier elemente“ (Steinweg).
- Einzelhandel:
 - KiK Herrieden (Münchener Straße);
 - REWE (Münchener Straße);
 - Lidl (Industriestraße);
 - NORMA Filiale (Industriestraße);
 - ROSSMANN Drogeriemarkt (Industriestr.);
 - TAKKO FASHION (Industriestraße);
 - TEDi (Industriestraße);
 - Zweirad Center Tolksdorf (Industriestraße);
 - Gewürz- und Teehaus Vilim (Industriestraße);
 - Modehaus Brenner (Bahnhofstraße);
 - Diverse Einzelhandelseinrichtungen (Vordere Gasse & Marktplatz).



Abbildung 8: Rathaus



Abbildung 9: Firma Sielaff



Abbildung 10: Stadtschloss Herrieden



Abbildung 11: Reit- und Fahrverein

- Öffentliche Einrichtungen:
 - Rathaus Stadt Herrieden (Herrnhof);
 - Bücherei (Herrnhof).
- Gewerbe:
 - hapa AG (Neunstetterstraße);
 - Schüller Möbelwerk KG (Rother Straße);
 - Sielaff GmbH & Co. KG Automatenbau Herrieden (Münchener Straße).
- Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:
 - Stadtschloss Herrieden;
 - Frauenkirche Herrieden (Marktplatz);
 - Stiftsbasilika St. Vitus und St. Deocar (Marktplatz);
 - Evangelische Christuskirche (Ansbacher Str.);
 - St. Martin (Am Martinsberg).
- Freizeiteinrichtungen:
 - Herrieder Parkbad (Steinweg);
 - Reit- und Fahrverein Herrieden 1980 e.V. (Winner Weg);
 - Sportgemeinschaft TSV/DJK Herrieden e.V. (Schießwasen);
 - Sportplatz, Fußballplatz (bei Schulgelände);
 - Bikepark Bärenloch (zwischen Schernberg und Hohenberg);
 - Abenteuerspielplatz,
 - Städtische Musikschule (Herrnhof).

2.7 Schulwege

Die Stadt Herrieden verfügt über insgesamt vier Schulen: eine Grund- und Mittelschule, eine Realschule sowie das Förderzentrum der Sebastian-Strobel-Schule und ein sonderpädagogisches Förderzentrum, die Wolfhard-Schule.

Die Grund- und Mittelschule, die Realschule sowie die Sebastian-Strobel-Schule befinden sich im Steinweg, welcher als Tempo 30-Zone ausgemalnt ist. Die Anbindung per Bus erfolgt über den Busbahnhof an der Münchener Straße. Von dort aus können die Schüler sicher über das parkartige Schulgelände zu den jeweiligen Gebäuden gelangen. Dieser Weg wird auch als südliche Zufahrt mit dem Fahrrad genutzt. Etwas östlich davon ist auf der Münchener Straße eine Fußgänger-Druckampel installiert. Eine weitere Zufahrt von Süden ist über die viel befahrene Ansbacher- und Münchener Straße in den Steinweg möglich. Von Osten und Westen her sind die Schulen über gemeinsame Fuß- und Radwege erschlossen. Die östliche Zufahrt über den gemeinsamen Fuß- und Radweg wird nach Möglichkeit zu Schulbeginn zusätzlich von Schülerlotsen abgesichert. Aus Richtung Norden ist der Steinweg nur fußläufig über die Treppen vom Weinberg zu erreichen.



Abbildung 12: Steinweg - Schulweg

Ein schematischer Schulwegplan, d.h. eine Darstellung auf welchen Wegen die Kinder hauptsächlich aus den Wohngebieten zu den Schulen im Steinweg gelangen, befindet sich in Anlage 1.6.

Die Wolfhard-Schule liegt in der Altstadt, am Deocarplatz. Am Deocarplatz gilt Tempo 30. Die Schule wird über mehrere Buslinien angebunden. Eine sichere Anbindung über Radwege oder Tempo-30 Geschwindigkeitsbegrenzung ist zur Wolfhard-Schule nicht gegeben.



Abbildung 13: Wolfhard-Schule

2.8 Fahrradabstellanlagen

Die Beschaffenheit vieler öffentlicher Fahrradabstellanlagen erfüllt die Qualitätsstandards des ADFC („Empfehlungen zum Fahrradparken“) nicht. Eine Vielzahl der vorhandenen Fahrradparkplätze können als sog. „Felgenbrecher“ bezeichnet werden, da sie den Fahrradrahmen nicht fixieren und somit sämtliche Kräfte beim Einstellen oder Bewegen des Fahrrades direkt auf die Felge des Fahrrades wirken, so dass die Felge verbogen wird. Meist werden diese „Fahrradständer“ aus Angst vor Beschädigungen von den Radfahrern gar nicht genutzt. Eine übersichtliche Bewertung der wichtigsten Fahrradabstellanlagen findet sich in Anlage 1.7.

Die Qualität der Radständer wird nach folgenden Bemessungskriterien bewertet:

- Anzahl;
- Anlehnbarkeit;
- Ansperrbarkeit;
- Abstand, Anfahrbareit;
- Einsehbarkeit;
- Überdachung (Witterungsschutz).

Die Qualitätseinstufung der einzelnen Abstellanlagen resultiert daraus wie folgt:

Tabelle 3: Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in ...		
guter Qualität	ausreichender Qualität	mangelhafter Qualität
<ul style="list-style-type: none"> • Kita St. Deocar • Fa. Sielaff • Fa. Schüller • REWE Markt • Realschule 	<ul style="list-style-type: none"> • Sebastian-Strobel- Schule • Freibad • Kita St. Vitus • Realschule 	<ul style="list-style-type: none"> • Volksschule • Industriegebiet (Bsp. Norma, Kik) • Musikschule • Rathaus • Wolfhard-Schule • Altstadt • Sportplatz Schießwäsen

Die Bewertung der Fahrradabstellanlage an der Realschule schwankt zwischen gut und ausreichend, da die Abstellanlagen bezüglich des Ständermodells, Überdachung etc. sehr gut sind, aber die vorhandene Anzahl als nicht ausreichend empfunden wird. Um dazu schlagkräftige Aussagen treffen zu können müsste jedoch der tatsächliche Bedarf (z.B. Anzahl Schüler aus Herrieden) ermittelt werden.

In der Plandarstellung nicht berücksichtigt sind Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen, da solche bis dato nicht existieren. Wie Abbildung 14 verdeutlicht gibt es jedoch einen grundsätzlichen Bedarf dafür.



Abbildung 14: Fehlende Fahrradabstellanlagen Bushaltestelle Neunstetterstraße

2.9 Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung

Die Haushaltsbefragung, in der das Verkehrsverhalten der Herriedener Bevölkerung abgefragt wurde, wurde mittels Fragebogen am Stichtag, den 05.11.2019 durchgeführt. Insgesamt nahmen an der Befragung ca. 2.400 Bewohner teil, die sich auf ca. 935 Haushalte verteilen. Somit konnte eine gute Rücklaufquote von ca. 29% erzielt werden.

Im Durchschnitt sind in Herrieden 0,9 Räder pro Kopf und 2,3 Räder pro Haushalt vorhanden. Bereits 1/3 aller Haushalte ist in Besitz eines e-Bikes. Das Fahrrad bildet mit ca. 12% nach dem Pkw (ca. 66%) den zweitgrößten Anteil am Modal Split. Dabei wird das Rad vor allem für Fahrten im Binnenverkehr von Herrieden und im Binnenverkehr innerhalb der jeweiligen Herriedener Ortsteile genutzt.

Das insgesamt passable Radverkehrsaufkommen in Herrieden wird auch anhand der Binnenverkehrsströme nochmals deutlich. Dabei wird ersichtlich, dass beispielsweise für den Schulweg das Rad anstelle des Pkw bevorzugt wird. Auch für den Weg in die Altstadt oder zur Industriestraße wird

vermehrt das Rad genutzt, was unter anderem als Arbeits- oder Einkaufsweg gedeutet werden kann. Vor allem Bewohner aus den stark besiedelten Gebieten, wie dem Schrotfeld oder dem Bayernring nutzen vermehrt das Fahrrad, was unter anderem auf die dort relativ gute Fahrrad-Infrastruktur zurückzuführen ist.

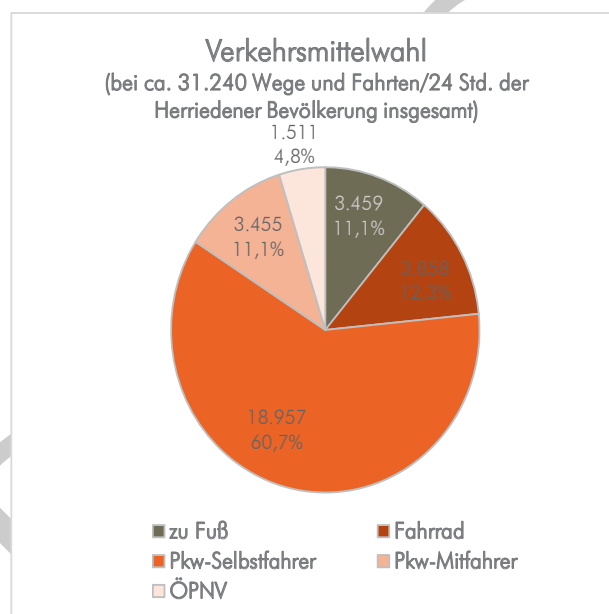


Abbildung 15: Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

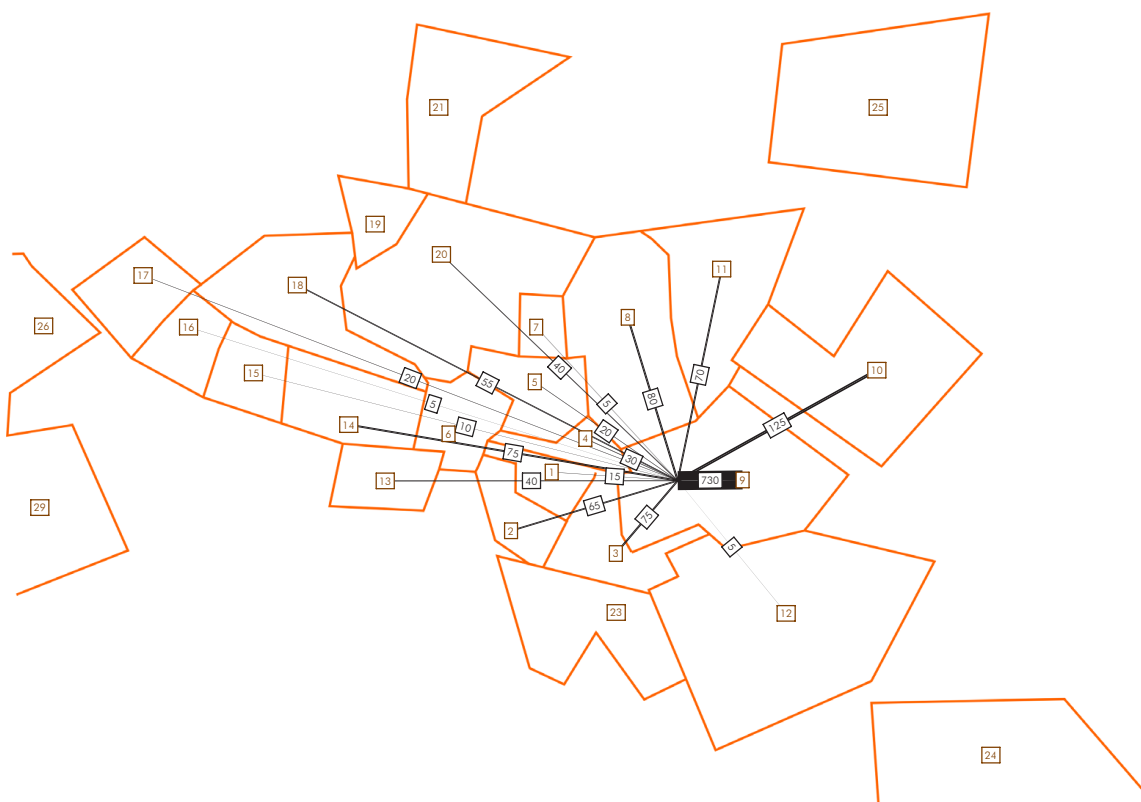


Abbildung 16: Binnenverkehr Rad 24 Stunden - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“

3 Bewertung

Anhand der durchgeführten Ortsbesichtigungen sowie der Bestandsanalyse können im Straßen- und Wegenetz der Stadt Herrieden einige Stärken und Schwächen identifiziert werden (vgl. Kapitel 3.1). Daraus lässt sich wiederum eine Reihe an Mängeln und Konfliktbereichen sowie ein dementsprechender Handlungsbedarf ableiten (vgl. Kapitel 3.2 und 3.3).

3.1 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Die vorhandene Infrastruktur der Stadt Herrieden bietet teils gute Voraussetzungen auf welcher für eine Weiterentwicklung hin zu einem attraktiven Gesamtkonzept aufgebaut werden kann. Dies betrifft beispielsweise folgende Stärken:

- + eine flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (als Tempo 30-Zonen oder durch Einzelmaßnahmen) und verkehrsberuhigten Bereichen in den Wohngebieten (z.B. Bayernring);
- + entgegen der Einbahnrichtung für den Radverkehr freigegebene Einbahnstraßen, die somit die Durchlässigkeit für den Radverkehr erhöhen (z.B. Vogteiweg in der Altstadt);
- + die sichere Querung in Form von höhenfreien Mittelinseln an manchen Hauptverkehrsstraßen und an den Schulen bzw. des Schulwegs (z.B. Querungshilfe Münchener Straße);
- + Quartierverbindende Fuß- und Radwege (z.B. Radweg entlang der alten Bahntrasse im Steinweg);
- + Radunterführung an der stark befahrenen Ansbacher Straße;
- + Radverkehrsanlagen an stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (Beispiel Nürnberger Straße);
- + die Benutzungspflicht baulich angelegter Radwege an wichtigen Verbindungsstraßen ist stellenweise aufgehoben (z.B. Neunstetterstraße);
- + eigenständige Fuß- und Radwege zum Teil in großzügigen Grünanlagen, v.a. in den nördlichen und östlichen Wohngebieten (z.B. Am Schrottfeld);
- + vom Kfz-Verkehr getrennte Radwege außerhalb der geschlossenen Ortschaft bzw. entlang der (klassifizierten) Straßen zu den Ortsteilen sowie in die Nachbargemeinden (z.B. Radweg entlang der St 2248 nach Leibelbach und weiter Richtung Wieseth);
- + Beschilderung überörtlicher Radwegeverbindungen und touristischer Radrouten (z.B. Altmühlradweg);
- + eigenständige Fuß- und Radwege werden ergänzt durch ein Netz von Flurwegen, die dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, aber teilweise auch für den Radverkehr gut zu befahren sind (z.B. Weg von Schrottfeldsiedlung nach Hohenberg);
- + stellenweise attraktive, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. Realschule);
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung.



Abbildung 17: Beispiel Stärken: flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30; Beispiel Zone 30 im Taubenzeller Weg

Dennoch sind im Herriedener Radfahrnetz auch einige Problempunkte vorhanden, die das Radfahren weniger attraktiv machen. Dies sind u.a.:

- Kreuzungen, die für den Radfahrer nicht komfortabel oder sogar gefährlich sind (z.B. Kammerer Kreuzung);
- (klassifizierten) Straßen im Ortsgebiet, ohne ausreichende Radverkehrsanlagen bzw. Schutzmaßnahmen (z.B. Ansbacher Straße);
- einseitige Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsverkehr an Hauptverkehrsstraßen (z.B. Nürnberger Straße);
- fehlende Wegverbindungen, die das Radwegnetz vervollständigen und dem Radverkehr die Möglichkeit bieten, abseits von Hauptverkehrsstraßen zu wichtigen Zielen zu gelangen;
- eine fehlende durchgängige Anbindung der Wohngebiete an die Altstadt (z.B. Martinsberg);
- die fehlende Temporeduzierung in der Altstadt (z.B. Vordere Gasse);
- teilweise fehlende Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen u.a. auch für den Schulweg (z.B. Ansbacher Straße im Bereich Kammerer Kreuzung);
- fehlende oder unzureichende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang (z.B. Neunstetterstraße);
- insbesondere in Wohngebieten die fehlenden Hinweise auf eine Durchfahrmöglichkeit für den Radverkehr bei manchen durchlässigen Sackgassen (Zeichen 357 StVO) und wichtigen quartierserschließenden Fußwegen, um direkte und kurze Wege anzubieten, die dem Radfahrer zeitliche Vorteile gegenüber dem Kfz-Verkehr verschaffen (z.B. Wohngebiet Melker Straße);
- der Topographie geschuldete Sackgassen die aufgrund der vorhandenen Treppen nicht für den Radverkehr zugänglich sind (z.B. Zur Schwedenschanz);
- die stellenweise Sperrung von Straßen für Fahrzeuge aller Art (Zeichen 250), also auch für den Radverkehr (z.B. Wolfhardstraße);
- nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn, welche eine Durchfahrt mit dem Fahrrad erschweren (z.B. Königsberger Straße/Lehrberger Straße);
- teils veraltete Modelle von Fahrradabstellanlagen, die nicht den heutigen Ansprüchen entsprechen (z.B. Volksschule);
- zu wenig oder teils fehlende Fahrradabstellanlagen, vor allem im Bereich der Altstadt;
- fehlende Ladestationen für E-Bikes (z.B. an öffentlichen Einrichtungen).



Abbildung 18: Beispiel Schwächen: fehlende Durchlässigkeit für den Radverkehr durch bauliche Unzulänglichkeiten; Beispiel fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr und nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr am Bayernring

3.2 Mängel und Konfliktbereiche

Die Mängel und Konfliktbereiche sind in Anlage 2 dargestellt und verortet. Diese wurden unter dem Aspekt der Leitvorstellungen und Rahmenbedin-

gungen (vgl. Kapitel 4) herausgearbeitet und sind thematisch nach folgenden Gesichtspunkten gegliedert:

Tabelle 4: Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern

Themenfeld	Mangel
Mängel in der Verkehrssicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Sicherheitsvorkehrungen (von stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen) für den Radverkehr, z.B. begleitenden Rad- bzw. Geh- und Radwegen oder Radstreifen, bzw. angeordnete Höchstgeschwindigkeiten werden den Sicherheitsbedürfnissen des Radverkehrs nicht immer gerecht • vorhandene Radverkehrsanlagen sind mangelhaft, entsprechen z.B. nicht den Mindeststandards oder sind in ihrer Ausführung nicht ausreichend (nur einseitig), bzw. insgesamt mangelhafter Zustand • Radverkehrsführung (v.a. an Knotenpunkten) ist ungünstig (z.B. umwegig) oder gefährlich • fehlende Querungshilfen an Gefahrenstellen für den querenden Radverkehr (und Fußverkehr) • fehlende Geschwindigkeitsbremsen am Ortseingang • ungünstige Sichtverhältnisse
Mängel in der Netzverknüpfung	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende bzw. wünschenswerte Netzverknüpfung • Barrierewirkung z.B. durch Hindernisse, wie Treppen welche mit dem Rad nicht passiert werden können
Mängel in der Beschilderung	<ul style="list-style-type: none"> • bestehende Radwegbenutzungspflicht zwingt auch schnellere, sichere Radfahrer auf dem Radweg zu fahren und kann ein zügigeres Vorankommen einschränken • unnötige Einschränkungen/Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. fehlende Hinweise auf durchlässige Sackgassen, Z. 250 Durchfahrt verboten für alle Fahrzeuge);
Komfortmängel	<ul style="list-style-type: none"> • mangelhafter Oberflächenzustand • nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern oder Hindernisse • fehlende Bordsteinabsenkung • unzureichende Anzahl und Qualität der Fahrradabstellanlagen, insbesondere im öffentlichen Straßenraum, in der Stadtmitte, an zentralen öffentlichen Einrichtungen und vor Einkaufsmärkten

Nicht alle Mängel konnten aufgrund der Ausdehnung des Stadtgebietes auf dem Mängelplan verortet werden. Folgende Mängel, welche nicht dargestellte Ortsteile betreffen, sind anzumerken:

- Fehlende Verbindung
 - Burgoberbach – Rauenzell;
 - Birkach – Feuchtwangen;
 - Neunstetten – Leutershausen;
 - innerhalb Rauenzell;
- fehlende Asphaltierung Radweg Leutenbuch/Velden – Thann;
- fehlende Querungshilfe
 - Neunstetten (Bundesstraße);
 - Raunzell (Veldener Straße, Zum Steinbachwald).

3.3 Handlungsbedarf

Aus den Mängeln und Konfliktbereichen lässt sich ein grundlegender Handlungsbedarf ableiten. Dieser wird in den Maßnahmen in Kapitel 5.2 nochmals vertieft und intensiver betrachtet. Allgemein ergibt sich folgender Handlungsbedarf:

- Errichtung von Radverkehrsanlagen (v.a. an Hauptverkehrsstraßen), möglichst beidseitig und weitgehende Aufhebung linker Radwege;
- bestehende Radverkehrsanlagen an (Mindest-) Standards anpassen mit entsprechenden Markierungsarbeiten oder Bordsteinabsenkungen;
- Überprüfung der Radverkehrsführung an einzelnen Knotenpunkten einschließlich Markierungen;
- Bau weiterer Querungshilfen an Hauptverkehrsstraßen;
- Errichtung wirksamer Geschwindigkeitsbremsen an den Ortseingängen wo erforderlich;
- Beseitigung ungünstiger Sichtverhältnisse, z.B. durch Rückschnitt von Hecken;
- Schaffung neuer Wegeverbindungen;
- Beseitigung von Barrieren, welche die Durchlässigkeit des Radverkehrs einschränken;
- Prüfung der Radwegbenutzungspflicht und Aufhebung wo möglich;
- Beseitigung unnötiger Einschränkungen und Behinderungen des Radverkehrs durch verkehrsrechtliche Anordnungen (z.B. Hinweise auf durchlässige Sackgassen) bzw. bauliche Unzulänglichkeiten (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn);
- Ertüchtigung des Oberflächenbelags;
- schrittweise Erneuerung der Fahrradabstellanlagen (Ersetzen veralteter Modelle durch zeitgemäße Abstellanlagen mit Anlehn- und Ansperrmöglichkeit);
- Errichtung zusätzlicher Fahrradabstellanlagen im Bereich der Altstadt, an zentralen öffentlichen Plätzen und Einrichtungen, wenn möglich mit Überdachung, ggf. Ergänzung mit E-Ladesäulen.



Abbildung 19: Beseitigung von Barrieren (Treppen), welche die Durchlässigkeit des Radverkehrs einschränken am Beispiel Zur Schwedenschanz



Abbildung 20: Ertüchtigung des Oberflächenbelags am Beispiel Ansbacher Straße



Abbildung 21: Umlaufsperrn fahrradfreundlich gestalten am Beispiel des Wegs zwischen Königsberger Straße und Lehrberger Straße

4 Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen

4.1 Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz

Als generelle übergeordnete Ziele für die Planung können gelten:

- Die Schaffung eines Angebots mit hohem „Animationswert“ zur Nutzung des Fahrrads. Damit soll vor allem dem konkurrierenden Kfz-Verkehr entgegengewirkt werden.
- Die Erreichung eines möglichst hohen Maßes an Sicherheit für den Radverkehr unter Wahrung der Sicherheitserfordernisse der übrigen Verkehrsteilnehmer und der Aufenthaltsnutzungen im Straßenraum.

Im Freizeitverkehr ist das Fahrrad allgemein beliebt, entscheidend für die Erreichung der o.g. Ziele im Sinne einer nachhaltigen Mobilität sind aber seine Einsatzbedingungen im Alltag für die Vielzahl täglicher Erledigungen.

Neben dem zielorientierten Verkehr, z.B. vom Wohnort zur Arbeitsstätte, erfordert der bewegungsorientierte Verkehr Berücksichtigung, der vor allem für Kinder und Jugendliche im Wohnumfeld, um Kinderspielplätze und um Schulen eine große Rolle spielt.

Aus den verschiedenen Erscheinungsformen des Radverkehrs, der verkehrswissenschaftlichen Forschung, den einschlägigen Regelwerken und den langjährigen Erfahrungen der verkehrsplanerischen Praxis lassen sich nachfolgende Ansprüche an den Aufbau des Radwegenetzes ableiten.

Ansprüche an die Netzkonzeption

- Hauptverbindungswege/-routen, die der Verbindung der einzelnen Siedlungsgebiete/Orsteile untereinander sowie dem überörtlichen bzw. dem Freizeitverkehr dienen, und
- Erschließungswege/Nebenrouten zur internen Erschließung der einzelnen Siedlungsgebiete.

Ansprüche an Hauptverbindungswege/-routen

- Direkte und möglichst umwegfreie Verbindungen, die ein zügiges und sicheres Vorwärtskommen ermöglichen,
- sinnvolle Verknüpfungen, die eine leichte Orientierung ermöglichen,
- axialer bzw. tangentialer Verlauf mit gesamtstädtischem Verbindungscharakter,
- möglichst direkte Anbindung und Verbindung der wichtigen Ziele des Radverkehrs (z.B. Bahnhöfe, Schulen, Einkaufszentren),
- Anbindung an das überörtliche Radwegenetz,
- klarer siedlungsräumlicher Bezug (Orientierungslinien) und sinnfällige Wegführung,
- hohe Leistungsfähigkeit mit Möglichkeiten zum Überholen, Begegnen und nebeneinander Fahren (Komfortmaße und nicht nur Mindestmaße bei den Regelbreiten), soweit möglich,
- attraktives Umfeld,
- Sicherung wichtiger Querungsstellen, insbesondere des Hauptstraßennetzes,
- gute Übersichtlichkeit und Ausleuchtung bei Dunkelheit innerhalb bebauter Gebiete,
- Kennzeichnung als Hauptwege und Wegweisung durch geeignete Merkzeichen,
- regelmäßiger Unterhalt und Pflege, auch Winterdienst.

Ansprüche an Erschließungswege/Nebenrouten

- Sinnfällige Verknüpfung mit den Hauptverbindungswegen,
- Sammel- und Verbindungsfunktion auf Quartiersebene,
- Erschließung der Quartierinternen Schwerpunkte des Radverkehrsaufkommens,
- Durchgängigkeit, d.h. beidseitige Anbindung der Wege,
- gute Befahrbarkeit,
- Übersichtlichkeit und Erkennbarkeit.

Vorgaben zur Dimensionierung von Radverkehrsanlagen

Angaben zur Ausbildung und Dimensionierung von Radverkehrsanlagen sind den einschlägigen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinie für Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln zu entnehmen. Das Konzept berücksichtigt diese in ihrer aktualisierten Fassung, sowie das Radverkehrshandbuch, Radland Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern.

Die Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 Meter nicht unterschreiten. Die Regelbreiten von Einrichtungsradwegen betragen bei schwächeren Radverkehrsbelastungen 1,60 Meter, bei höheren 2,00 Meter

(RASt06). Die VwV-StVO (Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung) toleriert noch 1,50 Meter Mindestbreite. Radfahrstreifen, die rechtlich Radwege darstellen und vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden dürfen – außer zum Ab- und Einbiegen und um Parkstreifen zu nutzen –, unterliegen den gleichen Vorgaben, wobei eine Breite von 1,85 Meter empfohlen wird. Schutzstreifen sind keine eigenständigen Radwege, sondern ein Teil der Fahrbahn (ähnlich einem Fahrstreifen). Sie sind in der Regel 1,50 Meter breit (mindestens 1,25 Meter). Werden sie entlang von parkenden Fahrzeugen geführt, ist ein zusätzlicher Sicherheitsabstand von 0,50 Meter (Längsparken) bzw. 0,75 Meter (Senkrechtparken) erforderlich. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen. Die Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen sind Tabelle 5 zu entnehmen.

Tabelle 5: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (eigene Darstellung nach ERA 2010)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitsstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg- /Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum*: 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrsstärke)	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zweirichtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

*Sicherheitsraum muss im Gegensatz zum Sicherheitsstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgebaut sein

Grundsätzlich ist die Anlage von Schutzstreifen ab einer Mindestfahrbahnbreite von 7,0 Meter möglich. Schutzstreifen sollen dem Kfz-Verkehr kontinuierlich einen Aufenthaltsbereich für den Radverkehr und dessen Gegenwart vermitteln. Sie sind vor allem dann sinnvoll, wenn der Radverkehr gefördert werden soll und keine anderen Maßnahmen zu seinem Schutz auf diesem Straßenabschnitt möglich sind (z.B. knappe Platzverhältnisse). Da der Schutzstreifen von großen Fahrzeugen überfahren werden darf, sollte der Schwerverkehr (Lkw, Busse) 1.000 Fahrzeuge/Tag nicht überschreiten. Die verbleibende Kernfahrbahn muss (bei nicht vorhandener Mittelmarkierung) zwischen 4,5 Meter und 5,5 Meter breit sein, um den Pkw-Verkehr ungehindert abzuwickeln.

Bei einem einseitigen Schutzstreifen ist demnach eine Fahrstreifenbreite von 3,5 Meter erforderlich - 1,25 Meter Mindestbreite Schutzstreifen plus 2,25 Meter Restfahrbahn (die Hälfte von 4,5 Meter). Die Gegenfahrbahn (ohne Schutzstreifen) muss eine Regelbreite aufweisen (bei regelmäßigem Busverkehr 3,0 Meter). Somit ergibt sich eine Mindestfahrbahnbreite von 6,5 Meter bei nur einseitigem Schutzstreifen.

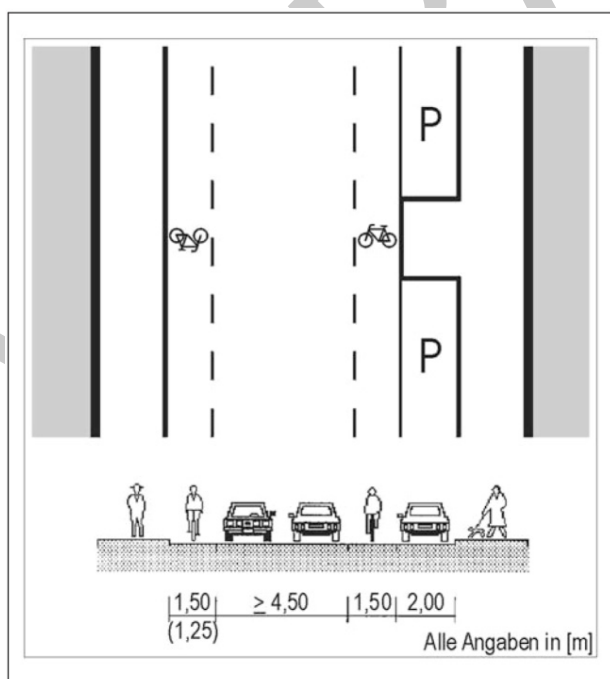


Abbildung 22: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (Quelle: RAST 06)

Ansprüche an Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr

Sicheres Radfahren hängt unmittelbar mit der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusammen. Eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ermöglicht es, dass Radfahrer auf einer gemeinsamen Fahrfäche mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ können. Wenn die Geschwindigkeit eingehalten wird, dann sind gesonderte Sicherungsmaßnahmen im Allgemeinen entbehrlich. In besonderen Fällen können jedoch weitere unterstützende Maßnahmen wie z.B. Fahrbahnverengungen, andere Beläge und Kontrollen sinnvoll sein, wenn die Verkehrsmengen hoch oder Tempo-30 aus der Gestaltung nur schwer ablesbar ist.

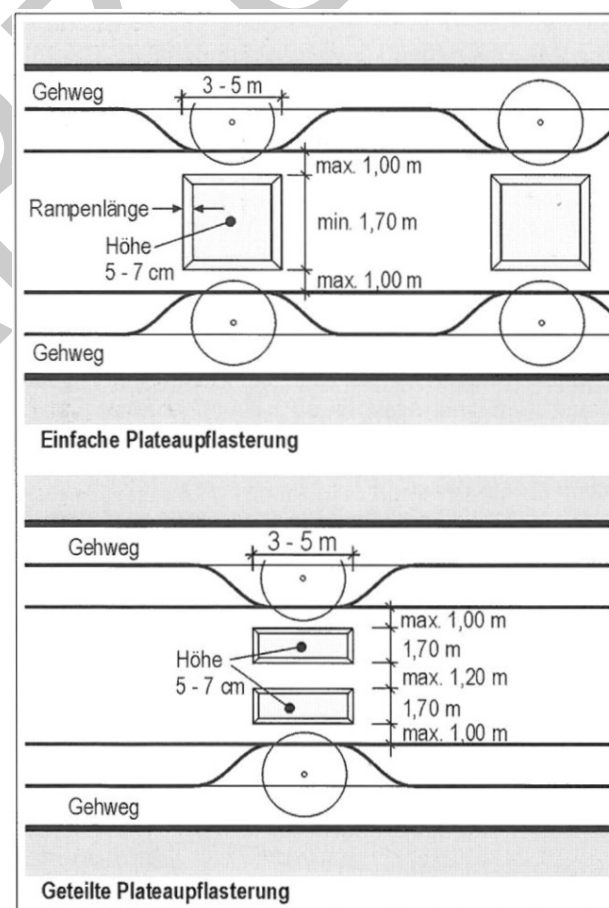


Abbildung 23: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAST 06)

Eine reduzierte Kfz-Geschwindigkeit, in etwa auf das Geschwindigkeitsniveau des Radfahrers, schafft Sicherheitsgewinne und führt im Falle eines Unfalls zu einer geringeren Unfallschwere und damit zu niedrigeren Unfallkosten. Unfälle mit To-

desfolge können durch ein niedriges Geschwindigkeitsniveau weitestgehend vermieden werden. Unerwünschte Durchgangs- bzw. Schleichverkehre reduzieren sich tendenziell. Darüber hinaus kann das kostengünstigere Mischprinzip angewendet werden. Tempo 30-Zonen bieten hierfür günstige Voraussetzungen. Einbahnstraßen können ohne bauliche Maßnahmen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben werden.

Ansprüche an Fahrradstraßen

Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen. In der StVO (2013, S. 42f) heißt es hierzu:

1. „Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

Weiterhin heißt es in der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) (2017, S. 20, 36):

„Auf Fahrbahnen und Fahrradstraßen darf der Kraftfahrzeugverkehr nur gering sein (z.B. nur Anliegerverkehr). Die zugelassene Höchstgeschwindigkeit darf nicht mehr als 30 km/h betragen.

Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.

Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

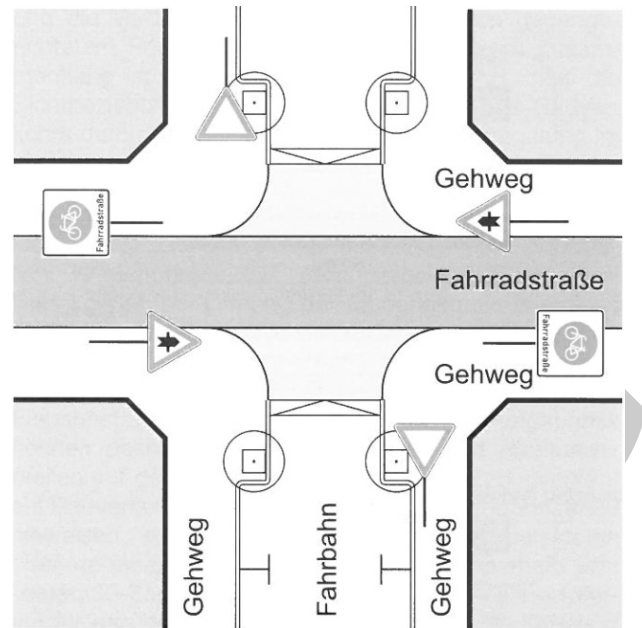


Abbildung 24: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße (Quelle: RAS 06)

Ansprüche an Querungsstellen

Ausgewiesene Querungsstellen sollen folgende Merkmale besitzen:

- Gute Erkennbarkeit,
- Gestaltung muss zur Erhöhung der gegenseitigen Aufmerksamkeit beitragen,
- Reduzierung der Geschwindigkeit vor der Querungsstelle,
- Vermittlung eindeutiger Verhaltensregeln,
- Einbau von Querungshilfen bei hohen Verkehrsbelastungen,
- ausreichende Breiten von Mittelinseln (Länge eines Fahrrades),
- kurze Umläufe und Wartezeiten sowie ausreichende Grünzeit bei Lichtsignalanlagen.

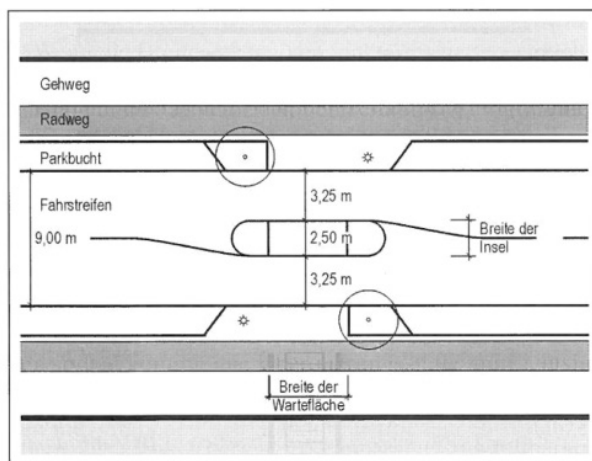


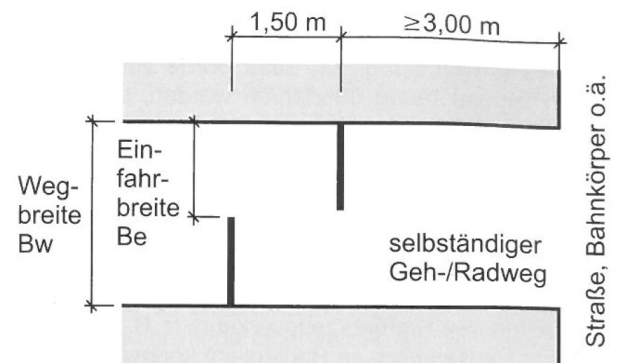
Abbildung 25: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RAS 06)

Ansprüche an Umlaufsperrn

Umlaufsperrn auf Radwegen, beispielsweise um Kraftfahrzeuge von diesen fernzuhalten, dürfen nur im lichten Raum der Radwege angebracht werden, wenn keine anderweitig geeigneten Maßnahmen möglich sind und die Vorteile den Nachteilen für Radfahrende überwiegen. Sie dürfen sich nicht überlappen, müssen beleuchtet und rot-weiß gestreift sein.

Die Einfahrbreite, also der Bereich zwischen dem Radwegrand und den Absperrgeländern, wird durch die Wegbreite bestimmt (vgl. Abbildung xx). Der Abstand zwischen den Absperrgeländern liegt bei mindestens 1,50 Meter. Außerdem muss ein Abstand von Minimum drei Meter zu querenden Verkehrswegen (Straßen oder Bahnkörpern) gewahrt werden, sodass Radfahrende nicht auf der Straße oder auf Bahngleisen auf eine Passierbarkeit der Umlaufsperr warten müssen. Auf viel befahrenen Radwegen, sowie an Bahnübergängen, sollten mehrere Möglichkeiten zum Einfahren in die Umlaufsperr vorhanden sein. Empfohlen wird auch, dass die Durchfahrt von Räum- und Streufahrzeugen weiterhin möglich ist, also die Umlaufsperrn nicht fest in den Boden zu verankern.

Auch Poller sind bei Gefährdung von Verkehrsteilnehmern oder wo der Verkehr erschwert werden kann, unzulässig. Eine Erkennbarkeit ist bei schlechten Sichtverhältnissen und nachts zu gewährleisten.



Wegbreite [m]	Einfahrbreite [m]
2,00	1,15
> 2,00 – 2,50	1,30
≥ 2,50	1,50

Abbildung 26: Umlaufsperr an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrbreiten (Quelle: ERA 2010)

Ansprüche an Furtmarkierungen

Furtmarkierungen sind an Einmündungen und viel befahrenen Grundstückszufahrten anzubringen. Ihre Strichlänge beträgt 0,50 Meter mit einer Breite von 0,25 Meter bei Radfahrfurten und 0,12 Meter bei Fußgängerfurten (z.B. auch bei Verkehrszeichen 239 „Fußweg“ + Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“). Zwischen den Strichen ist eine Lücke von 0,20 Metern frei zu lassen. Bei sehr gering abgesetzten Radverkehrsfurten kann in der Regel auf die Fahrbahnrandmarkierung verzichtet werden.

Generell wird für die Furtmarkierung die gleiche Farbgebung wie die des Belags des Radwegs empfohlen. In Konfliktbereichen aber, also bei schlechten Sichtverhältnissen oder einem starken Kraftfahrzeugverkehr, ist für die Sicherung und Führung des Radverkehrs eine deutliche Markierung der Radverkehrsanlage nötig. Dies kann durch eine Einfärbung oder eine Anhebung der Radverkehrsfurt verwirklicht werden. Als wirksamstes Mittel für die Erhöhung der Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern gilt die Anhebung der Radverkehrsfurt. Die Einfärbung sollte nur an besonderen Konfliktbereichen, wie gekennzeichnete Vorfahrtsstraßen und Knotenpunkte, in rot angebracht werden. Zusätzlich sind bei Bedarf Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen.

Durch eine einheitliche Materialwahl wird ein einheitliches Erscheinungsbild innerhalb der Gemeinde sichergestellt. Außerdem soll bei der Auswahl der Materialien zur Einfärbung der Furten auf eine ausreichende Griffigkeit geachtet werden. Rechtlich hat die Einfärbung jedoch keine Bedeutung.

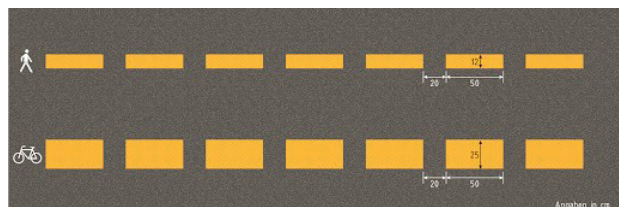


Abbildung 27: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS (Quelle: RSA 95)

Förderung der Nahmobilität (gemäß Kriterienkatalog der AGFK Bayern)

- Adäquat dimensionierte Fußverkehrsanlagen,
- Fußgängerwegweisung,
- attraktive öffentliche Räume (auch für Aufenthalt und Kommunikation),
- bauliche und verkehrliche Bevorzugung des nichtmotorisierten Verkehrs in Wohngebieten,
- hochwertige, wohnungsbezogene, attraktive Naherholungsangebote,
- Vernetzung von Alltags- und Freizeitmobilität,
- Einbeziehung nichtmotorisierter Verkehre in die Planung (integrative Verkehrsplanung),
- Freihalten der Fuß-/Radwege von ruhendem Kfz-Verkehr,
- Wegweisung für den Fuß- und Radverkehr.

Systematik Radwegbeschilderung



Abbildung 28: Systematik Radwegbeschilderung (Quelle: Radlhandbuch Bayern)

4.2 Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 18.11.2010 bestätigt, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur angeordnet werden darf, wenn eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigt. Dies hat für Städte und Gemeinden zur Folge, dass die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht überprüft werden muss.

Wenn eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird, müssen die dafür vorgesehenen Radverkehrsanlagen den Normen entsprechen (hierzu zählen u.a. auch die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen). Benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen dürfen also auch keine neuen Gefahren, die das allgemeine Risiko der Teilnahme am Straßenverkehr erheblich übersteigen, verursachen.

Wenn keine sicheren Radfahrmöglichkeiten gefunden werden können, muss die Straßenverkehrsbehörde andere Maßnahmen entwickeln, die die Sicherheit verbessern (z.B. Absenkung der Geschwindigkeit).

Die „Umleitung“ des Radverkehrs auf parallele Nebenstraßen ist nicht zielführend wenn es sich um Wohn-/Geschäftsstraßen mit hohem Quell-/Zielverkehr handelt („Anliegerproblematik“). Umleiten lässt sich lediglich der Durchgangsverkehr, sofern die Umwege nicht zu groß sind (z.B. Freizeitverkehr im Zuge einer ausgeschilderten Touristenroute).

Die Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht bedeutet in erster Linie eine Umwandlung von Radwegen mit Benutzungspflicht in Wege mit Benutzungsrecht, d.h. niemand soll gezwungen werden die Fahrbahn zu benutzen. Radfahrer sollten künftig die Wahlfreiheit zwischen Fahrbahn- und Gehbahnbenutzung haben. Dies geschieht mit dem Ziel schnelle Radfahrer im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“ zu lassen, ggf. bei reduzierter Kfz-Fahrgeschwindigkeit. „Weniger sichere“ Radfahrer verhalten sich wie Fußgänger und müssen ihre Geschwindigkeit an diesen orientieren.

Das Fahren auf der Fahrbahn ermöglicht meist ein zügigeres Vorwärtkommen und rückt den Radfah-

rer in das Blickfeld des Autofahrers, so dass die Gefahr eines „plötzlichen Auftauchens“ nicht mehr gegeben ist. Für Radfahrer, die auf der Fahrbahn fahren, ist außerdem ein direktes Linksabbiegen möglich.

Wenn die Verkehrsbelastungen moderat sind (die RAS 06 empfiehlt ca. 1.000 Kfz/Std. bei max. 6% Schwerverkehr und 50 km/h, wobei bei reduzierten Geschwindigkeiten und geringerem Schwerverkehr auch höhere Verkehrsstärken toleriert werden können), die Geschwindigkeiten im ortsüblichen Rahmen liegen und im Streckenverlauf nicht mehr als ein Fahrstreifen je Richtung vorhanden ist, ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Sichtfeld des Autofahrers meist sicherer.

Radfahrer die zukünftig den frei gegebenen Gehweg benutzen, fahren meist auch bedeutend verhaltener und vor allem langsamer. Dies verschafft ihnen ihrerseits Sicherheit. Auch Autofahrer gewinnen an Sicherheit, da sie nur mit „langsam auftauchenden“ Radfahrern rechnen müssen und sich auf diese dann leichter einstellen können. Insofern ist die Wahlfreiheit ein Gewinn an Sicherheit und Komfort für alle.

Bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Entfernung der Zeichen 237, 240 und 241 StVO durch die die Radwegbenutzungspflicht angeordnet wird.
- Ersetzen der Benutzungspflicht durch ein Benutzungsrecht mit Zeichen 239 (Fußweg) plus Zusatzschild 1022-10 (Radverkehr frei). Auf Zweirichtungsradwegen muss jeweils auf dem rechtsseitigen Radweg mit Zusatzzeichen 1000-31 auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.
- An Signalanlagen Streuscheibe 05 (Fußgänger + Rad) durch 03 (Fußgänger) ersetzen; für Radfahrer gibt es kein eigenes Lichtsignal mehr, d.h. Radfahrer auf der Fahrbahn richten sich nach dem Signal für den Kfz-Verkehr und Radfahrer auf dem Gehweg richten sich nach dem Signal für Fußgänger.
- Bei querenden Furten, die eine Teilung von Rad- und Fußverkehr aufweisen (bedingt durch Z. 241) sollte auch die trennende Markierung entfernt werden.

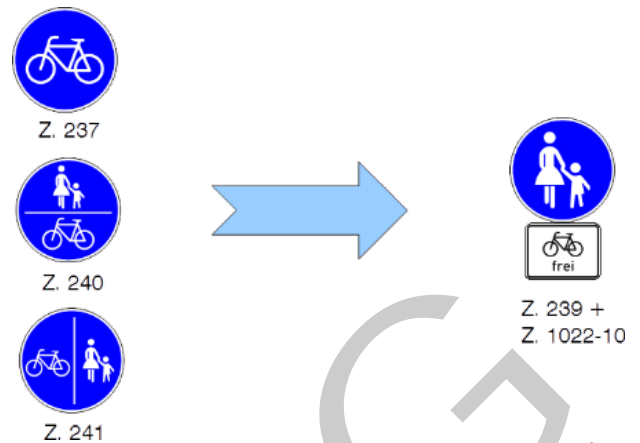


Abbildung 29: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Eine Absenkung der Geschwindigkeiten auf der benutzbaren Fahrbahn durch verkehrsrechtliche bzw. bauliche Maßnahmen sollte geprüft werden. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zur Sicherstellung der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind erforderlich.

4.3 Ansprüche an Fahrradabstellanlagen

Gute und ausreichend vorhandene Fahrradabstellanlagen machen die Radbenutzung attraktiv, da sie für die Werterhaltung persönlichen Eigentums sorgen und die Wertschätzung des Fahrrads und damit des Fahrradfahrens mitbegründen. „Das Abstellen von Fahrrädern ist eine zentrale Säule der Radverkehrsförderung. Das sichere, komfortable und zielnahe Abstellen ist eine Voraussetzung für die Attraktivität des Systems Fahrrad. Gute Abstellanlagen animieren dazu, auch mit hochwertigen (und damit verkehrssicheren und attraktiven) Rädern zu möglichst vielen Zielen zu fahren.“ (ADFC, Fahrradparken im öffentlichen Raum, 2010). Hinsichtlich Qualität und Akzeptanz sei hier, entsprechend zum Kfz-Verkehr, auf die Qualitätsansprüche und -standards bei Parkplätzen und Tiefgaragen verwiesen. Analog zum Kfz-Verkehr sollen an wichtigen Zielpunkten Abstellplätze angeboten werden. Fahrradabstellplätze sollten in jedem Fall näher zum Ziel liegen als Kfz-Stellplätze.

Für Fahrradabstellanlagen gelten Anforderungen, die sich wie folgt zusammenfassen lassen:

- Ausreichende Anzahl,
- stabiles und dauerhaftes Material,

- Ansperrmöglichkeit auf Rahmenhöhe (für Fahrräder aller Größen),
- komfortable Nutzbarkeit (z.B. Einstellmöglichkeit ohne Anheben des Rades, ausreichende Abstände),
- sinnvoller Standort nahe am Ziel,
- gute Einsehbarkeit, Ausleuchtung und Sauberkeit, ggf. Witterungsschutz,
- gute Zugänglichkeit,
- Verhinderung des Zuparkens durch Kfz,
- regelmäßige Überwachung größerer Fahrradabstellanlagen.

Selbstverständlich zwingen die Gegebenheiten vor Ort häufig zu Kompromissen und Abstrichen von den Regelanforderungen. Die entstehenden Nutzen sind dann einerseits und die Risiken funktionaler und sicherheitsrelevanter Art andererseits stets sorgfältig abzuwägen. Gegebenenfalls sollte dann aber im Zweifel – in Anbetracht der Zielsetzungen und als Bekenntnis zur Förderung des Radverkehrs – auch zugunsten des Radverkehrs entschieden werden.

Seitenständer am Fahrrad selbst dienen zum Halten und Parken an Standorten ohne Halterung und Anlehnmöglichkeit. Die Räder können beim Be- und Entladen und durch Anstoßen oder Wind kippen, das Anschließen des Fahrrads ist nicht möglich. Die übliche Praxis des Fahrradparkens ist deshalb das Anlehnen. Dies lässt sich an vielen Zäunen, Masten und Geländern beobachten. Fahrradabstellanlagen sollen

- ausreichende Seitenabstände aufweisen, um leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern zu gewährleisten,
- den abgestellten Fahrrädern festen Halt bieten, d.h. das Drehen der Lenksäule und das Wegrollen muss verhindert werden, damit Fahrräder beim Aufladen von Kindern und Gepäck auch unter Seitenwind- oder Gepäckbelastung nicht kippen (Standicherheit),
- das gleichzeitige Anschließen des Rahmens sowie eines Laufrades ermöglichen,
- Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können (dazu zählen

Räder mit Körben, Kindersitzen und Packtaschen sowie Kinderräder),

- das Fahrrad nicht beschädigen (Biegekräfte auf Felge, Dynamohalter, Gangschaltung, Felgenbremshebel, Abreißen von Lichtkabel oder Bowdenzug, Lackschäden durch ungeschützte Anlehnpunkte etc.),
- Passanten vor Verletzungsgefahr schützen,
- aus möglichst vielen Richtungen einsehbar und nachts gut ausgeleuchtet sein,
- regelmäßig gereinigt und auf Beschädigungen kontrolliert werden.

Einfache Vorderradklemmbügel („Felgenkiller“) sind wegen der kurzen Einspannlänge der Felgen gefährlich, da sie ein Fahrrad statisch nicht stabil halten. So kann es leicht seitlich wegklappen und dabei beschädigt werden. Bei bestehenden „Felgenkilleranlagen“ wird wegen des geringen Seitenabstands meist nur jede zweite Halterung genutzt. Dadurch sind weder Kosten noch Platzbedarf günstiger als bei funktionellen Anlehnbügeln. Bestehende „Felgenkilleranlagen“ sind zu ersetzen. Lediglich an Grundschulen kann ein Teil dieser Anlagen zum Abstellen von Rollern erhalten werden.

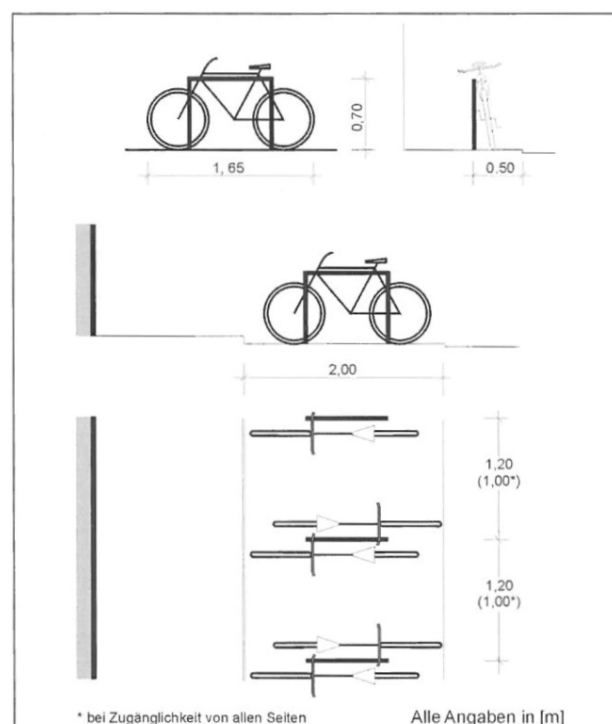


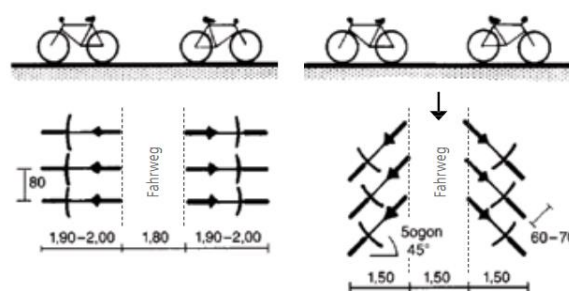
Abbildung 30: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)

Anlehnbügel sind städtebaulich gut integrierbar, durchlässig und für jeden Rahmentyp und Gepäck geeignet. Wichtig ist ein ausreichender Seitenabstand, da sich sonst die Lenker verhaken können oder die Gefahr des Kippens oder Wegrollen des Rades besteht, wenn das Fahrrad nur teilweise angelehnt wird (z.B. nur Lenker bzw. Hinterbau). Kombinationen mit Baumschutzbügeln, Pollern oder Sitzgelegenheiten sind möglich.

Darüber hinaus können für Einsatzzwecke bei denen die Fahrräder länger geparkt werden und nicht beladen werden müssen (z.B. Schulen, Bahnhof) auch Reihenanlagen verwendet werden. Eine Ansperrmöglichkeit des Rahmens und eine feste Fixierung des Vorderrades und des Vorbaus sollte gegeben sein.

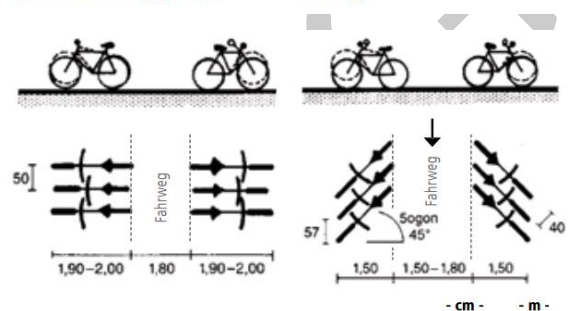
Als Mindestabstand wird bei Hoch-/Tiefstellung 500mm und bei Tief-/Tiefstellung 700mm vom ADFC empfohlen. Für ein attraktives und komfortables Fahrradparken sind aber großzügigere Dimensionierungen (800mm, Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage) empfehlenswert.

Grundsätzlich sind dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, Überdachungen sinnvoll. Aus Sicherheitsgründen sollten sie gut einsehbar und möglichst hell bzw. transparent sein. Eine Überdachung verhindert nicht nur witterungsbedingte Schäden am Fahrrad und hält damit Fahrräder länger verkehrssicher, sie steigert vor allem die Fahrradnutzung und die Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel (kein Autofahrer würde sich gerne in einen nassen Autositz setzen – genauso wenig wie Radfahrende auf einen nassen Fahrradsattel).



Queraufstellung:
Grundmaße für das Abstellen
von Fahrrädern, gerade

Schrägaufstellung:
Höhengleiche Anordnung,
schräg



Queraufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
gerade

Schrägaufstellung:
Höhenversetzte Anordnung,
schräg

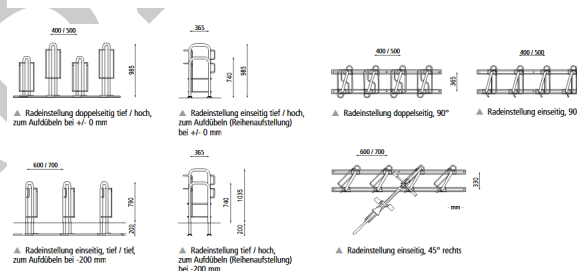


Abbildung 31: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen
(Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage; Ziegler Außenanlagen von A-Z)

4.4 Weitere Rahmenbedingungen

Werbung für das Radfahren

Mit steigendem Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als inner- und überörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Eine ökologisch verträgliche Nahmobilität fördert die Lebensqualität in der Stadt, schafft Begegnung, sie ist flächen- und ressourcenschonend, kostengünstig und klimafreundlich.

Grundlage eines Radverkehrskonzepts ist die Vision einer nachhaltig sozialen, ökonomischen und ökologischen Stadtentwicklung. Die Förderung der Nahmobilität - Radfahren und zu Fuß gehen - ist ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigen Mobilität.

- Radfahren und zu Fuß gehen haben positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Auf Arbeits-, Einkaufs- und Schulwegen, im Bereich der Naherholung und des Sports ist das Fahrrad für viele Menschen bereits ein unverzichtbares Verkehrsmittel.
- Ziel ist eine Partnerschaft zwischen Autofahrern, Radfahrern und Fußgängern – „Miteinander statt Gegeneinander“. Nicht zielführend ist ein isoliertes Konzept für Radfahrer, vielmehr sollen die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Dabei ist es jedoch durchaus sinnvoll, sich an den schutzbedürftigsten Mitgliedern der Verkehrsteilnehmer zu orientieren, den Fußgängern und Radfahrern.
- Durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit soll an der Imageverbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs gearbeitet werden.
- Die „Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern (AGFK)“ versteht sich als Zusammenschluss von Kommunen, die sich einem gemeinsamen Ziel widmen: „Die AGFK Bayern setzt sich als zentrales Ziel, den Schutz der Umwelt voranzubringen. Dabei soll besonders der Radverkehr als wesentliches Element des Umweltverbundes in der Nahmobilität gefördert werden. Besondere Schwerpunkte sind hierbei die Erhöhung des Rad- und Fußverkehrsanteils im Modal-Split und die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dafür soll in den Mitgliedskommunen eine radverkehrsfreundliche Mobilitätskultur geschaffen werden.“



Abbildung 32: Werbung fürs Radfahren (Quelle: Zweirad-Industrie-Verband)

Besondere Berücksichtigung schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer

Schüler zählen, ebenso wie Senioren, zu „besonders schutzbedürftigen“ Verkehrsteilnehmern. Deshalb ist auf die Sicherheit der Schüler, vor allem auf dem Schulweg, ein verstärktes Augenmerk zu legen. Dies erfordert von allen Verkehrsteilnehmern besondere Rücksichtnahme. Aufgabe der Verkehrsplanung ist es Verkehrssituationen leicht begreifbar und eindeutig zu gestalten, sowie eine „fehlerverzeihende Wirkung“ sicherzustellen. Dazu kann es notwendig sein, die Fahrgeschwindigkeit, insbesondere des Kfz-Verkehrs, soweit zu reduzieren, dass mögliche Konfliktsituationen entschärft und aufgelöst werden können.

5 Konzept

5.1 Entwicklung eines Routennetzes

Aus der Lage der wichtigen Quell- und Zielgebiete des Radverkehrs, der siedlungsstrukturellen und landschaftlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz lässt sich ein idealtypisches „Wunschliniennetz“ ableiten, das mit seiner engmaschigen Verknüpfung und komfortablen Befahrbarkeit die Zielvorstellung für ein zukünftiges Radfahrnetz bieten soll. Der Konzeptplan Radfahrnetz (vgl. **Anlage 3**) unterscheidet zwischen touristischen Routen, Haupt- und Nebenrouten im Sinne der Leitvorstellungen (vgl. Kapitel 4.1) sowie nach deren Verlauf entlang von Hauptverkehrsstraßen, im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz, auf separaten Wegen abseits von Straßen oder auch in Grünanlagen. Die Entwicklung der Hauptrouten orientiert sich

- am bestehenden beschilderten Radfahrnetz,
- an Durchgängigkeit und Zügigkeit,
- an Komfort und Sicherheit für den Radverkehr,
- an Erlebnisqualität und
- an wichtigen Zielpunkten für den Radverkehr (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeiteinrichtungen etc.).

Die touristische Routenführung des Bayernetzes für Radler bietet übergeordnete Radwegeverbindungen, welche in Herrieden durch den Tauber Atlmühl Radweg vertreten ist. Die Routenführung verläuft hauptsächlich entlang von Hauptverkehrsstraßen, wie in etwa entlang der

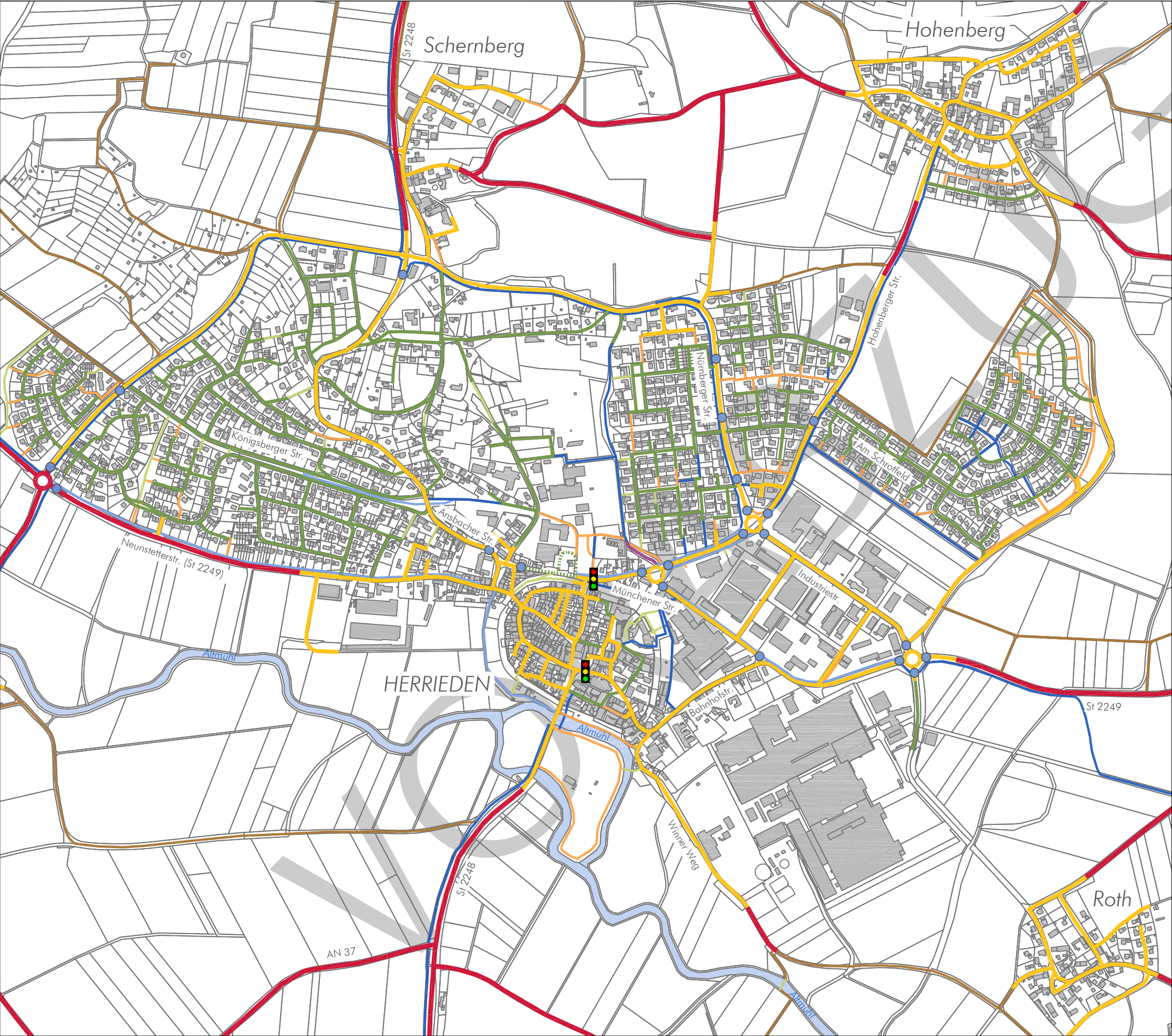
5.2 Maßnahmen

VORABZUG

ANLAGEN

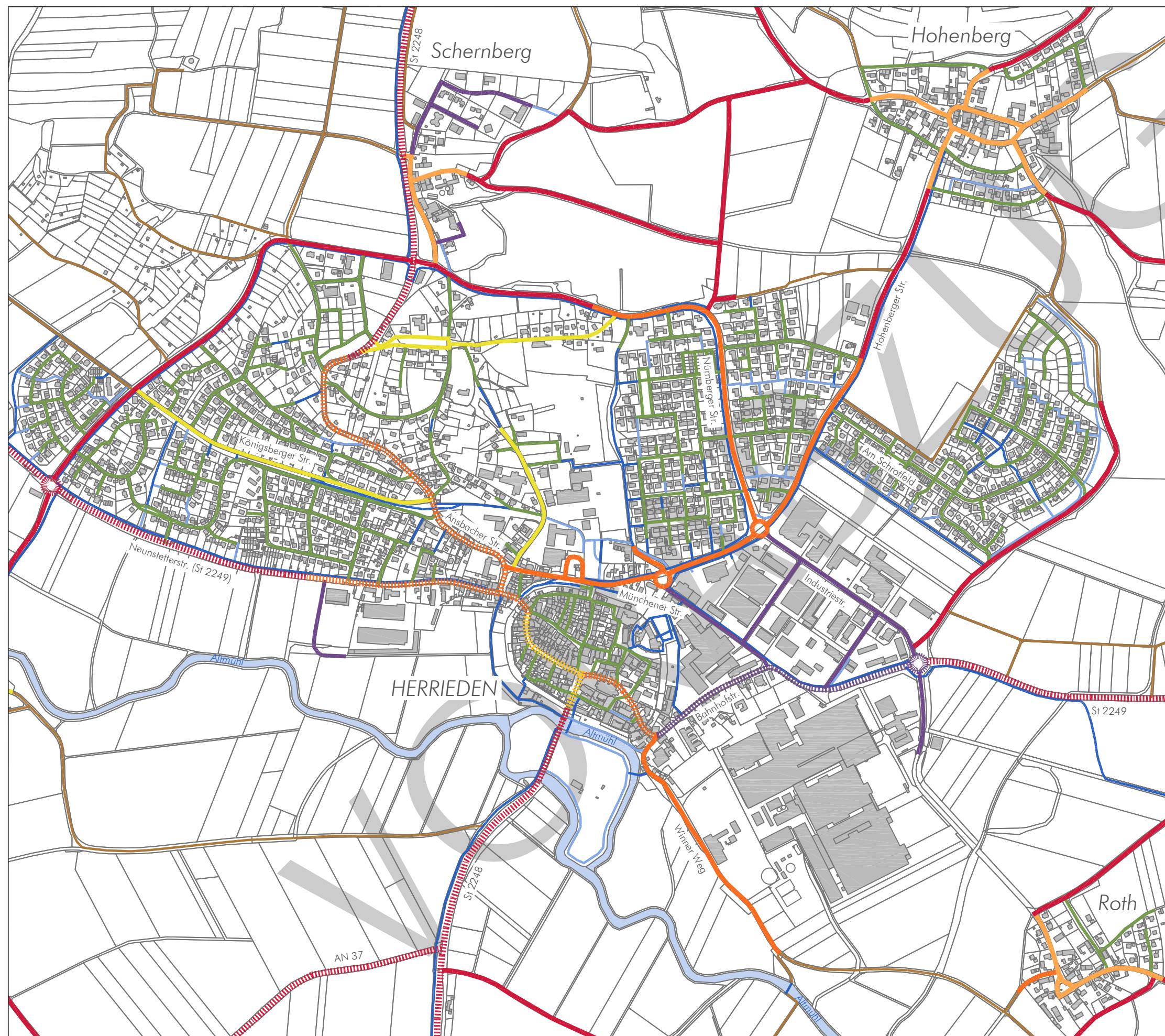
Anlage 1:	Bestandspläne	i - vii
Anlage 1.1:	Straßenklassifizierung nach StVO.....	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RAS 06	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2018 - 2020)	iv
Anlage 1.5:	Wichtige Quell- und Zielgebiete	v
Anlage 1.6:	Schematischer Schulwegplan	vi
Anlage 1.7:	Qualität der Fahrradabstellanlagen	vii
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche	viii
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten.....	ix

VORABZUG



- Legende**
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit > 50km/h
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 50km/h
 - Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30km/h
 - Verkehrsberuhigter (Geschäfts-) Bereich
 - Gemeinsamer Fuß- & Radweg (benutzungspflichtig)
 - Fußweg "Radfahrer frei"
 - Fußweg
 - Sonstiger Weg
 - Land-/ forstwirtschaftlicher Weg
 - Signalanlage (Fußgänger "Druckkappel")
 - Mittelinsel als Querungshilfe

Anlage 1.1
Bestand - Straßenklassifizierung nach StVO
Kernstadt
Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 17.08.2021



Legende

- ||||| Anbaufreie Straße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- ||||| Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- ||||| Dörfliche Hauptstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- ||||| Örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Sammelstraße/ Quartiersstraße
- Wohnstraße/ Wohnweg
- Radweg/ Fußweg
- Sonstiger Weg
- ||||| Gewerbestraße/ Industriestraße
(klassifiziert/ nicht klassifiziert)
- Land-/ forstwirtschaftlicher Weg

Anlage 1.2
**Bestand - Straßenklassifizierung nach
RAS 06**
Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 17.08.2021



- Legende**
- Bayernnetz für Radler
- Tauber Altmühl Radweg
 - Fernradwege/ Radwanderwege (Alternativroute)
- Altmühl-Radweg
- Fränkischer Karpfenradweg (Dinkelsbühl - Erlangen)
- Roman-Route-Limes
 - Radwege
- Feuchtwanger Weg
- Ansbacher Weg
- Wegenetz des Landkreises Ansbach

Anlage 1.3
**Bestand - Überörtliche
Radfahrverbindungen**
Übersicht Herrieden

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 25.08.2021



Legende

- Fahrerunfall (Typ 1)
- Abbiegeunfall (Typ 2)
- Einbiege-/ Kreuzen-Unfall (Typ 3)
- Unfall im Längsverkehr (Typ 6)
- Sonstiger Unfall (Typ 7)
- Straßen- und Wegenetz

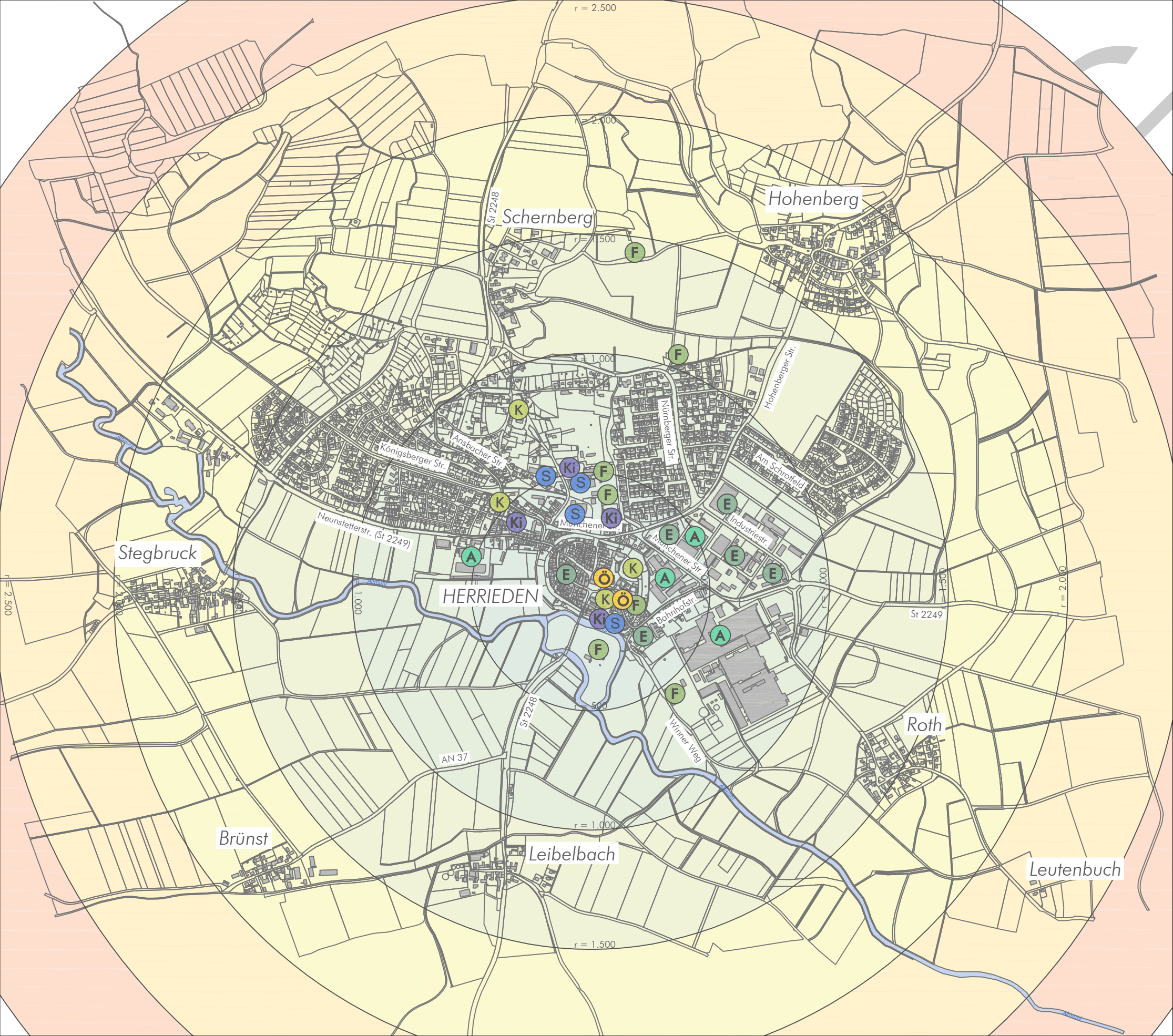
Anlage 1.4

**Bestand - Verkehrsunfälle mit
Fahrradbeteiligung (2018 - 2020)**

Übersicht Herrieden

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)

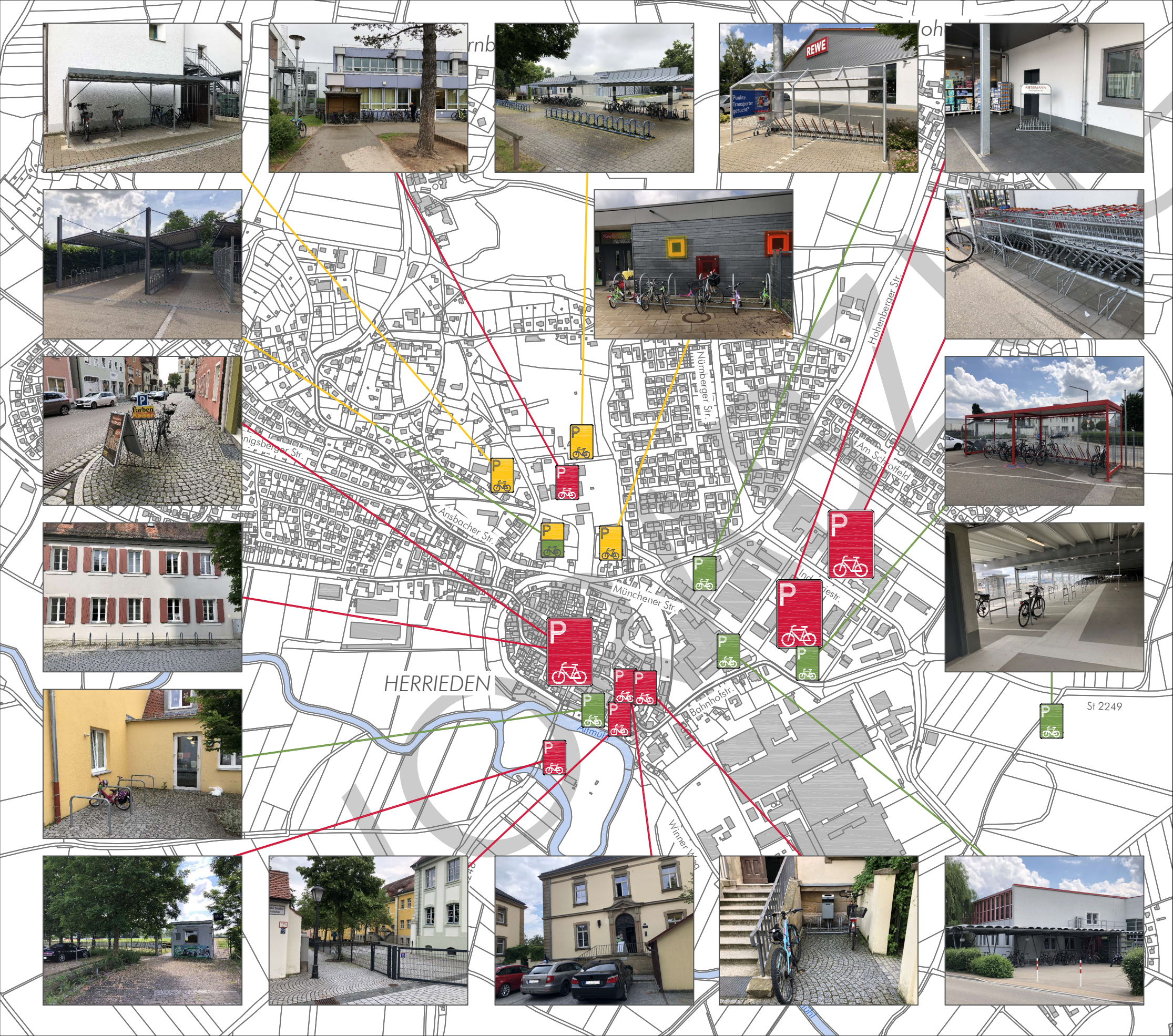
Planstand 19.08.2021






- Legende
- S Schule
 - Ki Kindertagesstätte
 - Ö Öffentliche Einrichtung
 - K Kulturelle und kirchliche Einrichtung
 - F Freizeiteinrichtung
 - E Einzelhandel
 - A Großer gewerblicher Arbeitgeber
 - Entfernungsradius vom Stadtzentrum (r = 500m - 3.000m)

Anlage 1.5
Bestand - Wichtige Quell- und Zielgebiete
Übersicht Herrieden
Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 20.08.2021





- Legende**
-  Fahrradabstellplätze in guter Qualität
 - Kita St. Deocar
 - Fa. Sielaff
 - Fa. Schüller
 - REWE Markt
 - Realschule
 -  Fahrradabstellplätze in ausreichender Qualität
 - Sebastian-Strobel- Schule
 - Freibad
 - Kita St. Vitus
 - Realschule
 -  Fahrradabstellplätze in mangelhafter Qualität
 - Volksschule
 - Industriegebiet (Bsp. Norma, Rossmann)
 - Musikschule
 - Rathaus
 - Wolfhard-Schule
 - Altstadt
 - Sportplatz Schießwäsen
- Bemessungskriterien der Qualität:**
- Anzahl
 - Anlehnbarkeit
 - Ansperrbarkeit
 - Abstand, Anfahbarkeit
 - Einsehbarkeit
 - Überdachung (Witterungsschutz)

Anlage 1.7
**Bestand - Qualität der
Fahrradabstellanlagen**
Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 26.08.2021



Legende

Mängel in der Verkehrssicherheit

- Fehlende Sicherheitsvorkehrung für Radverkehr
- - - Mangelhafte Radverkehrsanlage
- △ Verkehrsführung (an Knotenpkt.) ungünstig/gefährlich
- Fehlende Querungshilfe
- Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
- Ungünstige Sichtverhältnisse

Mängel in der Netzverknüpfung

- ↔ fehlende/wünschenswerte Netzverknüpfung
- ⚡ Barrierewirkung durch Treppen

Mängel in der Beschilderung

- - - Angeordnete Radwegbenutzungspflicht unbegründet
- T Fehlender Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
- ⚡ Fußweg nicht für Radverkehr freigegeben
- Zeichen 250 ohne "Radfahrer frei"
- ! Mangelhafte/unsystematische Beschilderung
- Fehlender Hinweis auf "Radfahrer in Gegenrichtung" bei Einfahrt in Einbahnstraße

Komfortmängel

- Mangelhafter Oberflächenzustand
- △ Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr/Hindernis
- Fehlende Bordsteinabsenkung
- P Fehlende/mangelhafte Fahrradabstellanlagen

Bestand

- Bestehende Verkehrswege

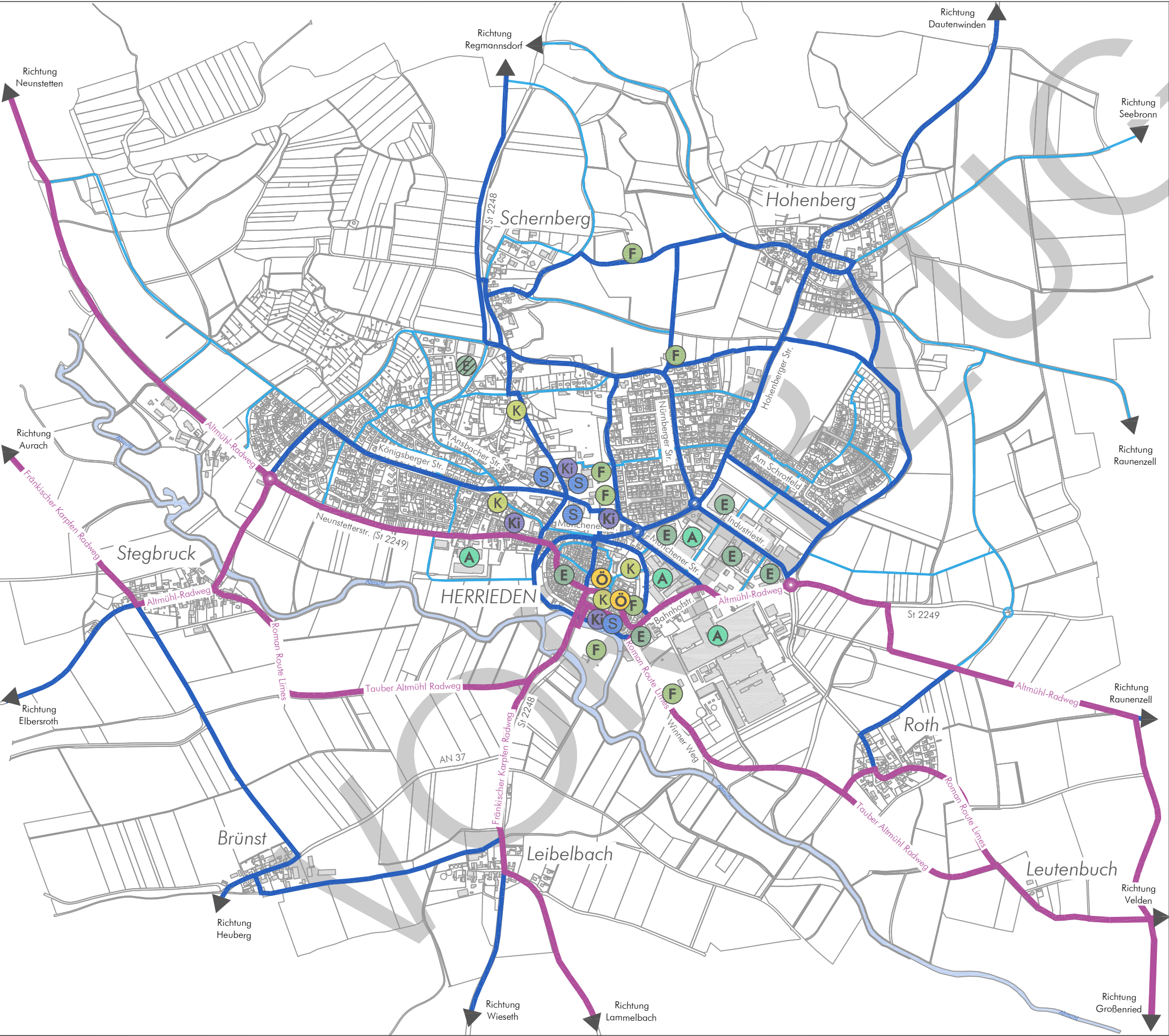
Anlage 2

Mängel- und Konfliktbereiche

Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 10.11.2021



- Legende**
- Routen überregional (touristische Routen)
 - Hauptroutrouten lokal
 - Nebenroutrouten lokal
 - Schule
 - Kindertagesstätte
 - Öffentliche Einrichtung
 - Kulturelle und kirchliche Einrichtung
 - Freizeiteinrichtung
 - Einzelhandel
 - Großer gewerblicher Arbeitgeber

Anlage 3
**Radwegekonzept - Radfahrnetz -
Haupt- und Nebenroutrouten mit
Verkehrsmagnete**
Übersicht Herrieden

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 10.11.2021