

STADT HERRIEDEN

RADVERKEHRSKONZEPT



ERLÄUTERUNGSBERICHT

14. MÄRZ 2022

AUFTRAGGEBER:

Stadt Herrrieden
Herrnhof 10
91567 Herrrieden

AUFTRAGNEHMER:

PSLV Planungsgesellschaft
Josephspitalstraße 7
80331 München

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 den Verkehrserhebungen	10
3	Bewertung	12
3.1	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	12
3.2	Mängel und Konfliktbereiche	14
3.3	Handlungsbedarf	15
4	Leitvorstellungen und Rahmenbedingungen	16
4.1	Verkehrliche Ziele und Anforderungen an ein Radfahrnetz	16
4.2	Vertiefte Betrachtung – Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	21
4.3	Ansprüche an Fahrradabstellanlagen	22
4.4	Weitere Rahmenbedingungen	24
5	Konzept	26
5.1	Entwicklung eines Routennetzes	26
5.2	Maßnahmen	28
5.3	Prioritäten	38
5.3.1	Grundsätzliches Vorgehen	38
5.3.2	Prioritätenliste	38

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 16:	Binnenverkehr Rad 24 Stunden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019 - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“	10
Abbildung 15:	Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019	10
Abbildung 17:	Streckenbelastungen Radverkehr/24 Stunden	11
Abbildung 18:	Beispiel Stärken: flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (Taubenzeller Weg)	12
Abbildung 19:	Beispiel Schwächen: fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr und nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr (Bayernring)	13
Abbildung 20:	Beseitigung von Barrieren (Treppen) am Beispiel Zur Schwedenschanz	15
Abbildung 21:	Ertüchtigung des Oberflächenbelags am Beispiel Ansbacher Straße	15
Abbildung 22:	Umlaufsperrern fahrradfreundlich gestalten am Beispiel des Wegs zwischen Königsberger Straße und Lehrberger Straße	15
Abbildung 23:	Beispiel Abmessung von Schutzstreifen	18
Abbildung 24:	Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung	18
Abbildung 25:	Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße	19
Abbildung 26:	Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen	20
Abbildung 27:	Umlaufsperr an einem selbständigen Geh- und/oder Radweg mit Einfahrtbreiten	20
Abbildung 28:	Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS	21
Abbildung 29:	Systematik Radwegbeschilderung	21
Abbildung 30:	Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	22
Abbildung 31:	Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder	23
Abbildung 32:	Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen	24
Abbildung 33:	Werbung fürs Radfahren	25

Abbildung 34:	Beschilderung am gemeinsamen Fuß- und Radweg parallel zur St2248 nach Leibelbach	26
Abbildung 35:	Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für das Radverkehrskonzept ..	28

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Straßenklassifizierung gemäß StVO	3
Tabelle 2:	Straßenklassifizierung gemäß RAS 06	4
Tabelle 3:	Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen gemäß Anlage 1.7	9
Tabelle 4:	Mängel und Konfliktbereiche nach Themenfeldern	14
Tabelle 5:	Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen	17
Tabelle 6:	Maßnahmentabelle	30

ANLAGEN

Anlage 1:	Bestandspläne	i - vii
Anlage 1.1:	Straßenklassifizierung nach StVO (Kernstadt)	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RStO 06 (Kernstadt)	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen (Übersicht Herrieden)	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2018 - 2020) (Übersicht Herrieden)	iv
Anlage 1.5:	Wichtige Quell- und Zielgebiete (Übersicht Herrieden)	v
Anlage 1.6:	Schematischer Schulwegplan (Kernstadt)	vi
Anlage 1.7:	Qualität der Fahrradabstellanlagen (Kernstadt)	vii
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche (Kernstadt)	viii
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten (Übersicht Herrieden)	ix
Anlage 4:	Maßnahmenpläne	x - xii
Anlage 4.1.:	Radwegekonzept - Maßnahmen (Kernstadt)	x
Anlage 4.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen (Altstadt)	xi
Anlage 4.3:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Infrastruktur (Kernstadt)	xii
Anlage 5:	Weitere Maßnahmentabellen	xiii - xvii
Anlage 6:	Maßnahmenkatalog	xviii

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.

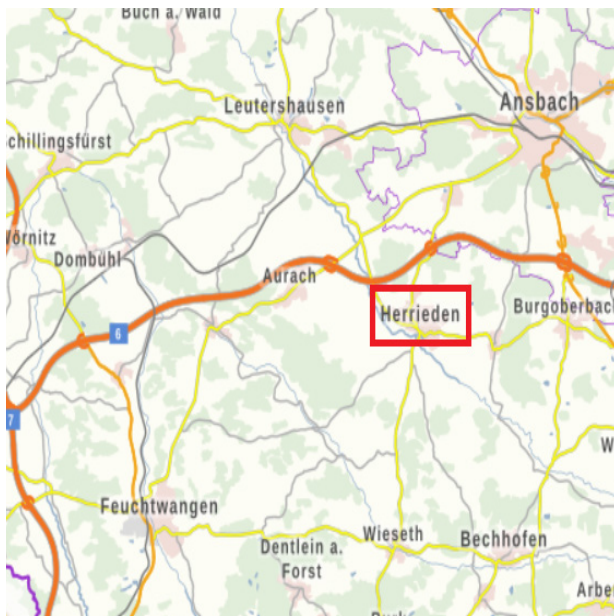


Abbildung 2: Lage Herriedens im Raum

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 Bahnhofsstraße (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 RAS 06)

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

Tabelle 2: Straßenklassifizierung gemäß RAS 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 „Altmühltal-Radweg“ im Rahmen des „Bayernnetzes für Radler“ als übergeordnete Radwegeverbindung durch Herrieden. Als weitere Themenradwege bzw. Radwanderwege sind der „Tauber-Altmühl-Radweg“, der „Fränkischer 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

- Öffentliche Einrichtungen:
 - Rathaus Stadt Herrieden (Herrnhof);
 - Bücherei (Herrnhof).



Abbildung 9: Firma Sielaff

- Gewerbe:
 - hapa AG (Neunstetterstraße);
 - Schüller Möbelwerk KG (Rother Straße);
 - Sielaff GmbH & Co. KG Automatenbau Herrieden (Münchener Straße).



Abbildung 10: Stadtschloss Herrieden

- Kulturelle- und kirchliche Einrichtungen:
 - Stadtschloss Herrieden;
 - Frauenkirche Herrieden (Marktplatz);
 - Stiftsbasilika St. Vitus und St. Deocar (Marktplatz);
 - Evangelische Christuskirche (Ansbacher Str.);
 - St. Martin (Am Martinsberg).



Abbildung 11: Reit- und Fahrverein

- 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 Radstände wird nach folgenden Bemessungskriterien bewertet:

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

Bei ein bis zwei fehlenden bzw. mangelhaften Qualitätsmerkmalen wird die Abstellanlage (je nach Ausführung) als „ausreichend“ eingestuft. Bei zwei bzw. mehr als zwei fehlenden oder mangelhaften Qualitätsmerkmalen erfolgt die Einordnung in die Kategorie „mangelhaft“.

Die Qualitätseinstufung der einzelnen Abstellanlagen resultiert daraus wie folgt:

Tabelle 3: Qualitätseinstufung der Fahrradabstellanlagen gemäß Anlage 1.7

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 • Kita Unterm Regenbogen • Realschule 	<ul style="list-style-type: none"> • Friedhof St. Martin • Volksschule • Industriegebiet (Bsp. Norma, Kik) • Musikschule • Rathaus • Wolfhard-Schule • Altstadt • Sportplatz Schießwäsen • Evangelische Christuskirche

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. Auch die Fahrradabstellanlagen in Neunstetten am Kirchplatz sind nicht in der Plandarstellung enthalten. Aufgrund der zu geringen Anzahl, des mangelhaften Modells („Felgenklemme“ und auch einer eventuell fehlender Überdachung sind diese als insgesamt „mangelhaft“ einzustufen.



Abbildung 14: Fehlende Fahrradabstellanlagen Bushaltestelle Neunstetterstraße

2.9 Ergebnisse aus den Verkehrserhebungen

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.

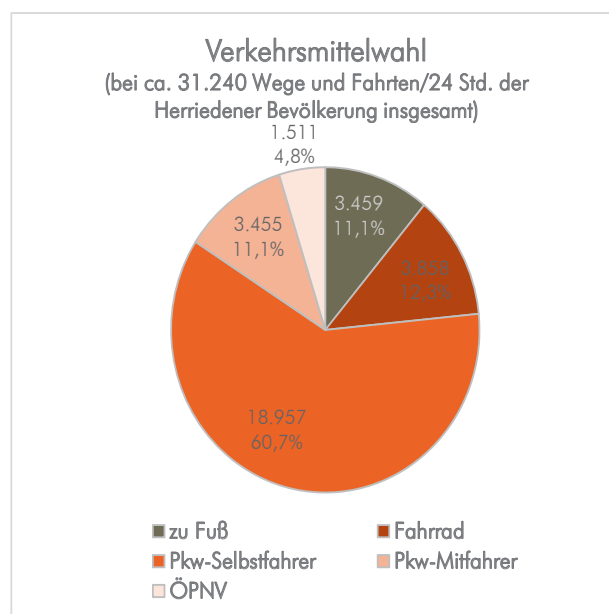


Abbildung 15: Modal Split in Herrieden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019

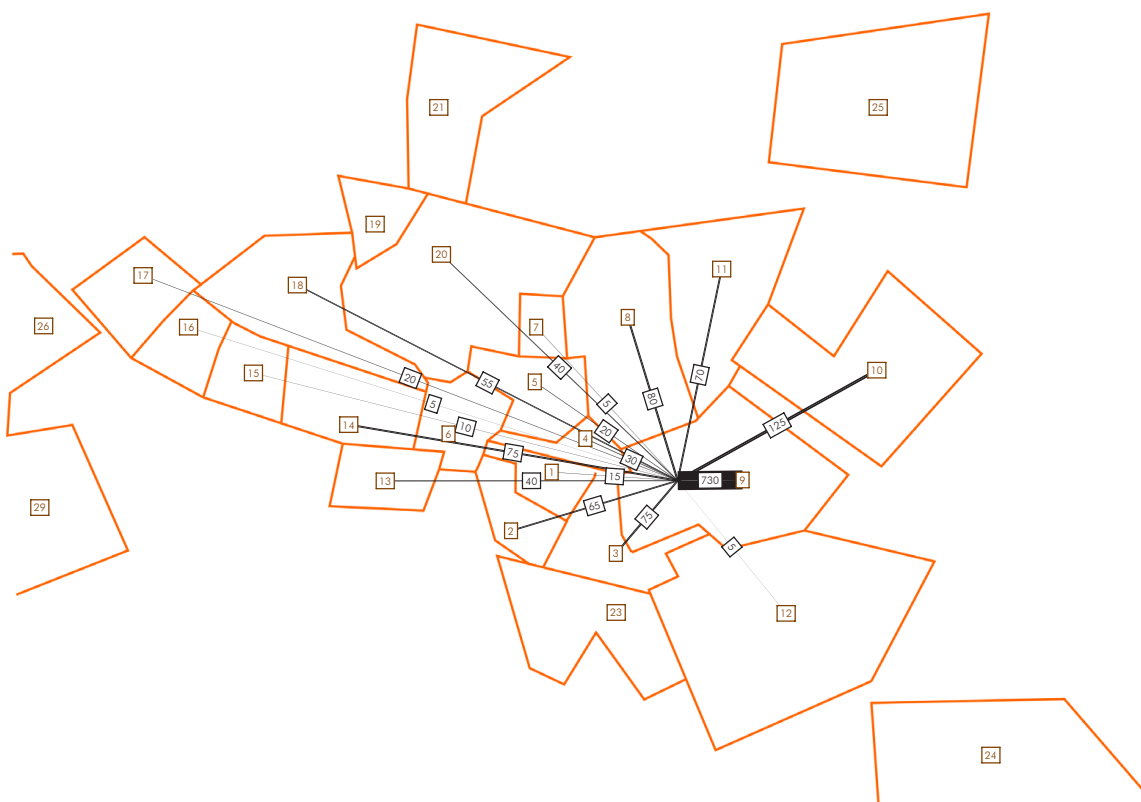


Abbildung 16: Binnenverkehr Rad 24 Stunden aus der Haushaltsbefragung vom 05.11.2019 - Verkehrszelle 9 „Industriestraße“

Durch die Knotenstromzählung am 24.09.2020, bei welcher der Verkehr an insgesamt 17 Knoten über jeweils acht Stunden bzw. 14 Stunden erfasst wurde, ist es mittels Hochrechnungen möglich, den 24-stündigen Tagesverkehr zu ermitteln.

Beim Radverkehr als Streckenbelastungen wird ersichtlich, dass sich die meisten Radfahrten mitunter entlang der stark befahrenen Hauptstraßen feststellen lassen. Das höchste Radaufkommen wird auf der Hohenberger Straße, im Bereich der Zufahrt zum Schulzentrum, gemessen (ca. 510 Radfahrten/24 Std.). Auch auf der Münchener Straße auf der Höhe des Schulzentrums (ca. 430 Radfahrten/24 Std.) und auf der Zufahrt zum Schulzentrum (ca. 310 Radfahrten/24 Std.) wurde ein hohes

Radfahreraufkommen ermittelt. Ebenso ist im Altstadtbereich in der Fronveststraße (ca. 350 Radfahrten/24 Std.) und in der Vorderen Gasse (ca. 310 Radfahrten/24 Std.) sowie in der Industriestraße (ca. 360 Radfahrten/24 Std.) ein verstärkter Radverkehr festzustellen. Die Zahlen belegen, dass Herrieden hinsichtlich des Radverkehrs bereits auf einem guten Weg ist, Steigerungspotenzial ist dennoch vorhanden.

Die vielen Abkürzungsstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, können in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da diese Zählung nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet ist.

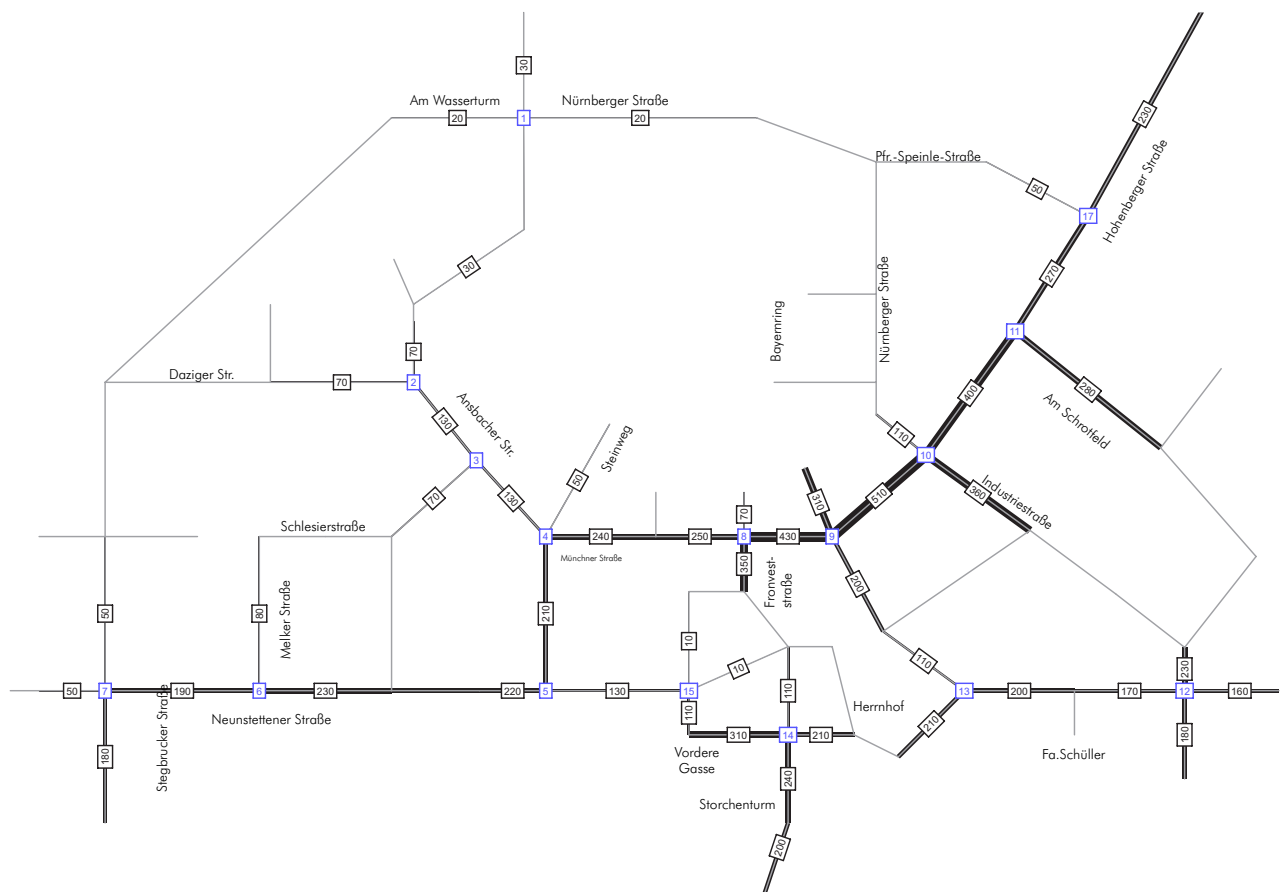


Abbildung 17: Streckenbelastungen Radverkehr/24 Stunden (Datengrundlage: Verkehrserhebungen vom 24.09.2020)

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 (z.B. 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 Schrotfeld);



Abbildung 18: Beispiel Stärken: flächenhafte Verkehrsberuhigung mit umfangreicher Anordnung von Tempo 30 (Taubenzeller Weg)

- + 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. Altmühltal-Radweg);
- + 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 Schrotfeldsiedlung nach Hohenberg);
- + stellenweise attraktive, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (z.B. Realschule);
- + Bereitschaft zur Förderung des Radverkehrs im Gemeinderat und in der Verwaltung.

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 Radwegenetz 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 19: Beispiel Schwächen: fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr und nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn (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 • fehlende Furt- bzw. Blockmarkierungen
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 Umlaufsperrren 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. Mängel, welche nicht dargestellte Ortsteile betreffen, sind:

- Fehlende Querungshilfe
 - Neunstetten (Bundesstraße);
 - Rauenzell (Veldener Straße, Zum Steinbachwald).
- Fehlende/wünschenswerte Netzverknüpfung:
 - Burgoberbach – Rauenzell;
 - Birkach – Feuchtwangen;
 - Neunstetten – Leutershausen;
 - Verbindungen innerhalb von Rauenzell.
- Mangelhafter Oberflächenzustand (fehlende Asphaltierung):
 - Radweg Leutenbuch/Velden – Thann.
- Fehlende/mangelhafte Fahrradabstellanlagen:
 - Neunstetten (Kirchplatz).

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;
 - Kennzeichnung von Furt- bzw. Blockmarkierungen
 - 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;
- Errichtung von Fahrrad-Servicestationen an ausgewählten Stellen;
 - Erstellung einer Fahrradabstellsatzung.



Abbildung 20: Beseitigung von Barrieren (Treppen) am Beispiel Zur Schwedenschanz



Abbildung 21: Ertüchtigung des Oberflächenbelags am Beispiel Ansbacher Straße



Abbildung 22: 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 Kinderspielflächen 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 Wegeführung,
- 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 Markierungen,
- 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, RadlLand 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)

Anlagetyp	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.

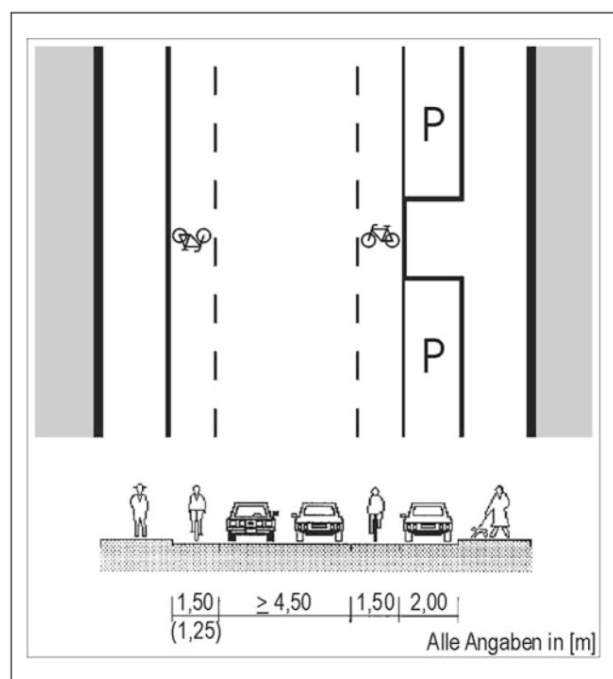


Abbildung 23: Beispiel Abmessung von Schutzstreifen (Quelle: RAS 06)

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 Fahrfläche 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.

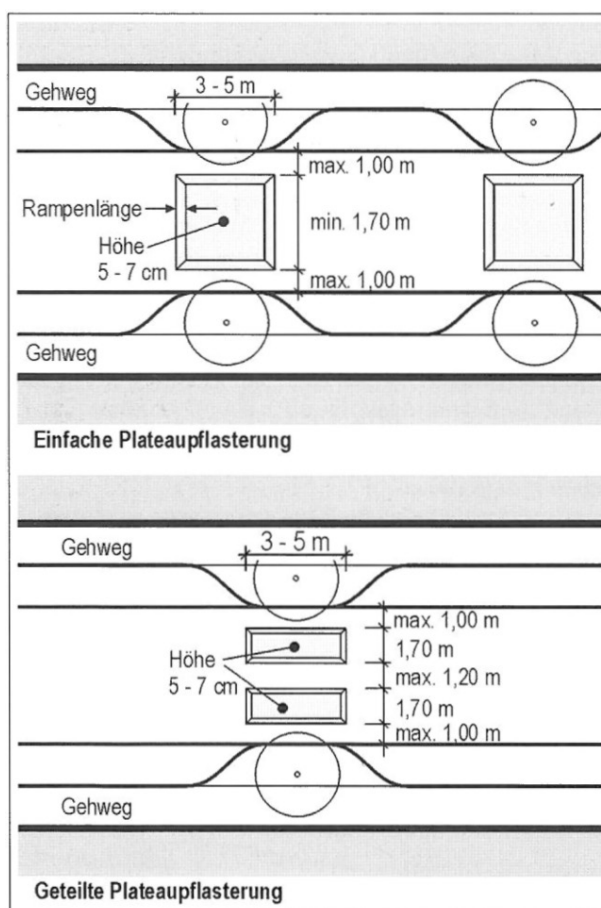


Abbildung 24: Abmessungen von Plateaupflasterungen zur Geschwindigkeitsdämpfung (Quelle: RAS 06)

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).“

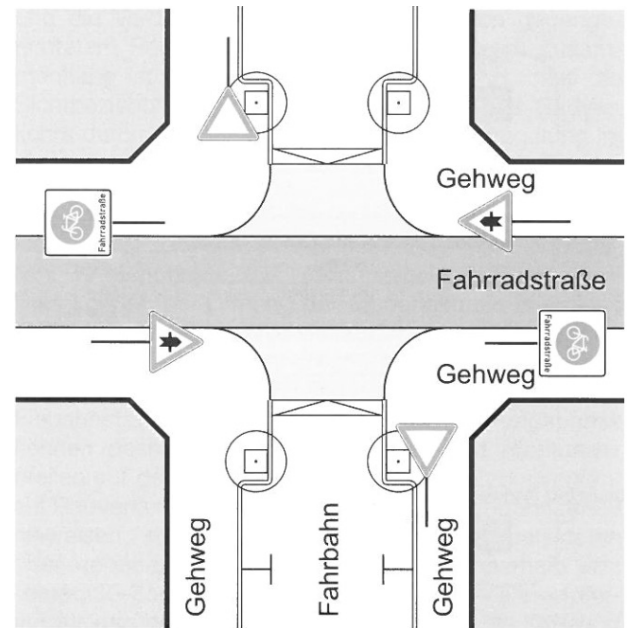


Abbildung 25: Beispiel für die Kreuzung einer Fahrradstraße mit Erschließungsstraße (Quelle: RAS 06)

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.

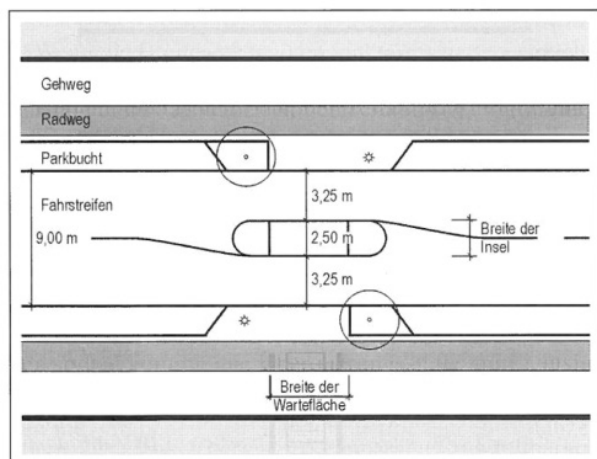


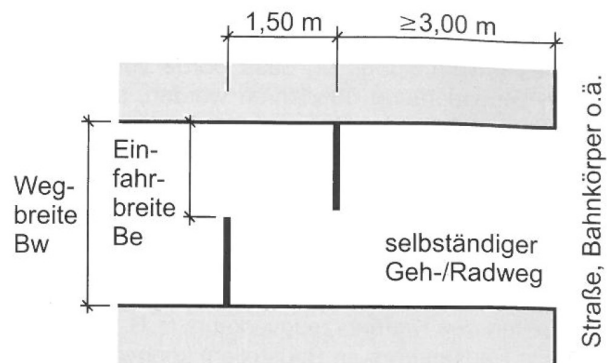
Abbildung 26: Beispiel Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen (Quelle: RAST 06)

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 27). 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.

Poller sind ebenso 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 27: 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.

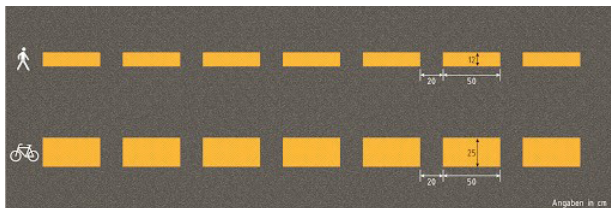


Abbildung 28: Markierung von Radfahr- und Fußgängerfurten nach RMS (Quelle: RSA 95)

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 29: 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.

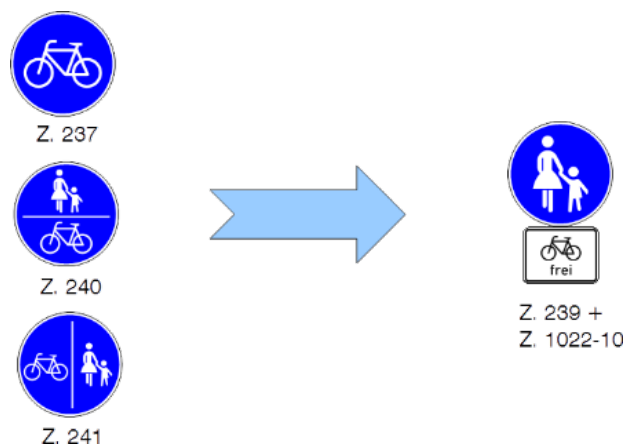


Abbildung 30: Zu ersetzende Verkehrszeichen bei der Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

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.

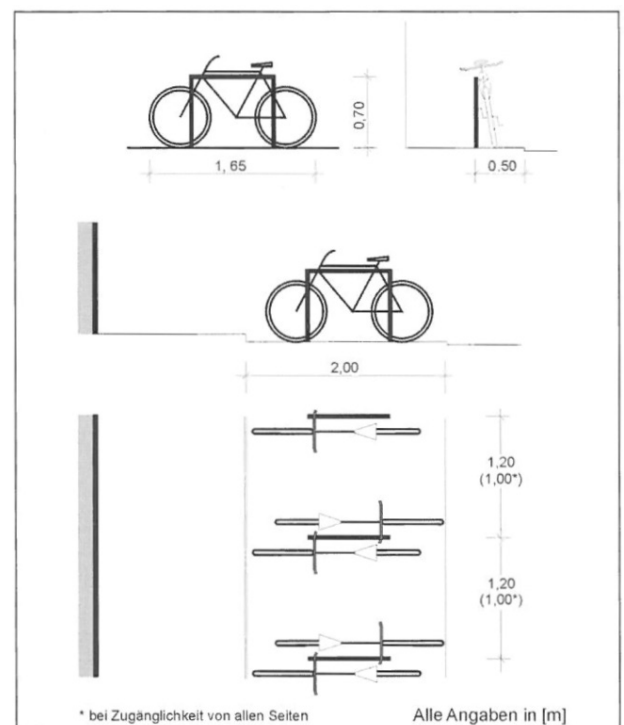


Abbildung 31: Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)

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).

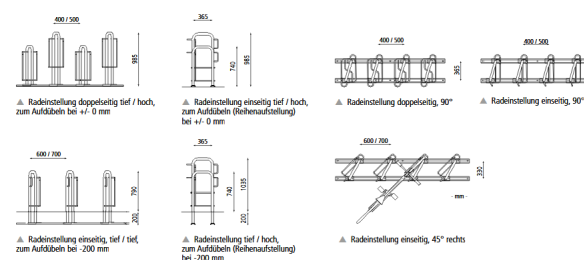
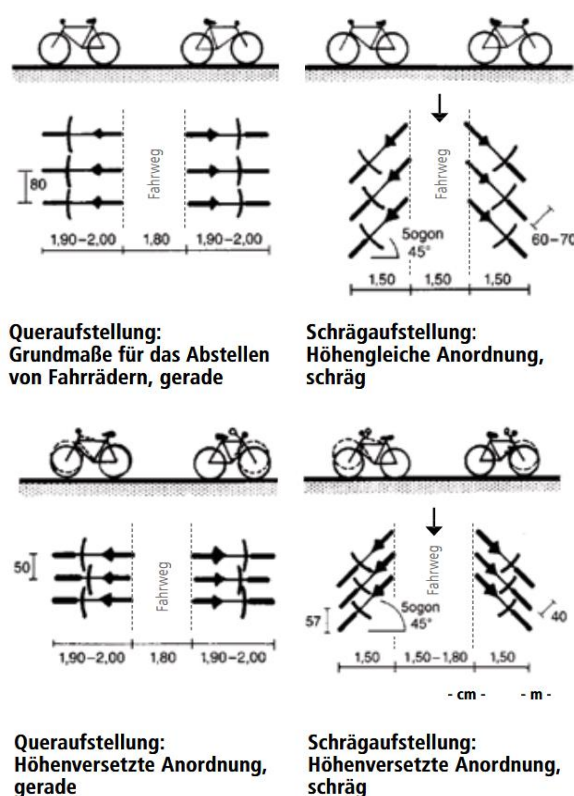


Abbildung 32: Aufstellungsarten von Fahrradabstellanlagen (Quelle: Neufert Bauentwurfslehre, 40. Auflage; Ziegler Außenanlagen von A-Z)

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 33: 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) 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, u.a. des Bayernnetzes für Radler, bietet übergeordnete Radwegeverbindungen, welche in Herrieden durch den Altmühltal-Radweg (Bayernnetz), den Tauber-Alt-mühl-Radweg die Roman Route Limes oder den fränkischen Karpfen Radweg vertreten sind. Die Routenführung verläuft weitgehend entlang von Hauptverkehrsstraßen, wie in etwa entlang der

- St2249, sowohl außerorts als auch innerorts entlang der Neunstetterstraße, Vordere Gasse, Marktplatz, Herrnhof und Bahnhofstraße,
- St2248, ebenso außerorts und innerorts entlang des Marktplatz und Schießwasen,
- und der Kreisstraße AN54,

aber auch entlang weniger befahrener Gemeindestraßen, wie in etwa entlang der

- Straße südlich der St2249, über Stegbruck und Hilsbach oder der

- Straße nach Roth (Winner Weg) weiter nach Leutenbuch, Velden, Thann, Richtung Großenried.

Ebenso gibt es Abschnitte, welche auf eigenständigen, nur dem Radverkehr gewidmeten Wegen verlaufen:

- ehemalige Bahntrasse (Bockerla Bahn) zwischen der St2249 und Rauenzell bzw. Velden.

Die Routenführung der touristischen Radwege sollte prinzipiell kritisch hinterfragt werden und im Zuge neuer Netzverknüpfungen und Wege, u.a. entlang der Flussläufe, nochmals überdacht bzw. wenn möglich dementsprechend angepasst werden. Vor allem Themen-Radwege, bei denen das Wasser als „Erlebnis“ mit im Vordergrund steht (z.B. Altmühltal-Radweg) sollten auch vorrangig entlang der Flüsse verlaufen und nicht – wenn es zu vermeiden ist – parallel viel befahrener Hauptverkehrsstraßen abseits der Wasserläufe.

Grundsätzlich ist es aus wirtschaftlicher Sicht auch empfehlenswert, touristische Routen in das Stadtzentrum zu leiten. Zum einen kann den Radfahrern somit ein „Rast-Platz“ (z.B. für eine Tasse Kaffee oder ein Mittagessen in einer Wirtschaft) geboten werden, zum anderen kann sich so die Stadt auch als „Destination“ an sich repräsentieren.



Abbildung 34: Beschilderung am gemeinsamen Fuß- und Radweg parallel zur St2248 nach Leibelbach

In diese übergeordneten Radwegeverbindungen sind zum Teil auch die lokalen Hauptrouten integriert. Bei den Hauptrouten heben sich deutlich sternförmige Achsen heraus, die das Stadtgebiet über größere Längen durchziehen und auf die Altstadt zulaufen. Dazu gehören unter anderem:

- von Norden:
 - St2248, Nürnberger Straße, Am Martinsberg, Am Weinberg, Steinweg, gemeinsamer Fuß- und Radweg im Schulgelände, Fronveststraße, Marktplatz;
- von Nordosten:
 - über/von Hohenberg, Hohenberger Straße, Münchener Straße, Fronveststraße, Marktplatz;
- von Osten:
 - Altmühltal-Radweg: alte Bahntrasse (Bockerla Bahn), St2249, Bahnhofstraße, Herrnhof, Marktplatz;
- von Südosten:
 - Altmühltal-Radweg/Tauber-Altmühl-Radweg/Roman Route Limes: über/von Roth, Winner Weg, Bahnhofstraße, Herrnhof, Marktplatz;
- von Süden:
 - Altmühltal-Radweg/Tauber-Altmühl-Radweg/Roman Route Limes/Fränkischer Karpfen Radweg: über/von Leibelbach, St2248, Schießwasen, Marktplatz;
- von Südwesten:
 - Altmühltal-Radweg/Tauber-Altmühl-Radweg/Roman Route Limes: über/von Stegbruck zur St2248, Schießwasen, Marktplatz;
- von Westen:
 - Altmühltal-Radweg/Fränkischer Karpfen Radweg: St2249, Neunstetterstraße, Vorderre Gasse, Marktplatz.

Diese das gesamte Stadtgebiet sternförmig durchziehenden Achsen werden ergänzt durch Tangentialen kürzerer Länge, aber ebenfalls großer Bedeutung für den innerstädtischen Radverkehr. Hierzu zählen beispielsweise die:

- Nürnberger Straße, Industriestraße, Münchener Straße oder die Königsberger Straße.

Ergänzt werden die Hauptrouten durch Wegeverbindungen in Grünanlagen, wie z.B.:

- entlang des Altmühlhaag oder der gemeinsame Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/Hohenberger Straße.

Die Hauptachsen sind wichtige Orientierungslinien im Netz, die möglichst zügig, komfortabel und umweglos befahrbar sein sollen. Die Hauptachsen sollen eine hohe Ausbauqualität aufweisen. Gegebenenfalls sind separate Radverkehrsanlagen erforderlich und Bevorrechtigungen gegenüber dem Kfz-Verkehr sinnvoll. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungspunkten mit dem Hauptverkehrsstraßennetz zu widmen.

Die flächenhafte Erschließung erfolgt überwiegend über zahlreiche Nebenrouten, d.h. über das (meist) nachgeordnete, verkehrsberuhigte Straßennetz, vor allem in Wohngebieten mit Tempo 30. Wenn die zugelassenen Geschwindigkeiten 30 km/h nicht überschreiten, kann in aller Regel auf separate Radverkehrsanlagen verzichtet und der Radverkehr zusammen mit Kfz-Verkehr geführt werden.

Von der Kernstadt in die Ortsteile sollen neben separaten Wegen an den Ortsverbindungsstraßen auch Wege abseits des Kfz-Verkehrs im Landschaftsraum angeboten werden. Darüber hinaus sind zur Umsetzung des Konzeptplans noch einige Lückenschlüsse erforderlich, damit ein zusammenhängendes, dichtes Radfahrnetz entsteht. Das Herriedener Radfahrnetz beinhaltet nicht nur eigene Wege für den Radverkehr, landwirtschaftliche Wege und gering belastete Straßen ohne separate Radverkehrsanlagen mit niedrigen Geschwindigkeiten, sondern auch innerörtliche Hauptverkehrsstraßen mit eigenen Radverkehrsanlagen oder reduzierten Geschwindigkeiten.

Die detaillierte Ausgestaltung, d.h. welche Maßnahmen notwendig sind, damit das Radfahrnetz seine Funktion und die ihm zugedachten Ziele erfüllen kann, wird im nachfolgenden Kapitel erläutert.

5.2 Maßnahmen

Für die schrittweise Umsetzung des Planungskonzepts werden zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Die Maßnahmen sind thematisch in folgende Schwerpunkte unterteilt:

- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Verbesserung der Netzverknüpfung,
- Verbesserung der Beschilderung,
- Komfortverbesserungen,
- Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung.

Teilweise handelt es sich um relativ rasch vollziehbare Maßnahmen, wie z.B. die Änderung einiger verkehrsrechtlicher Anordnungen oder Komfortverbesserungen. Teilweise ist aber auch erheblicher Aufwand über einen mittleren oder längeren Zeitraum notwendig, der entsprechende Vorbereitungen, einschließlich Grunderwerb (z.B. bei der

Anlage neuer Wege (Netzverknüpfungen) oder dem Bau neuer Radverkehrsanlagen (Verkehrssicherheit)) erfordern kann. Die Schwierigkeit bzw. der zeitliche Rahmen der Umsetzbarkeit von Maßnahmen sollte aber nicht davon abhalten sie zügig vorzubereiten.

Über die konkreten verkehrsrechtlichen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs in Herrieden hinaus, sind flankierende Maßnahmen notwendig, die das Radverkehrskonzept vervollständigen. Diese Maßnahmen erfordern meist keinen oder nur geringen Investitionsbedarf, sollen „im laufenden Betrieb“ und im Verlauf des allgemeinen Planungsprozesses berücksichtigt werden, um das „Klima“ für den Radverkehr zu verbessern und ein Bewusstsein für dessen verkehrspolitische Wertschätzung (auch im Verhältnis und im Maßstab gegenüber dem Kfz-Verkehr) zu schaffen.

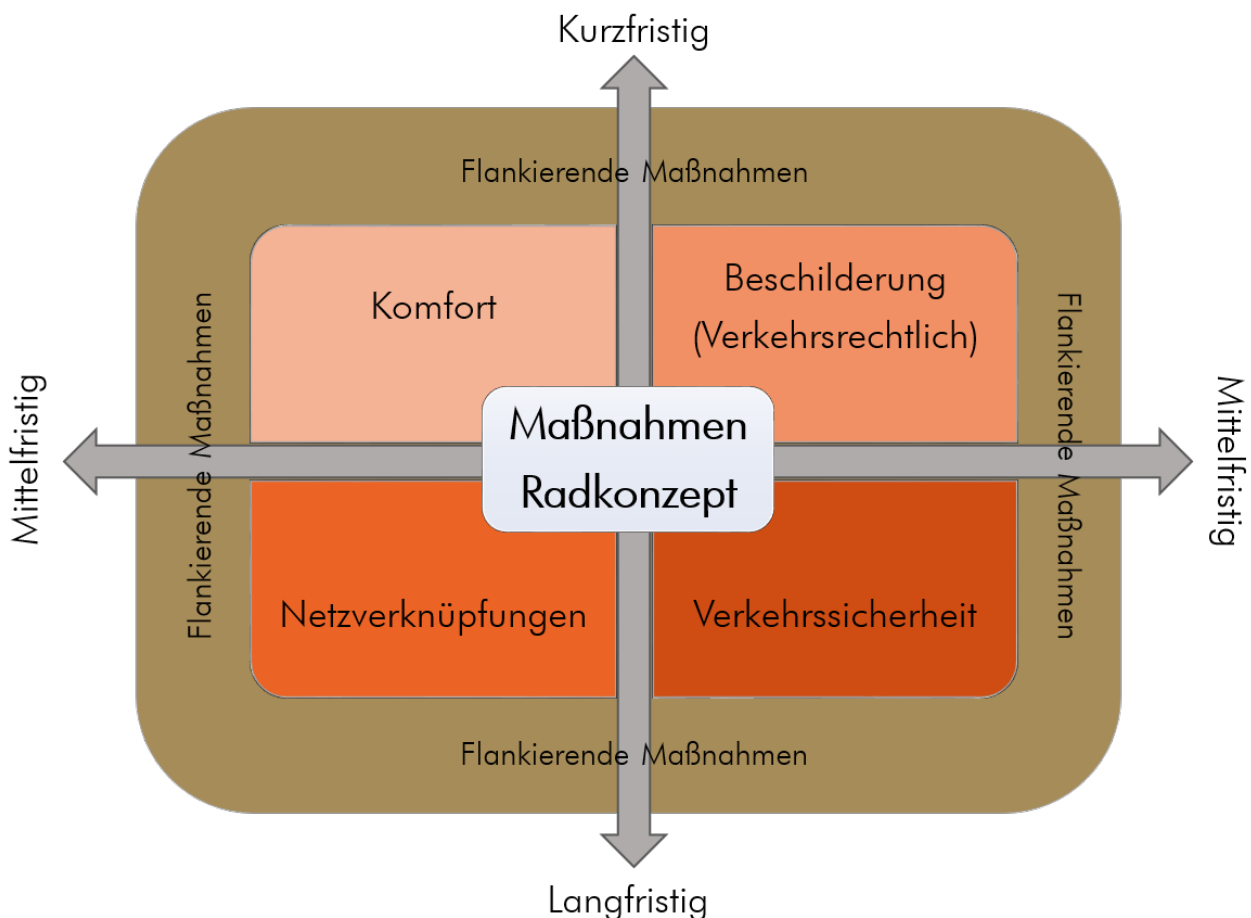


Abbildung 35: Schematische Darstellung übergeordneter Maßnahmen für das Radverkehrskonzept

Die nachfolgende Tabelle vermittelt einen Überblick über die erforderlichen Maßnahmen zur Realisierung und zum Ausbau des Radverkehrsnetzes. Die einzelnen Maßnahmen sind gegliedert, unter Einbeziehung der Priorität (niedrig, mittel und hoch) und dem Zeithorizont (kurz-, mittel- und langfristig; vgl. Kapitel 5.3), nach den thematischen Schwerpunkten aufgelistet. Auch die Umsetzung (verkehrsrechtlich, kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts, größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget) gibt einen Einblick über den zeitlichen Aufwand sowie das aufzubringende Budget. Die Kategorie „Akteure“ verdeutlicht, in welchem Zuständigkeitsbereich die entsprechende Maßnahme liegt. Klassifizierte Straßen (z.B. Staatsstraßen) oder Privatgrundstücke liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt, womit diese keine alleinige Entscheidungs- und Handlungsmöglichkeit hat und das Einvernehmen anderer Baulastträger benötigt wird. Für diese Maßnahmen sind meist detaillierte Gespräche notwendig, was den Zeithorizont in die Länge ziehen kann. Für Maßnahmen, die im Kompetenzbereich der Stadt Herrieden liegen, kann die Umsetzung mit Vorliegen des Konzepts eingeleitet werden. Sofort umgesetzt werden können insbesondere Beschilderungsmaßnahmen.

Die konkreten Maßnahmen sind neben den Plan-darstellungen (vgl. Anlage 4) detailliert in einem Maßnahmenkatalog in Anlage 6 beschrieben. In den vorgeschlagenen Maßnahmen sind auch die Anregungen der Bevölkerung aus der Haushaltsbefragung und den Bürgerworkshops, welche im Zuge des Integrierten Verkehrskonzepts in Herrieden durchgeführt wurden, berücksichtigt.

Neben der hier aufgeführten Maßnahmentabelle befinden sich in Anlage 5 eine weitere Tabelle, welche die kurzfristigen Maßnahmen mit der Stadt Herrieden als alleiniger Akteur darstellt.

Einen Handlungsschwerpunkt stellt unter anderem die Stadtmitte und deren direktes Umfeld dar. Hier steht vor allem das zusätzliche Anbringen von Fahrradabstellanlagen sowie die Freigabe von Fußwegen für den Radverkehr im Vordergrund. Fahrradstraßen sollen die besondere Rolle des Radverkehrs auf bestimmten Straßenabschnitten in der Altstadt verdeutlichen. So eine Einschränkung

des Kfz-Verkehrs bei gleichzeitiger Priorisierung des Radverkehrs würde wesentlich zur Sicherheit und Förderung der Fahrradnutzung führen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h sind bei schwer zu bündelnden Querungsvorgängen, knappen Platzverhältnissen und hohen Radverkehrsanteilen auf der Fahrbahn zu empfehlen und stellen ein effektives Mittel zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr dar.

An wichtigen Querungsstellen der Radverkehrsverbindungen mit stark befahrenen Straßen sollten Querungshilfen vorgesehen werden, um den Rad- und Fußgängerverkehr an diesen kritischen Punkten besser zu sichern. Dies trifft auch auf bestehende Knotenpunkte zu, an denen eine Querung nur mit Umwegen oder eingeschränkter Sicherheit möglich ist (z.B. an Kreisverkehren).

Besondere Bedeutung kommt auch der Ergänzung des Radwegenetzes und den Lückenschlüssen zu. Oft sind es in diesem Zuge relativ einfach realisierbare Maßnahmen mit wenig Aufwand, wie beispielsweise die Beseitigung von Barrieren (z.B. nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrern) oder Beschilderungen (z.B. Beseitigung von Verkehrsschildern mit Zeichen 250 „Verbot für Fahrzeuge aller Art“), die bereits zu Verbesserungen im alltäglichen Verkehr führen. Die Errichtung neuer Radverkehrsanlagen hingegen (z.B. in Form eigenständiger Radwege) ist sehr viel aufwendiger und kostenintensiver und ihre Planung und Umsetzung dauert über einen längeren Zeitraum an. Allerdings sind diese, sowohl im Hinblick auf eine stärkere touristische- und freizeitorientierte Aufwertung der Stadt, unabdingbar.

Ergänzt werden die Maßnahmen durch Komfortverbesserungen, die neben der Steigerung einer angenehmeren Passierbarkeit auch wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen können (z.B. durch die Verbesserung des Oberflächenbelags).

Die flankierenden Maßnahmen runden das Gesamtpaket ab. Es wird jedoch in den Maßnahmenblättern nur auf einzelne, ausgewählte flanierende Maßnahmen detaillierter eingegangen (vgl. Anlage 6). Die restlichen flankierenden Maßnahmen sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 6: Maßnahmentabelle

Erläuterung:

Umsetzung: VR = verkehrsrechtlich
KLB = kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
GRB = größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget

Priorität: N = niedrig
M = mittel
H = hoch

Zeithorizont: KF = kurzfristig (bis 2 Jahre)
MF = mittelfristig (2 - 5 Jahre)
LF = langfristig (über 5 Jahre)
i.P. = in Planung

Akteure: SH = Stadt Herrieden
LKA = Landkreis Ansbach
StBA = Staatliches Bauamt
GE = Grundstückseigentümer
NGE = Nachbargemeinde
EVG = Evangelische Christusgemeinde Herrieden
PHA = Pfarrverband Herrieden-Aurach
IB = Inhaber, Betreiber
KKH = Katholische Kirchenstiftung Herrieden
SG = Sportgemeinschaft Herrieden

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.1.1	Geschwindigkeitsreduzierung Zone/ Tempo 30	Altstadt (kompletter Altstadtbereich innerhalb der Stadtmauer)	VR	H	KF	SH, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße, Wohnstraße/ Wohnweg, Tempo 50, Tempo 30	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung
	1.1.2		Münchener Straße (West) (zwischen Steinweg und ca. Hs.-Nr. 25)	VR	H	KF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, stellenweise einseitiger Fußweg „Radfahrer frei“ auf Nordseite, Z 239 + 1022-10	
	1.1.3		Schernberg (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH	Dörfliche Hauptstraße, Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	
	1.1.4		Hohenberg (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH	Dörfliche Hauptstraße, Wohnstraße/ Wohnweg, Tempo 50, Tempo 30	
	1.1.5		Roth (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH	Dörfliche Hauptstraße, Wohnstraße/ Wohnweg, Tempo 50	
	1.2.1	Radverkehrsanlagen errichten	Nürnberger Straße (Nordseite)	VR/ GRB	N	KF/ LF	SH	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf Süd-/ Westseite, Z. 240	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.2.2		Nürnberger Straße (Ostseite)	VR/ GRB	M	KF/ MF	SH	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf Süd-/ Westseite, Z. 240	
	1.2.3		Hohenberger Straße (Nord) (Westseite)	VR	M	KF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, stellenweise benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf Ostseite, Z. 240	
	1.2.4		Hohenberger Straße (Südwest) (Südseite)	VR/ GRB	H	KF/ MF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, beidseitiger Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	
	1.2.5		Industriestraße	VR	H	KF	SH	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	
	1.2.6		Am Klingengraben (Westseite)	GRB	M	LF	SH	Anbaufreie Straße, Tempo 50, Sonstiger Weg	

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.2.7	Radverkehrsanlagen errichten	Bahnhofstraße (St2249) (Ost) (Südseite)	GRB	M	LF	SH, StBA	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50, einseitiger Fußweg „Radfahrer frei“ auf Nordseite, Z 239 + 1022-10	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.2.8		Bahnhofstraße (St2249) (Südwest)	VR	H	KF	SH, StBA	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	
	1.2.9		Münchener Straße (Südost) (Südseite)	VR	M	KF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50, einseitiger Fußweg „Radfahrer frei“ auf Nordostseite, Z 239 + 1022-10	
	1.2.10		Schießwasen (St2248) (Storchenturm) (Ostseite)	GRB	M	LF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, Tempo 50, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf Westseite, Z. 240	
	1.2.11		Neunstetterstraße (St2248/ St2249)	VR/ GRB	M	KF/ MF	SH, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.2.12		Ansbacher Straße (St2248)	VR/ GRB	H	KF/ MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.2.13		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (Süd-/ Westseite)	VR/ GBR	N/ M	KF/ LF	SH	Anbaufreie Straße, Tempo 50, benutzungspflichtiger (Zweirichtungs-)Radweg auf Süd-/ Westseite, Z. 240	
	1.3.1	Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern	Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	GRB	H	MF	SH, StBA	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	Bestehende Radverkehrsanlage zu schmal bzw. entspricht nicht den Mindestanforderungen
	1.3.2		Marktplatz/ Schießwasen (St2248) (Storchenturm)	VR	H	KF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, örtliche Geschäftsstraße/ Hauptgeschäftsstraße, Tempo 50	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr, bestehende Radverkehrsführung ungünstig
	1.3.3		Parallele Wegführung zum Storchenturm durch Passage zum Deocarplatz	VR/ KLB	H	KF/ MF	SH	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	Bestehende Radverkehrsanlage sehr schmal und unübersichtlich für Radverkehrsführung
	1.4.1	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)	Fronveststraße/ Marktplatz (Nord)	VR	N	KF	SH	Wohnweg, Tempo 50	Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.4.2		Hintere Gasse/ Vogteiweg	VR	N	KF	SH	Wohnweg, Tempo 50, Tempo 30	
	1.5.1	Verbesserung der Radwegeführung (an Knotenpunkten)	St2248/ Nürnberger Straße/ Ansbacher Straße (St2248)/ Am Wasserturm	GRB	H	MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, Tempo 50	Gefährlicher Knotenpunkt, ungünstige Radverkehrsführung
	1.5.2		Nürnberger Straße/ Hohenberger Straße/ Industriestraße	VR/ KLB	M	MF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Gewerbestraße/ Industriestraße, Kreisverkehr, Tempo 50	Ungünstige Radverkehrsführung
	1.5.3		Industriestraße/ Am Klingengraben	GRB	M	MF	SH, StBA	Gewerbestraße/ Industriestraße, anbaufreie Straße, Kreisverkehr, Tempo 50	Ungünstige Radverkehrsführung, ungünstige Sichtverhältnisse
	1.5.4		Münchener Straße/ Bahnhofstraße (St2249)	GRB	M	MF	SH, StBA	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	Gefährlicher Knotenpunkt
	1.5.5		Hohenberger Straße/ Münchener Straße	VR/ KLB	M	MF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Kreisverkehr, Tempo 50	Ungünstige Radverkehrsführung
	1.5.6		Parkplatz/ Münchener Straße / Fronveststraße	GRB	M	MF	SH, LKA	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10, gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	Ungünstige, gefährliche Radverkehrsführung, fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	1.5.7		Ansbacher Straße (St2248)/ Neunstetterstraße (St2248/ St2249) (Kammerer Kreuzung)	GRB	H	MF	SH, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	Gefährlicher Knotenpunkt

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Verkehrssicherheit	1.5.8	Verbesserung der Radwegeführung (an Knotenpunkten)	Ansbacher Straße (St2248)/ Münchener Straße/ ggf. Steinweg	GRB	H	LF	SH, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	Gefährlicher Knotenpunkt
	1.5.9		Ansbacher Straße (St2248)/ Am Martinsberg (Nord)	GRB	M	MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Sammelstraße/ Quartiersstraße, Tempo 50	Ungünstige bzw. gefährliche Verkehrsführung für potenziellen Ausbau von Radverkehrsanlagen auf der Ansbacher Straße
	1.6.1	(Mittelinsel als) Querungshilfe	Nürnberger Straße (5x)	GRB	H	MF	SH	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	Fehlende, sichere Querungsmöglichkeiten
	1.6.2		Hohenberger Straße	GRB	H	MF	SH	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.6.3		Industriestraße (2x)	GRB	H	MF	SH	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	
	1.6.4		Bahnhofstraße (St2249)	GRB	H	MF	SH, StBA	Gewerbestraße/ Industriestraße, Tempo 50	
	1.6.5		Schießwasen (St2248) (Storchenturm) (2x)	GRB	H	MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, Tempo 50	
	1.6.6		Neunstetterstraße (St2248/ St2249) (2x)	GRB	H	MF	SH, StBA	Örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.6.7		Ansbacher Straße (St2248) (5x)	GRB	H	MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.6.8		Stegbrucker Straße	GRB	H	MF	SH	Anbaufreie Straße, Tempo 50	
	1.6.9		Rauenzell (2x) (Zum Steinbachwald (St2249); Veldener Straße)	GRB	H	MF	SH, StBA	Dörfliche Hauptstraße, Tempo 50	
	1.6.10		Neunstetten (Windmühlstraße (St1066))	GRB	H	MF	SH, StBA	Dörfliche Hauptstraße, Tempo 50	
	1.7.1	Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang	Hauptstraße Hohenberg (2x)	GRB	H	MF	SH	Anbaufreie Straße, dörfliche Hauptstraße, Tempo 50	Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
	1.7.2		Hohenberger Straße	GRB	H	MF	SH	Anbaufreie Straße, Tempo 50	
	1.7.3		Neunstetterstraße (St2249)	GRB	H	MF	SH, StBA	Anbaufreie Straße, örtliche Einfahrtstraße/ Verbindungsstraße, Tempo 50	
	1.8.1	Sichtverhältnisse verbessern	Weg im Stadtgraben zwischen Münchener Straße und Neunstetterstraße	KLB	H	KF	SH	Fußweg, Z. 239	Ungünstige, gefährliche Sichtverhältnisse
	1.8.2		Schießwasen (St2248) (Storchenturm) (Fuß- und Radweg parallel zum Parkplatz Festwiese) (3x)	KLB	H	KF	SH, StBA	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Benutzungspflichtig, Z. 240	
	1.8.3		Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)/ Melker Straße	GRB	H	MF/ LF	SH, StBA	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	
	1.9.1	Furt-/Blockmarkierung	Hohenberger Straße/ Am Schrotfeld	VR	H	KF	SH	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, Benutzungspflichtig, Z. 240	Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung
	1.9.2		Bahnhofstraße (St2249)/ Industriestraße	VR	H	KF	SH, StBA	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	
	1.9.3		Münchener Straße (2x)	VR	H	KF	SH		
	1.9.4		Neunstetterstraße (St2249) (4x)	VR	H	KF	SH, StBA		
Verbesserung der Netzverknüpfung	2.1.1	Herstellung von Wegverknüpfungen	Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg	KLB	N	MF	SH, GE	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende, wünschenswerte Netzverknüpfung
	2.1.2		Hohenberger Straße – Schrotfeldsiedlung (Klingengraben)	GRB	H	LF	SH, GE		
	2.1.3		Josef-Brumberger-Straße – Am Schrotfeld	GRB	H	LF	SH, GE		
	2.1.4		Schrotfeldsiedlung – Industriestraße	GRB	H	MF	SH, GE		

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Netzverknüpfung	2.1.5	Herstellung von Wegverknüpfungen	Altmühlhaag – Parkplatz Volksfestplatz	GRB	H	LF	SH, GE	Keine Infrastruktur vorhanden	Fehlende, wünschenswerte Netzverknüpfung
	2.1.6		Altmühlhaag – Vordere Gasse (Hs.-Nr. 23)	GRB	H	i.P.	SH, GE		
	2.1.7		Altmühlhaag – Neunstetterstraße (St2248) (zwischen Hs.-Nr. 3 und 5)	GRB	H	MF	SH, GE		
	2.1.8		Neunstetterstraße – Altmühlhaag – landwirtschaftlicher Weg bei hapa	GRB	H	MF	SH, GE		
	2.1.9		Ansbacher Straße (St2248) – Baumteiweg	GRB	M	LF	SH, GE		
	2.1.10		Bürgerwaldweg – Am Mühlfeld	GRB	M	LF	SH, GE		
	2.1.11		Rauenzell: Roser Straße – Zum Steinbachwald	GRB	M	LF	SH, GE		
	2.1.12		Rauenzell: Zum Steinbachwald – Hofwiesenweg – angrenzender landwirtschaftlicher Weg an Hofwiesenweg	GRB	M	LF	SH, GE		
	2.1.13		Rauenzell: Zum Steinbachwald – Veldecker Straße	GRB	N	LF	SH, GE		
	2.1.14		Rauenzell – Burgoberbach	GRB	H	LF	SH, GE, NGE, ggf. StBA		
	2.1.15		Birkach – Feuchtwangen	GRB	H	LF	SH, GE, NGE		
	2.1.16		Neunstetten – Leutershausen	GRB	H	LF	SH, GE, StBA		
	2.2.1		Am Weinberg – Steinweg	KLB/ GRB	H	MF	SH	Fußweg durch Treppe	Barrierewirkung durch Treppen
	2.2.2		Am Martinsberg – Zur Schwedenschanz	KLB/ GRB	H	MF	SH		
	2.2.3		Ansbacher Straße (St2248) – Memelweg	KLB/ GRB	M	LF	SH		
	2.2.4		Königsberger Straße – Melker Straße	KLB/ GRB	M	LF	SH		
	2.2.5		Königsberger Straße – Lehrberger Straße	KLB/ GRB	N	LF	SH		
	2.2.6		Baumteiweg – Danziger Straße	KLB/ GRB	N	LF	SH		
	2.2.7		Bürgerwaldweg – Am Mühlfeld	KLB/ GRB	M	LF	SH		
Verbesserung der Beschilderung	3.1.1	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	Nürnbergstraße (Süd-/ Westseite)	VR	H	KF	SH	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	Benutzungspflichtig unbegründet, benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg
	3.1.2		Nürnbergstraße (Nordseite)	VR	H	KF	SH		
	3.1.3		Hohenberger Straße (Nord) (Ostseite)	VR	H	KF	SH		
	3.1.4		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (Süd-/ Westseite)	VR	H	KF	SH	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	Benutzungspflichtig unbegründet, benutzungspflichtiger (Zweirichtungs-) Radweg
	3.2.1	Beschilderung als durchlässige Sackgasse	Hohenloher Straße	VR	M	KF	SH	Wohnweg, Tempo 50	Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse
	3.2.2		Münchener Straße (Straße zu Kita St. Vitus)	VR	M	KF	SH	Verkehrsberuhigter Bereich, Schrittgeschwindigkeit	
	3.2.3		Zur Schwedenschanz	VR	M	KF	SH	Wohnstraße, Tempo 30	
	3.2.4		Memelweg	VR	M	KF	SH	Wohnweg, Tempo 50	
	3.2.5		Lehrberger Straße	VR	M	KF	SH	Wohnstraße, Tempo 30	
	3.2.6		Baumteiweg	VR	M	KF	SH	Wohnstraße, Tempo 30	
	3.2.7		Bürgerwaldweg	VR	M	KF	SH	Wohnweg, Tempo 30	

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Beschilderung	3.3.1	Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr	Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg	VR	H	KF	SH	Fußweg, Z. 239	Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr
	3.3.2		Frankenstraße – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße	VR	H	KF	SH		
	3.3.3		Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)	VR	H	KF	SH		
	3.3.4		Bayernring (Verbindungsweg)	VR	H	KF	SH		
	3.3.5		Bayernring – Hohenberger Straße (bei Kita St. Vitus)	VR	H	KF	SH		
	3.3.6		Hohenberger Straße – Anthemis-Apotheke	VR	H	KF	SH		
	3.3.7		Fuggerstraße – Altmühlhaag	VR	H	KF	SH		
	3.3.8		Weg zwischen Münchener Straße – Neunstetterstraße (St2248) (Stadtgraben)	VR	H	KF	SH		
	3.3.9		Schlesierstraße – Sudentenstraße (Nordost)	VR	H	KF	SH		
	3.3.10		Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – Egenhausener Straße	VR	H	KF	SH		
	3.4.1	Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg	Schernberg – Nürnberger Straße	VR	N	KF	SH	Sonstiger Weg	Keine Beschilderung
	3.4.2		Hohenloher Straße – Frankenstraße	VR	N	KF	SH		
	3.4.3		Frankenstraße – Bayernring	VR	N	KF	SH		
	3.4.4		Nürnberger Straße – Hohenberger Straße (2x)	VR	N	KF	SH		
	3.4.5		Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben	VR	N	KF	SH		
	3.4.6		Am Kienberg – Klingengraben	VR	N	KF	SH		
	3.4.7		Industriestraße – Bahnhofstraße (St2249) (parallele Wegführung bei altem Aldi)	VR	N	KF	SH		
	3.4.8		Deocarplatz (Wolfhard-Schule)	VR	N	KF	SH		
	3.4.9		Schießwasen (St2248) (Storchenturm) – Winner Weg (östliches Altmühlhaag)	VR	N	KF	SH		
	3.4.10		Steinweg – Münchener Straße – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße	VR	N	KF	SH		
	3.4.11		Melker Straße/ Ungarndeutsche Straße – Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	N	KF	SH		
	3.4.12		Lehrberger Straße – Melker Straße	VR	N	KF	SH		
	3.4.13		Auracher Straße – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	N	KF	SH		

Kate- gorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umset- zung	Priorität	Zeit- horizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Verbesserung der Beschilderung	3.4.14	Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg	Bockauer Ring – Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und gemeinsamem Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	N	KF	SH	Sonstiger Weg	Keine Beschilderung
	3.4.15		Stegbrucker Straße – Egenhausener Straße	VR	N	KF	SH		
	3.4.16		Landwirtschaftlicher Weg, parallel zu Am Schrotfeld	VR	N	LF	SH	Fußweg durch Z. 250	Fehlende Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr bzw. Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben
	3.4.17		Königsberger Straße – Melker Straße – Neunstetterstraße (St2249)(Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	H	KF	SH		
	3.4.18		Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	H	KF	SH		
	3.5.1	Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr	Landwirtschaftlicher Weg, parallel zu Am Schrotfeld	VR	M	KF	SH	Landwirtschaftlicher Weg, Z. 250	Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben
	3.5.2		Wolffhardstraße	VR	H	KF	SH	Wohnweg, Tempo 50, Z. 250	
	3.5.3		Baumteilweg	VR	H	KF	SH	Fußweg durch Z. 250	
	3.6.1	Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit/ bestehende Beschilderung verbessern	Karlsbader Straße/ Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	H	KF	SH	Beschilderung	Unklare Situation durch missverständliche Beschilderung, unnötige Vorfahrt-achten-Regelung für Radfahrer, fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr
	3.6.2		Melker Straße/ Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	N	KF	SH		Beschilderung entspricht nicht den Empfehlungen
	3.6.3		Stegbrucker Straße/ Dombühler Straße	VR	N	KF	SH		Beschilderung entspricht nicht den Empfehlungen
	3.6.4		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (3x)	VR	M	KF	SH		Unsystematische Beschilderung, abrupte Änderung der Beschilderung von Fußweg (Z. 239) zu benutzungspflichtigem Fuß- und Radweg (Z. 240) ohne adäquatem Übergang
	3.7.1	Hinweis auf „Radfahrer in Gegenrichtung“ bei Einfahrt in Einbahnstraße	An der Stadtmauer	VR	M	KF	SH	Einbahnstraße, Tempo 30	Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt
	3.7.2		Vogteiweg	VR	M	KF	SH		
	3.7.3		Deocarplatz	VR	M	KF	SH		
Komfortverbesserung	4.1.1	Oberflächenverbesserung des Straßenbelags	Weg zwischen Hohenloher Straße – Frankenstraße	GRB	H	MF	SH	Sonstiger Weg	Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand
	4.1.2		Landwirtschaftlicher Weg zwischen Nürnberger Straße – Hohenberger Straße	KLB	H	KF	SH	Landwirtschaftlicher Weg	
	4.1.3		Weg zwischen Nürnberger Straße – Hohenberger Straße	GRB	H	MF	SH	Sonstiger Weg	
	4.1.4		Fußweg „Radfahrer frei“ Hohenberger Straße	GRB	H	MF	SH	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	
	4.1.5		Fußweg „Radfahrer frei“ Bahnhofstraße (St2249)	GRB	H	MF	SH, StBA		
	4.1.6		Gehsteig Ansbacher Straße (St2248)	GRB	H	MF	SH, StBA	Fußweg bzw. Gehsteig	
	4.1.7		Gemeinsamer Fuß- und Radweg Steinweg	GRB	H	MF	SH	Gemeinsamer Fuß- und Radweg, benutzungspflichtig, Z. 240	

Kategorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
Komfortverbesserung	4.1.8	Oberflächenverbesserung des Straßenbelags	Fußweg „Radfahrer frei“ Stegbrucker Straße	GRB	H	MF	SH	Fußweg „Radfahrer frei“, Z 239 + 1022-10	Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand
	4.1.9		Fußweg „Radfahrer frei“ Neunstetterstraße (St2249)	KLB	H	KF	SH, StBA		
	4.1.10		Radweg zwischen Leutenbuch und Thann	GRB	M	MF	SH, NGE	Landwirtschaftlicher Weg	Fehlende Asphaltierung
	4.2.1	Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen	Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg	KLB	H	KF	SH	Umlaufsperrre, Fußweg, Z. 239	Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrre/ Hindernis
	4.2.2		Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)	KLB	H	KF	SH		
	4.2.3		Bayernring (Verbindungsweg)	KLB	H	KF	SH		
	4.2.4		Weg zwischen Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben (3x)	KLB	H	KF	SH	Stein als Hindernis, sonstiger Weg	
	4.2.5		Lehrberger Straße – Weg zwischen Königsberger Straße und Melker Straße (2x)	KLB	H	KF	SH	Umlaufsperrre, sonstiger Weg	
	4.2.6		Königsberger Straße – Lehrberger Straße	KLB	H	KF	SH		
	4.3.1		Hohenloher Straße	KLB	H	KF	SH		
	4.3.2	Nürnberger Straße	KLB	H	KF	SH			
	4.3.3	Bordsteinabsenkung	Bahnhofstraße (St2249)	KLB	H	KF	SH, ggf. StBA		
	4.3.4	Ansbacher Straße (St2248) (3x)	KLB	H	KF	SH, ggf. StBA			
	4.4.1	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen	Sebastian-Strobel-Schule	GRB	M	LF	SH, LKA	Fahrradabstellanlage in ausreichender Qualität	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen
	4.4.2		Freibad	GRB	M	LF	SH		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen, stellenweise fehlende Überdachung
	4.4.3		Realschule	GRB	N	LF	SH, LKA		Ggf. Fahrradabstellanlagen in unzureichender Anzahl
	4.4.4		Kita St. Vitus	GRB	M	LF	SH, KKH		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen, ggf. fehlende Überdachung
	4.4.5		Kita Unterm Regenbogen	GRB	M	LF	SH, EVG		Mangelhafte Fahrradabstellanlagen, ggf. fehlende Überdachung
	4.4.6		Friedhof St. Martin	GRB	M	MF	SH, PHA		Fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.7		Volksschule	GRB	H	MF	SH	Fahrradabstellanlage in mangelhafter Qualität	Mangelhafte Fahrradabstellanlagen, fehlende Überdachung
	4.4.8		Industriegebiet (sämtliche Einkaufsmärkte)	GRB	H	MF	SH, IB		Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.9		Altstadt	GRB	H	MF	SH		Fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.10		Rathaus	GRB	M	MF	SH		Fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.11		Musikschule	GRB	M	MF	SH		Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.12		Wolffhard-Schule	GRB	M	MF	SH, LKA		Fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.13		Sportplatz Schießwäsen	GRB	H	MF	SH, SG		Fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.14		Evangelische Christuskirche	GRB	M	MF	SH, EVG		Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen
	4.4.15		Ausgewählte Bushaltestellen	GRB	M	MF	SH		Fehlende Fahrradabstellanlagen

Kate- gorie	Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umset- zung	Priorität	Zeit- horizont	Akteure	Bestehende Infrastruktur vgl. Bestandsplan, Anlage 1.1 und 1.2	Mängel und Konfliktbereiche vgl. Mängelplan, Anlage 2
	4.4.16	Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen	Neunstetten - Kirchplatz	GRB	H	MF	SH	Fahrradabstellanlage in mangelhafter Qualität	Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen

Kate- gorie	Nr.	Themenfeld	Maßnahmenempfehlung
Flankierende Maßnahmen – Maßnahmen zur Pflege und Instandhaltung	4.1.1	Bauleitplanung	Berücksichtigung des Radverkehrs in allen Bau- und Planungsphasen der Bauleitplanung (von der Regional- bis zur Objektplanung)
	4.1.2		Integration in die einzelnen Planwerke
	4.1.3		Sensibilisierung der Bauherren (z.B. Fahrradabstellplätze)
	4.1.4		Ggf. Erstellung einer Fahrradabstellsatzung
	4.2.1	Baustellen	Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Planung und Durchführung von Baustellen (z.B. Sicherstellung der Befahrbarkeit, Ausnahme bei Einbahnregelung); Ansprüche an die Zugänglichkeit bei beengten Verhältnissen und besonderen Verkehrsführungen (z.B. Nutzungsrecht von Fußwegen für Radfahrer im Baustellenabschnitt)
	4.2.2		Absicherung des Radverkehrs ggf. durch Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr
	4.2.3		Minimierung von Sperrungen bzw. Umleitungsbeschilderung bei unvermeidlichen Sperrungen (z.B. kein „Radfahrer absteigen“)
	4.3.1	Verkehrsrechtliche Anordnungen	Prüfung jeder verkehrsrechtlichen Anordnung hinsichtlich ihrer Notwendigkeit und Wirkung auf den Radverkehr
	4.3.2		Überprüfung bestehender Anordnungen in Bezug auf Sinnhaftigkeit und Zulässigkeit
	4.3.3		Kommunale Park- und Geschwindigkeitsüberwachung (Einhaltung der reduzierten Geschwindigkeit, konsequente Ahndung des Geh- und Radwegparkens)
	4.3.4		Überprüfung von Park- und Halteverboten im geschwindigkeitsreduzierten Straßennetz
	4.3.5	Winterdienst	Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit und Stringenz
	4.4.1		Anwendung des „differenzierten Winterdienstes“ auch auf den Radverkehr (u.a. vorzugsweise Räumung der Hauptrouten)
	4.4.2		Sicherstellung der Benutzungsmöglichkeit von Radverkehrsanlagen auch im Winter (Radfahren ist kein „Sommersport“)
	4.5.1	Allgemeiner Straßen- und Wegeunterhalt	Überprüfung von Bordsteinabsenkungen an Knotenpunkten und Querungen
	4.5.2		Regelmäßige Inspektion hinsichtlich Befahrbarkeit, Schäden und Verschmutzungen (z.B. Scherben), Mängelmelder (Bsp. Poing)
	4.5.3		Abstimmung mit anderen Unterhaltsmaßnahmen („gemeinsame Erledigung“)
	4.5.4		Überprüfung von Beleuchtung an Radwegen auf Notwendigkeit
	4.6.1	Wegweisung	Sicherstellung der vorhandenen Netzfunktion und Netzqualität nicht nur für Ortskundige
	4.6.2		Abstimmung mit dem Radwegenetz des Landkreises (Fortführung an den „Übergabepunkten“ im Zuständigkeitsbereich der Stadt)
	4.6.3		Ausschilderung von Durchfahrtrouten
	4.6.4		Wegweisung zu wichtigen innerörtlichen Zielen (z.B. Schulen, Schwimmbäder, Rathaus, Bahnhof, etc.)
	4.7.1	Kommunikation/Öffentlichkeitsarbeit	Aktionen, regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit; „Positiv-Schlagzeilen“
	4.7.2		Sensibilisierung des Einzelhandels, damit auch Radfahrer als Kunden begriffen werden
	4.7.3		Werbe- und Motivationskampagne für das Fahrradfahren (z.B. „Mit dem Rad zur Arbeit“); Bike & Ride
	4.7.4		Vermarktung der überregionalen Radrouten (z.B. „Altmühl-Radweg“)
	4.7.5		Aktuelle Radnetzkarten
	4.7.6		Werbekampagne „E-Bike“
	4.7.7		Reparaturcafé
	4.7.8		Förderung beim Kauf von Fahrradanhängern o.ä.
	4.7.9	Infrastruktur/Service	Sensibilisierung von Arbeitgebern den Radverkehr zu fördern (z.B. Jobbike, Duschen, ausreichend und ansprechende Fahrradabstellanlagen)
	4.8.1		E-Bike-Ladestationen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4.3)
	4.8.2		Gemeinde-Lastenrad zum Verleih für die Öffentlichkeit
	4.8.3		Fahrrad-Service-Stationen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4.3)

5.3 Prioritäten

5.3.1 Grundsätzliches Vorgehen

Die Vielzahl der vorgeschlagenen Maßnahmen lässt eine Prioritätenreihung sinnvoll erscheinen. Damit verbunden ist die Absicht, frühzeitig Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts sichtbar werden zu lassen. Bei der Stufung spielen in erster Linie Aspekte der Verkehrssicherheit, aber auch der Akzeptanz des Radverkehrs eine wichtige Rolle. Andererseits soll die Dauer des Planungs- und Abstimmungsprozesses sowie der Umfang der erforderlichen Investitionsmittel berücksichtigt werden.

Folgendes chronologisches Vorgehen bei der Prioritätenreihung, die sich an den Schwierigkeiten bei der Realisierung orientiert, wird vorgeschlagen:

- kurzfristig*
- A. Startmaßnahmen bzw. kurzfristige Maßnahmen**
Maßnahmen, die schnell realisierbar sind und zu sichtbaren Ergebnissen führen;
- B. „Win-win“**
umfangreichere Maßnahmen, die allen nützen;
- C. Akzeptanz:**
Maßnahmen, die Radfahrern nützen, ohne anderen Verkehrsteilnehmern Nachteile zu bringen;
- D. Priorisierung**
Maßnahmen, die Radfahrern Vorteile einräumen und andere Verkehrsteilnehmer zu Änderungen zwingen, aber mehrheitlich akzeptiert werden;
- E. Investition**
Maßnahmen, die organisatorisch und finanziell aufwändig sind;
- F. Restriktion**
Maßnahmen, die nicht von allen Bevölkerungsgruppen akzeptiert werden, möglicherweise von einigen als nachteilig empfunden werden und damit politisch schwieriger umsetzbar sind.
- langfristig*

Grundsätzlich sind natürlich Maßnahmen vorrangig anzugehen, die Defizite in der Verkehrssicherheit beseitigen bzw. reduzieren (z.B. geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen, Verbesserung der Sichtverhältnisse). Vorrangig sind auch Beschilderungsmaßnahmen, die ggf. vorhandene verkehrsrechtliche Unklarheiten beseitigen oder Wege für den Radverkehr freigeben, die bisher noch nicht frei gegeben waren, aber zum Radfahren geeignet sind. Auch eine neue Wegverbindung kann indirekt die Verkehrssicherheit verbessern, wenn dadurch für den Radverkehr eine attraktive und sichere Alternative geschaffen wird. Im Prinzip sollten auch Maßnahmen priorisiert werden, die Aufmerksamkeit erzeugen und die Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöhen. Darüber hinaus bieten anstehende Baumaßnahmen (z.B. Straßenbau, neue Bebauungspläne) die Chance notwendige Maßnahmen für den Radverkehr gleich mit einzuplanen.

5.3.2 Prioritätenliste

Kurzfristige Maßnahmen

Kurzfristige Maßnahmen sind dringliche und vorrangig zu realisierende Maßnahmen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung des Komforts für den Radverkehr notwendig sind. Kurzfristige Maßnahmen beschränken sich in erster Linie auf verkehrsrechtliche Maßnahmen und deren Klärung, einschließlich Markierungsarbeiten und kleinerer baulicher Maßnahmen im Rahmen des Straßenunterhalts. Darüber hinaus ist auch die Einleitung von Planungsmaßnahmen für mittel- und langfristige Projekte möglich. Für die kurzfristigen Maßnahmen wird ein Zeithorizont von ca. einem bis maximal zwei Jahren definiert.

Mittelfristige Maßnahmen

Als mittelfristige Maßnahmen werden Maßnahmen vorgeschlagen, die zeitlich nach den kurzfristigen Maßnahmen einzuordnen sind, aber dennoch eine hohe Dringlichkeit aufweisen und hauptsächlich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Herrieden liegen. Insbesondere – auch kleinere – Baumaßnahmen können aufgrund technischer, wirtschaftlicher oder politischer Erfordernisse verschiedenen zeitlichen Prioritäten unterliegen. Um dem nicht vorzugreifen, wird hier bewusst eine breite Zeitspanne mit flexi-

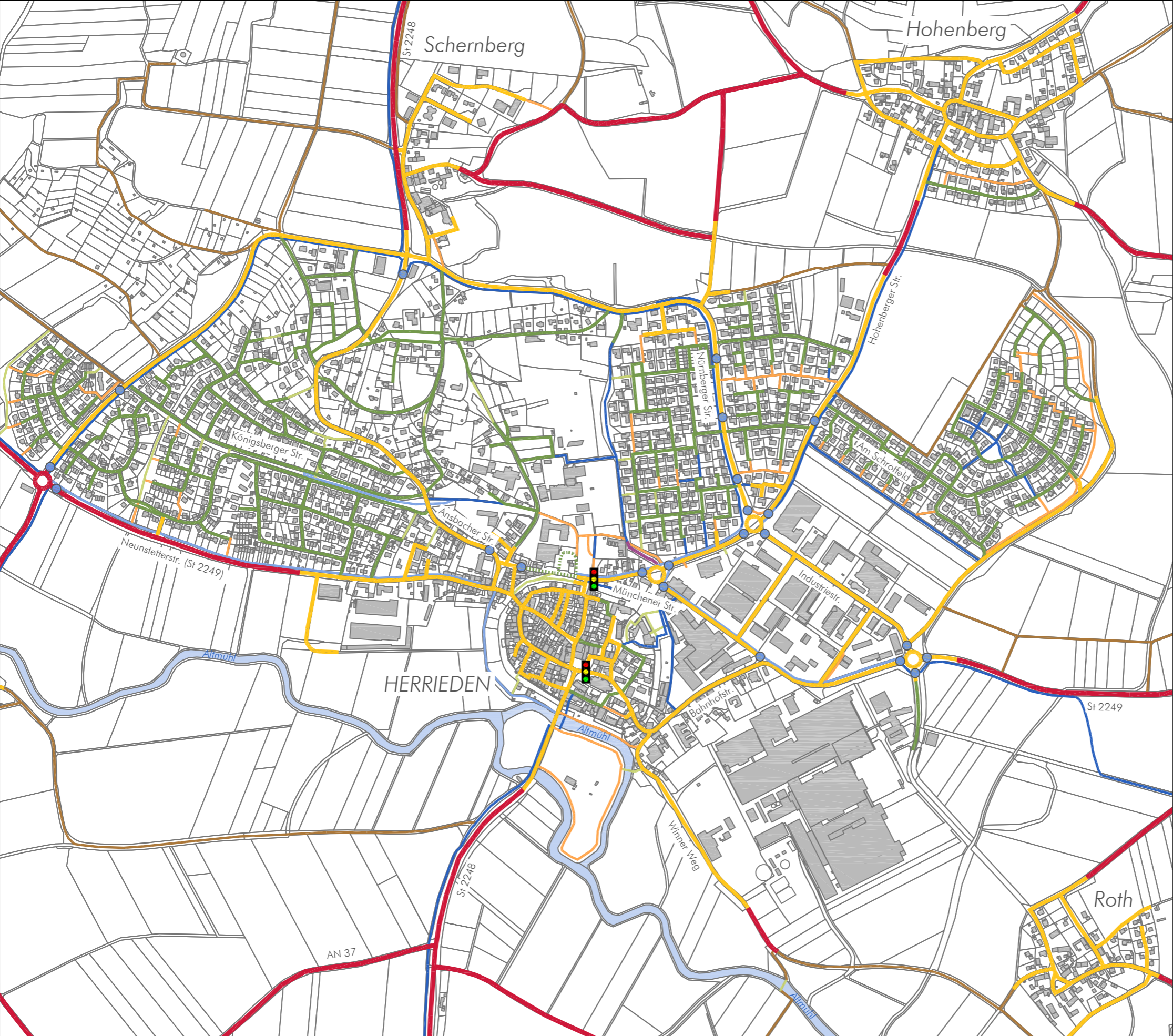
blem Gestaltungsspielraum für die Stadt gewählt. Die Einleitung von Planungsmaßnahmen für langfristige Maßnahmen sollte in dieser Phase erfolgen. Für mittelfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont von zwei bis fünf Jahren definiert.

Langfristige Maßnahmen

Als langfristige Maßnahmen werden Maßnahmen eingeordnet, die mit größeren baulichen Veränderungen, insbesondere im Straßenprofil verbunden sind, oder die von anderen Baulastträgern abhängig sind, bzw. nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Herrieden liegen. Dies muss jedoch nicht zwangsläufig mit einer späten Realisierung verbunden sein. Manchmal können sich auch für baulich aufwändige oder politisch komplexe Maßnahmen kurzfristige Lösungsmöglichkeiten ergeben, die dann in jedem Fall genutzt werden sollten. Eine Überschneidung der gewählten Zeithorizonte ist durchaus möglich. Für langfristige Maßnahmen wird ein Zeithorizont ab fünf Jahren definiert.

ANLAGEN

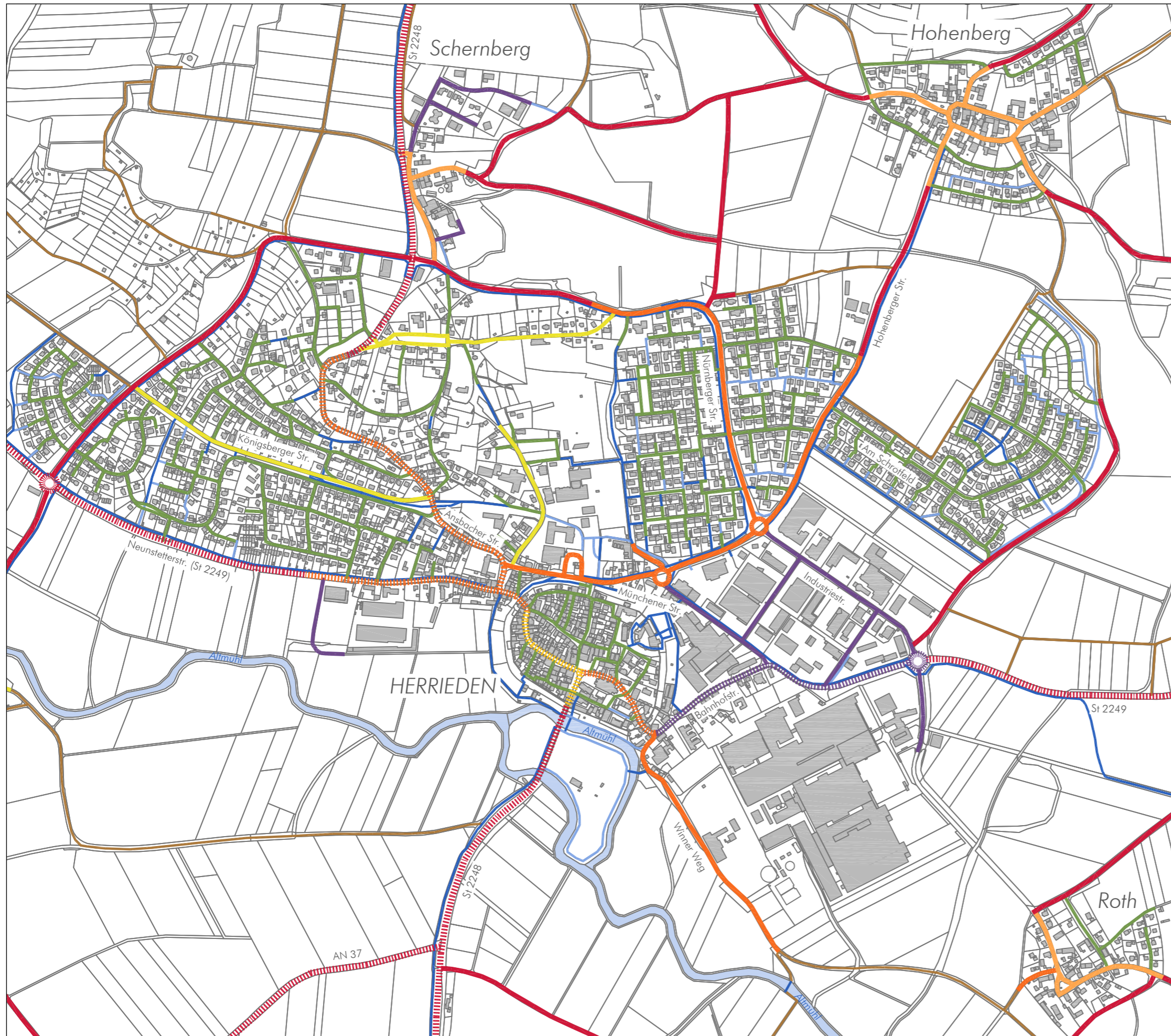
Anlage 1:	Bestandspläne	i - vii
Anlage 1.1:	Straßenklassifizierung nach StVO (Kernstadt)	i
Anlage 1.2:	Straßenklassifizierung nach RAS 06 (Kernstadt)	ii
Anlage 1.3:	Überörtliche Radfahrverbindungen (Übersicht Herrieden)	iii
Anlage 1.4:	Verkehrsunfälle mit Fahrradbeteiligung (2018 - 2020) (Übersicht Herrieden)	iv
Anlage 1.5:	Wichtige Quell- und Zielgebiete (Übersicht Herrieden)	v
Anlage 1.6:	Schematischer Schulwegplan (Kernstadt)	vi
Anlage 1.7:	Qualität der Fahrradabstellanlagen (Kernstadt)	vii
Anlage 2:	Mängel- und Konfliktbereiche (Kernstadt)	viii
Anlage 3:	Radwegekonzept - Radfahrnetz - Haupt- und Nebenrouten mit Verkehrsmagneten (Übersicht Herrieden)	ix
Anlage 4:	Maßnahmenpläne	x - xii
Anlage 4.1:	Radwegekonzept - Maßnahmen (Kernstadt)	x
Anlage 4.2:	Radwegekonzept - Maßnahmen (Altstadt)	xi
Anlage 4.3:	Radwegekonzept - Maßnahmen - Infrastruktur (Kernstadt)	xii
Anlage 5:	Weitere Maßnahmentabellen	xiii - xvii
Anlage 6:	Maßnahmenkatalog	xviii



- 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 "Druckampel")
 - 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

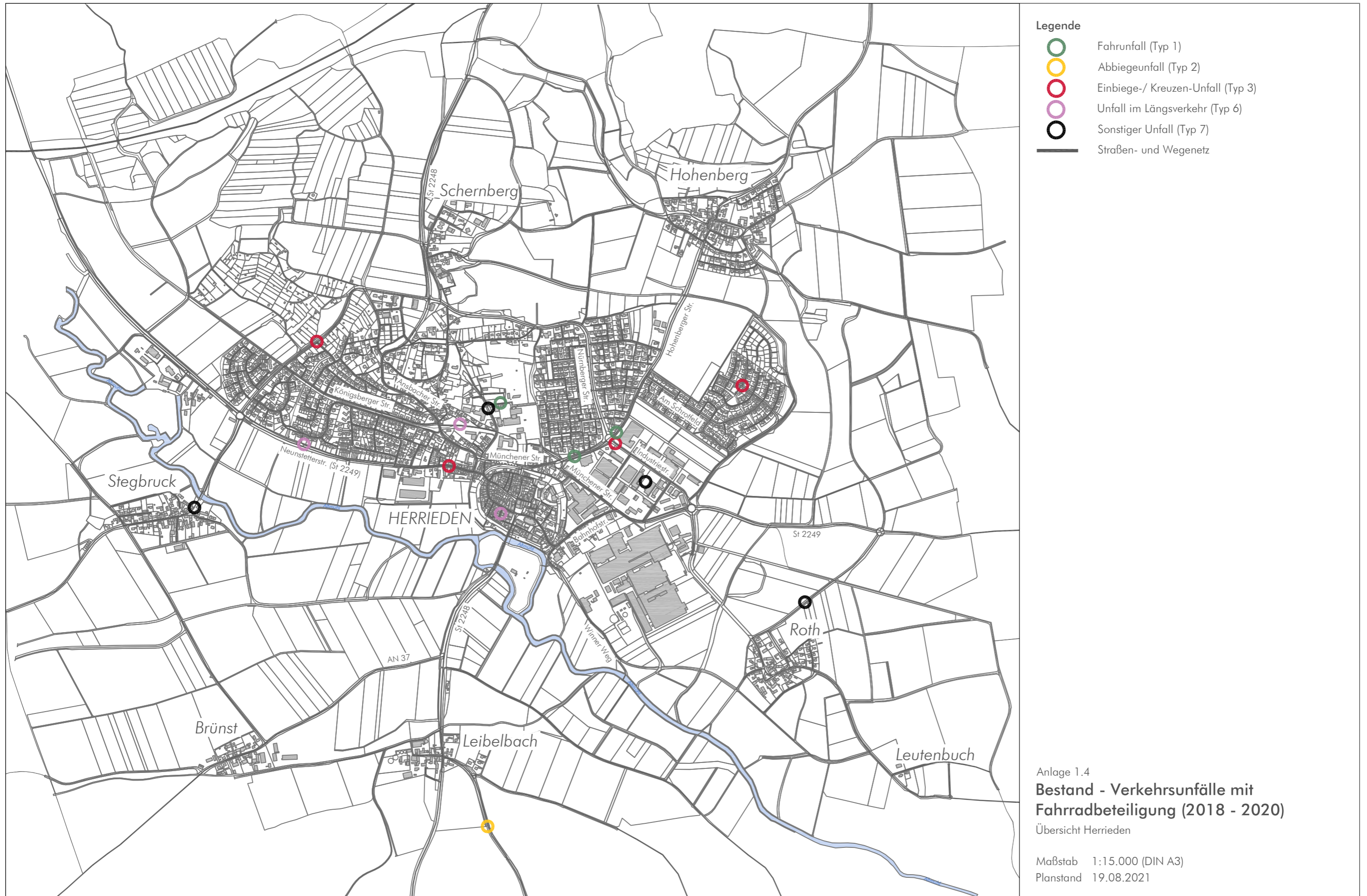


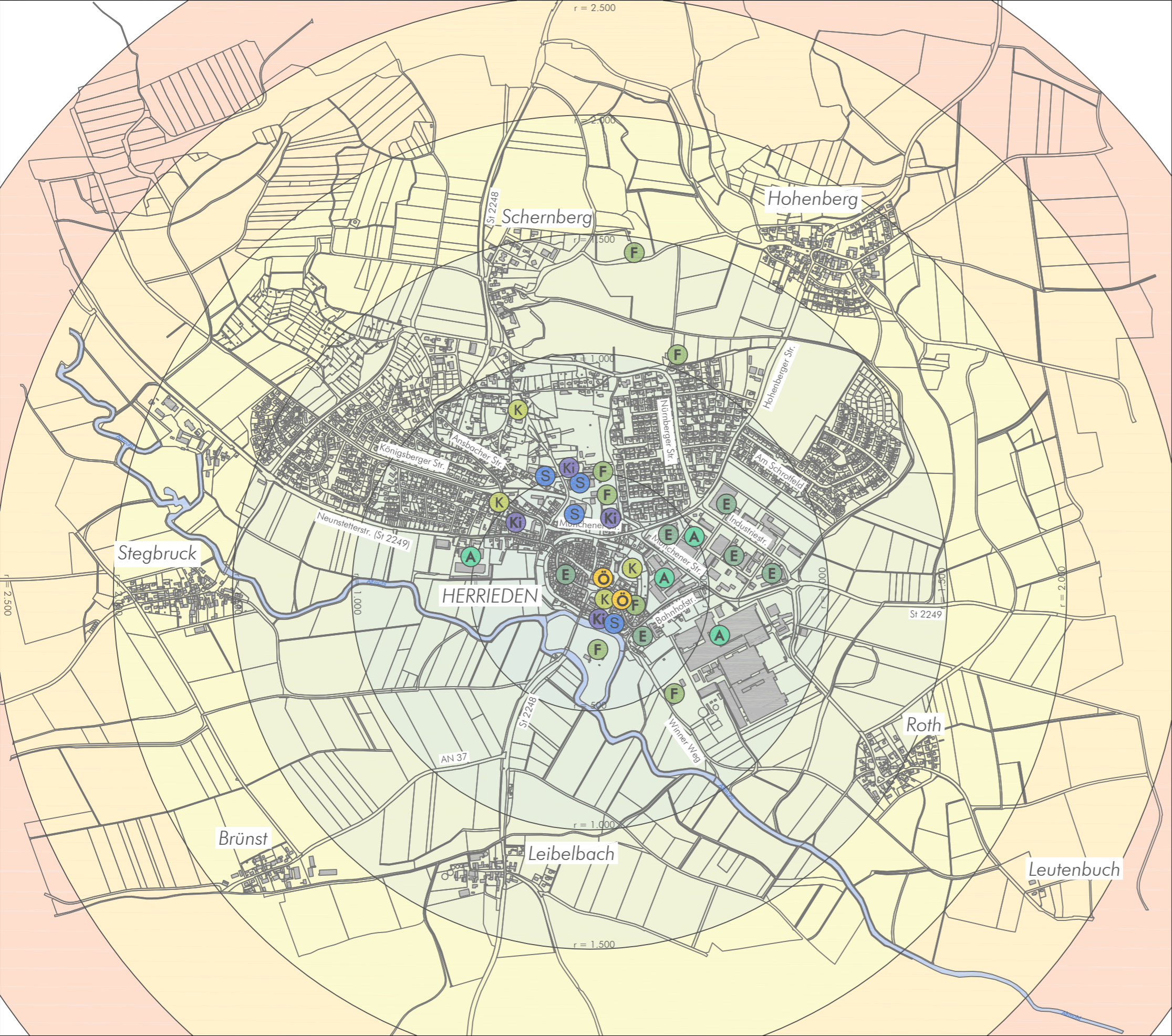
Legende

- Bayernnetz für Radler
 - Altmühltal-Radweg
- Fernradwege/ Radwanderwege (Alternativroute)
 - Tauber-Altstuhl-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





- 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

-  Schule
-  Haupt-Schulweg
-  Potenzieller Schulweg aus Wohngebieten
-  Potenzieller Schulweg aus Ortsteilen

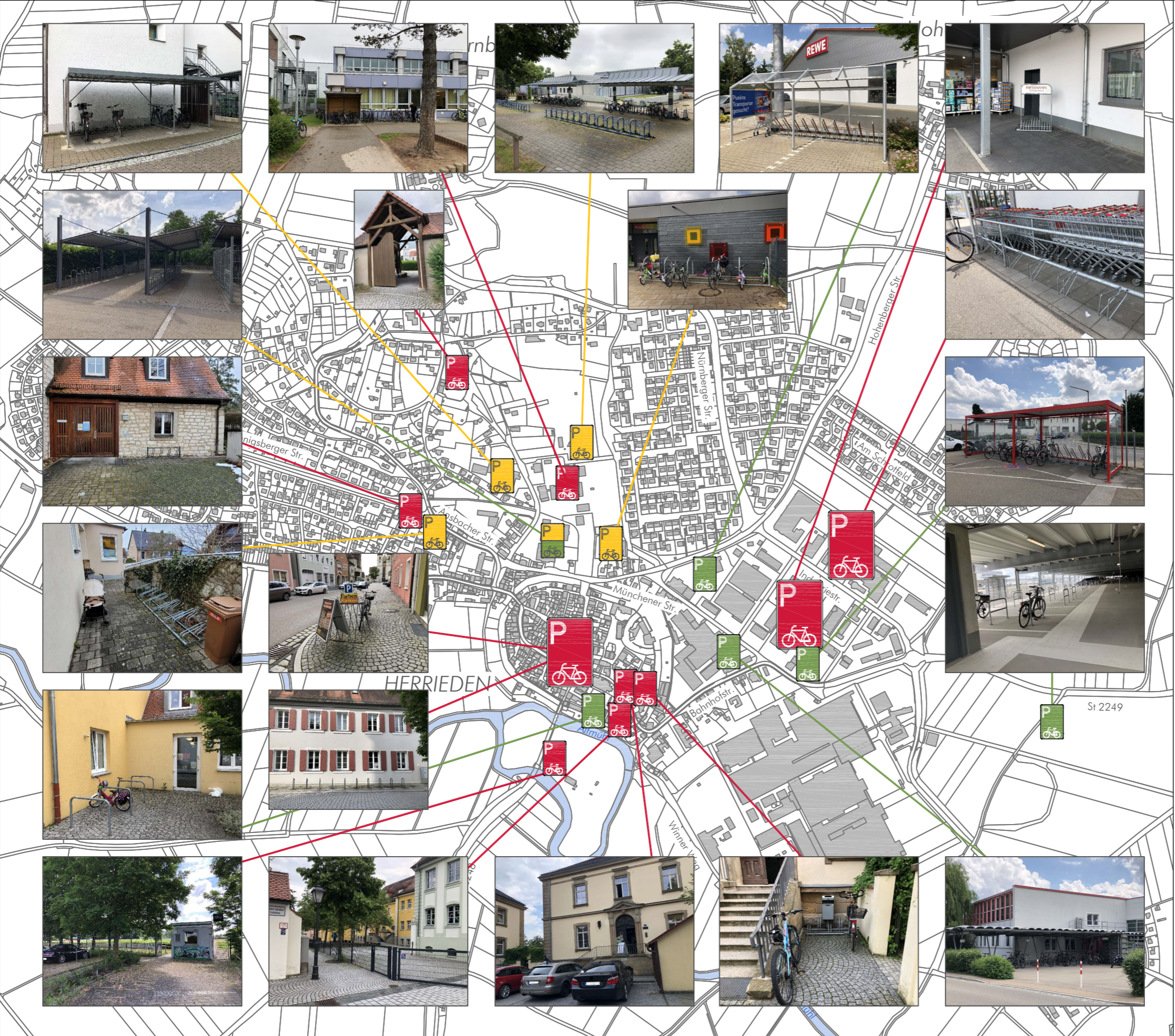
Anlage 1.6

Bestand - Schematischer Schulwegplan

Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 26.08.2021



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
 - Kita Unterm Regenbogen
 - Realschule

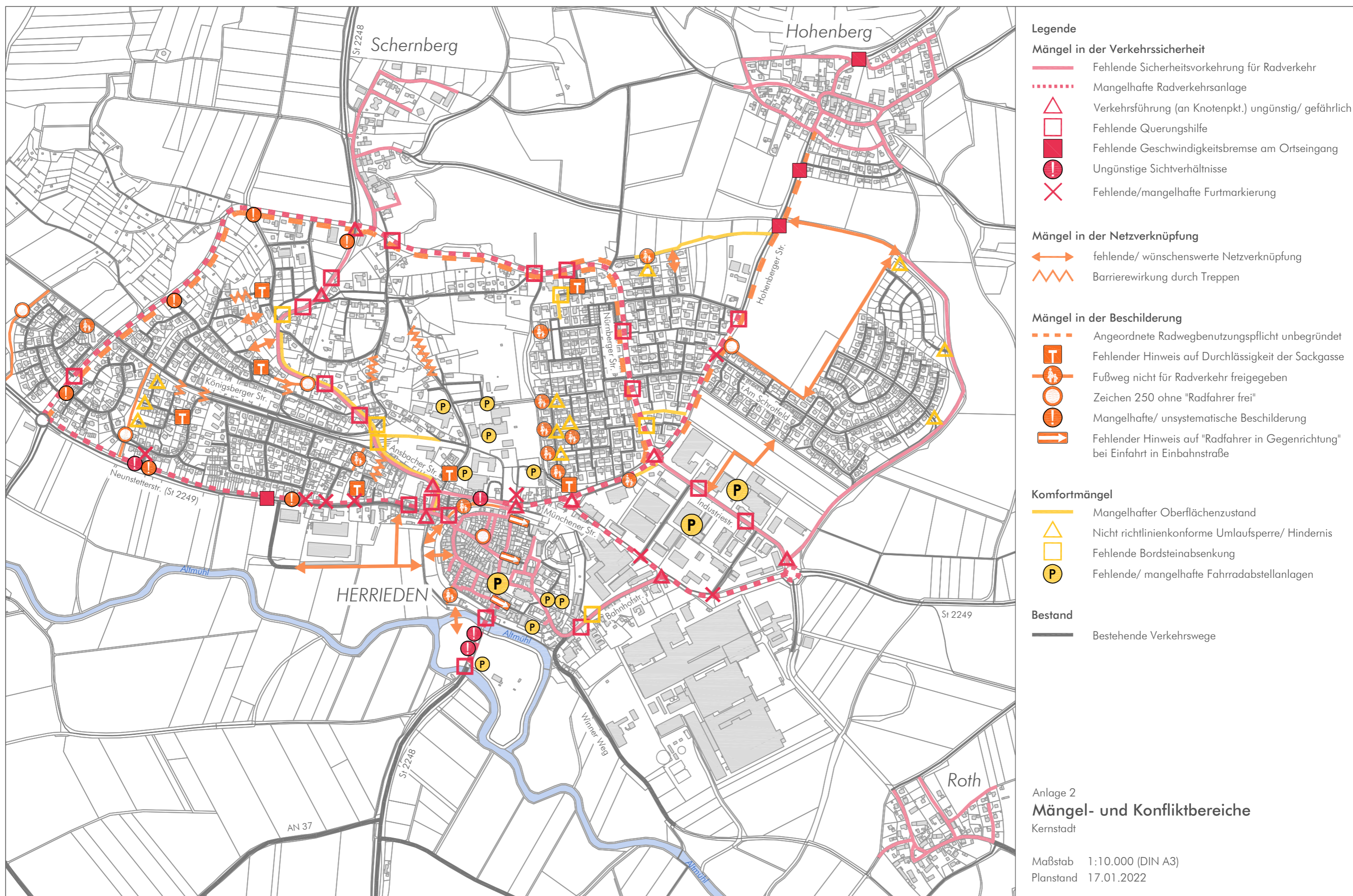


- Fahrradabstellplätze in mangelhafter Qualität
- Friedhof St. Martin
 - Volksschule
 - Industriegebiet (Bsp. Norma, Kik)
 - Musikschule
 - Rathaus
 - Wolfhard-Schule
 - Altstadt
 - Sportplatz Schießwäsen
 - Evangelische Christuskirche

- 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



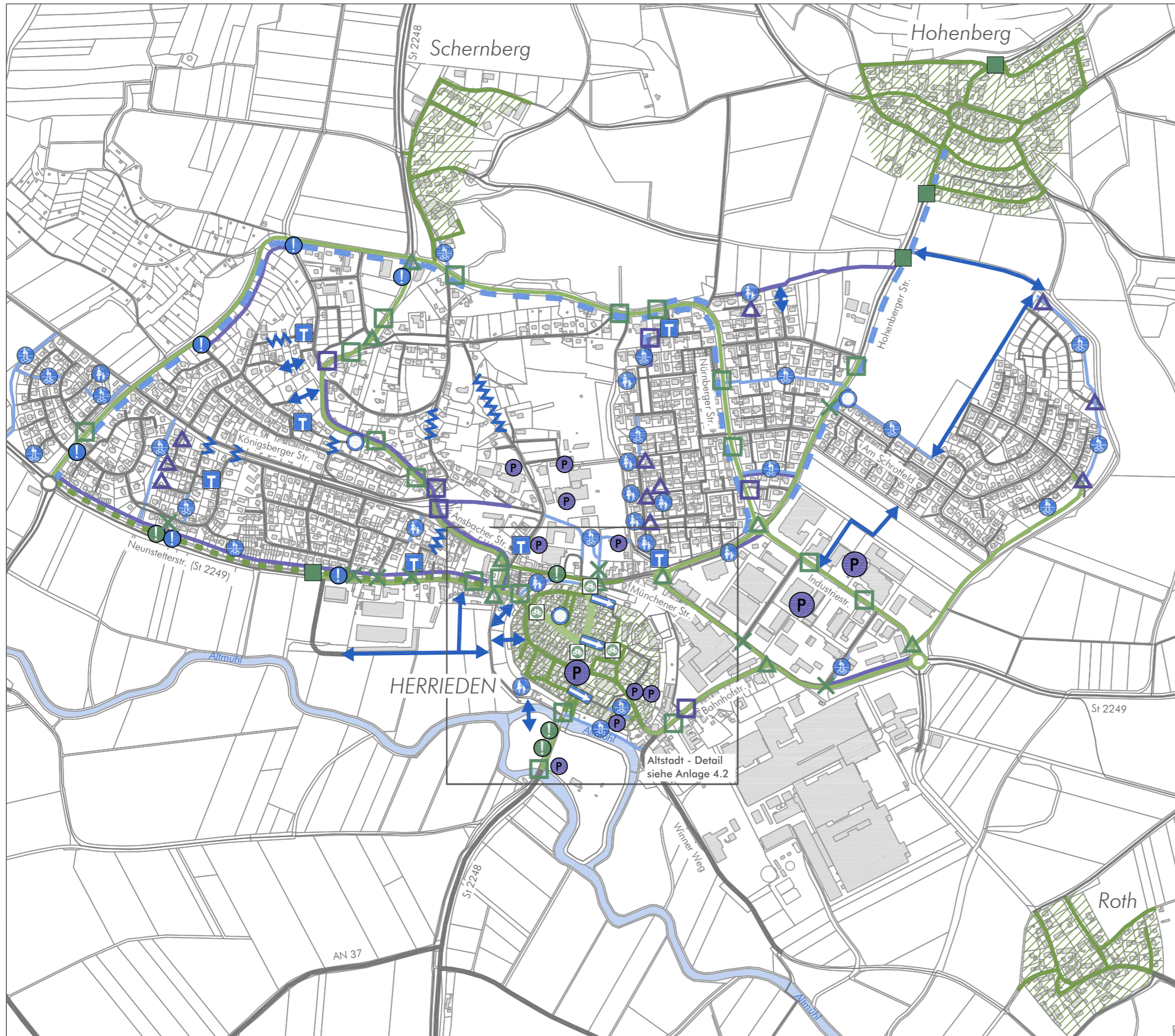


Legende

- Routen überregional (touristische Routen)
- Haupttrouten lokal
- Nebenrouten lokal
- Schule
- Kindertagesstätte
- Öffentliche Einrichtung
- Kulturelle und kirchliche Einrichtung
- Freizeiteinrichtung
- Einzelhandel
- Großer gewerblicher Arbeitgeber

Anlage 3
Radwegekonzept - Radfahrnetz -
Haupt- und Nebenrouten mit
Verkehrsmagnete
Übersicht Herrieden

Maßstab 1:15.000 (DIN A3)
Planstand 10.11.2021



Legende

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung Zone/ Tempo 30
- Radverkehrsanlagen errichten
- Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern
- Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)
- Verbesserung der Radwegeführung (an Knotenpunkten)
- (Mittelinsel als) Querungshilfe
- Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
- Sichtverhältnisse verbessern
- Furt-/Blockmarkierung

Verbesserung der Netzverknüpfung

- Herstellung von Wegverknüpfungen
- Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Verbesserung der Beschilderung

- Radwegbenutzungspflicht überprüfen/ aufheben
- Hinweis auf Durchlässigkeit der Sackgasse
- Freigabe von Fußweg für Radverkehr
- Beschilderung als Fuß- und Radweg
- Zeichen 260 anstelle von Zeichen 250
- Beschilderung überprüfen/ verbessern
- Hinweis auf "Radfahrer in Gegenrichtung" bei Einfahrt in Einbahnstraße

Komfortverbesserung

- Oberflächenverbesserung
- Entfernung/ Veränderung Umlaufsperr/ Hindernis
- Bordsteinabsenkung
- Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Bestand

- Bestehende Verkehrswege

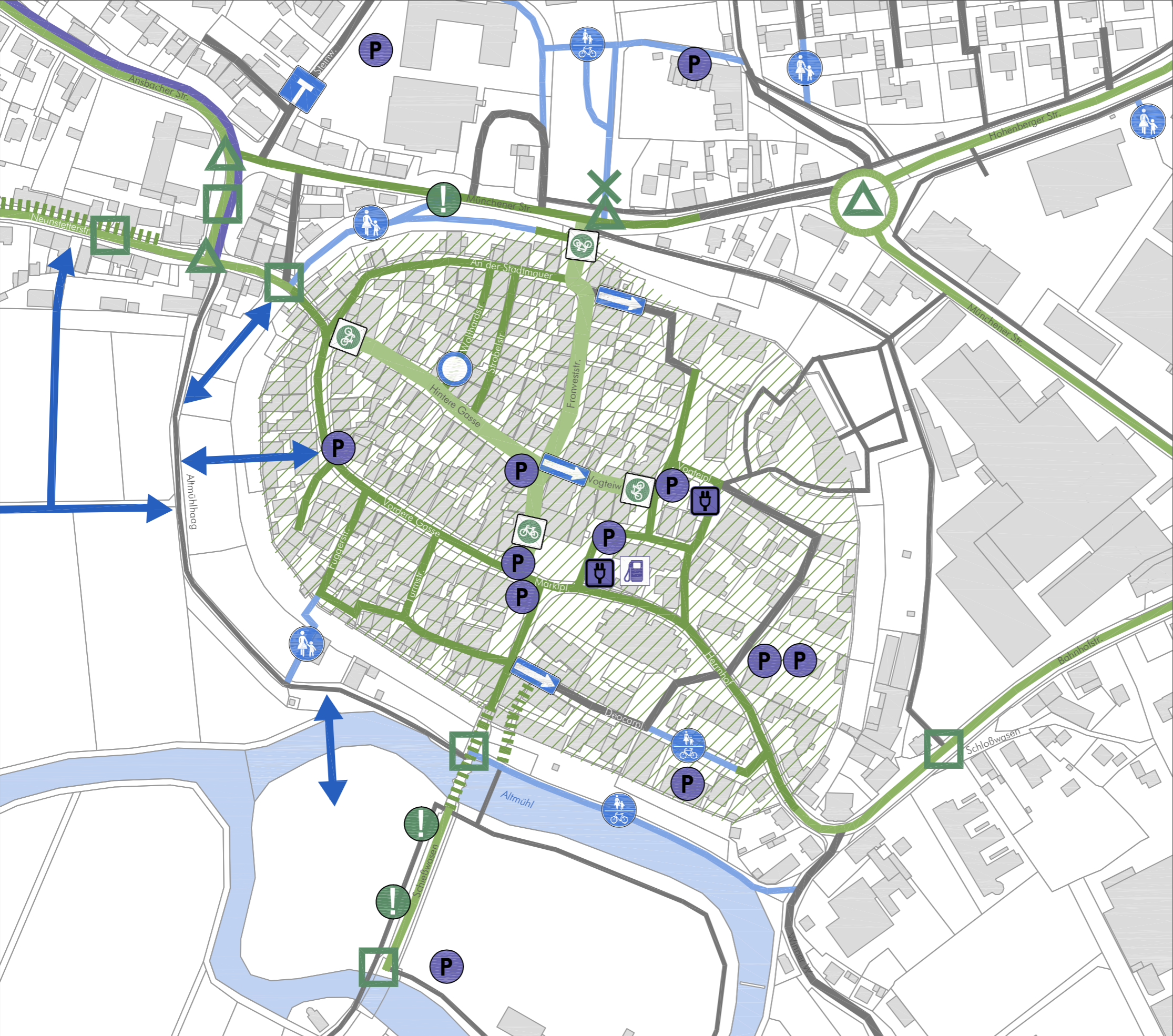
Anlage 4.1

Radwegekonzept - Maßnahmen

Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)

Planstand 17.01.2022



Legende

Verbesserung der Verkehrssicherheit

- Geschwindigkeitsreduzierung Zone/Tempo 30
- Radverkehrsanlagen errichten
- Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/verbreitern
- Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)
- Verbesserung der Radwegeführung (an Knotenpunkten)
- Furt-/Blockmarkierung
- (Mittelinsel als) Querungshilfe
- Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang
- Sichtverhältnisse verbessern
- Furt-/Blockmarkierung

Verbesserung der Netzverknüpfung

- Netzergänzung
- Treppen radtauglich gestalten

Verbesserung der Beschilderung

- Aufheben der Radwegbenutzungspflicht
- Hinweis auf Sackgasse durchlässig für F+R
- Freigabe von Fußweg für Radverkehr
- Beschilderung als Fuß- und Radweg
- Zeichen 260 anstelle von Zeichen 250
- Hinweis bei Einfahrt in Einbahnstraße auf "Radfahrer im Gegenverkehr"

Komfortverbesserung/ Infrastruktur

- Oberflächenverbesserung
- Entfernung/ Veränderung Umlaufsperr/ Hindernis
- Bordsteinabsenkung
- Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- Ladesäulen für E-Bikes
- Servicestation für Räder

Bestand

- Bestehende Verkehrswege

Anlage 4.2
Radwegekonzept - Maßnahmen
Altstadt

Maßstab 1:2.500 (DIN A3)
Planstand 02.12.2021



Legende

- Verbesserung/ Ergänzung von Fahrradabstellanlagen
- Ladesäulen für E-Bikes
- Servicestation für Räder

Anlage 4.3
**Radwegekonzept - Maßnahmen -
Infrastruktur**
Kernstadt

Maßstab 1:10.000 (DIN A3)
Planstand 17.01.2022

ANLAGE 5: WEITERE MASSNAHMENTABELLEN

Erläuterung:

Umsetzung: VR = verkehrsrechtlich
KLB = kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
GRB = größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget

Priorität: N = niedrig
M = mittel
H = hoch

Zeithorizont: KF = kurzfristig (bis 2 Jahre)
MF = mittelfristig (2 - 5 Jahre)
LF = langfristig (über 5 Jahre)
i.P. = in Planung
KF = kurzfristig (bis 2 Jahre)

Akteure: SH = Stadt Herrieden
LKA = Landkreis Ansbach
StBA = Staatliches Bauamt
GE = Grundstückseigentümer
NGE = Nachbargemeinde
EVG = Evangelische Christusgemeinde Herrieden
PHA = Pfarrverband Herrieden-Aurach
IB = Inhaber, Betreiber
KKH = Katholische Kirchenstiftung Herrieden
SG = Sportgemeinschaft Herrieden

Kategorie:

	Verbesserung der Verkehrssicherheit
	Verbesserung der Netzverknüpfung
	Verbesserung der Beschilderung
	Komfortverbesserung

Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeit- horizont	Akteure
1.1.2	Geschwindigkeitsreduzierung Zone/ Tempo 30	Münchener Straße (West) (zwischen Steinweg und ca. Hs.-Nr. 25)	VR	H	KF	SH
1.1.3		Schernberg (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH
1.1.4		Hohenberg (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH
1.1.5		Roth (komplettes Ortsgebiet)	VR	H	KF	SH
1.2.3	Radverkehrsanlagen errichten	Hohenberger Straße (Nord) (Westseite)	VR	M	KF	SH
1.2.5		Industriestraße	VR	H	KF	SH
1.2.9		Münchener Straße (Südost) (Südseite)	VR	M	KF	SH
1.4.1	Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)	Fronveststraße/ Marktplatz (Nord)	VR	N	KF	SH
1.4.2		Hintere Gasse/ Vogteiweg	VR	N	KF	SH
1.8.1	Sichtverhältnisse verbessern	Weg im Stadtgraben zwischen Münchener Straße und Neunstetterstraße	KLB	H	KF	SH
1.9.1	Furt-/Blockmarkierung	Hohenberger Straße/ Am Schrotfeld	VR	H	KF	SH
1.9.3		Münchener Straße (2x)	VR	H	KF	SH
3.1.1	Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht	Nürnberger Straße (Süd-/ Westseite)	VR	H	KF	SH
3.1.2		Nürnberger Straße (Nordseite)	VR	H	KF	SH
3.1.3		Hohenberger Straße (Nord) (Ostseite)	VR	H	KF	SH
3.1.4		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (Süd-/ Westseite)	VR	H	KF	SH
3.2.1	Beschilderung als durchlässige Sackgasse	Hohenloher Straße	VR	M	KF	SH
3.2.2		Münchener Straße (Straße zu Kita St. Vitus)	VR	M	KF	SH
3.2.3		Zur Schwedenschanz	VR	M	KF	SH
3.2.4		Memelweg	VR	M	KF	SH
3.2.5		Lehrberger Straße	VR	M	KF	SH
3.2.6		Baumteilweg	VR	M	KF	SH
3.2.7		Bürgerwaldweg	VR	M	KF	SH
3.3.1	Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr	Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg	VR	H	KF	SH

Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure
3.3.2	Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr	Frankenstraße – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße	VR	H	KF	SH
3.3.3		Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)	VR	H	KF	SH
3.3.4		Bayernring (Verbindungsweg)	VR	H	KF	SH
3.3.5		Bayernring – Hohenberger Straße (bei Kita St. Vitus)	VR	H	KF	SH
3.3.6		Hohenberger Straße – Anthemis-Apotheke	VR	H	KF	SH
3.3.7		Fuggerstraße – Altmühlhaag	VR	H	KF	SH
3.3.8		Weg zwischen Münchener Straße – Neunstetterstraße (St2248) (Stadtgraben)	VR	H	KF	SH
3.3.9		Schlesierstraße – Sudentenstraße (Nordost)	VR	H	KF	SH
3.3.10		Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – Egenhausener Straße	VR	H	KF	SH
3.4.1	Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg	Schernberg – Nürnberger Straße	VR	N	KF	SH
3.4.2		Hohenloher Straße – Frankenstraße	VR	N	KF	SH
3.4.3		Frankenstraße – Bayernring	VR	N	KF	SH
3.4.4		Nürnberger Straße – Hohenberger Straße (2x)	VR	N	KF	SH
3.4.5		Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben	VR	N	KF	SH
3.4.6		Am Kienberg – Klingengraben	VR	N	KF	SH
3.4.7		Industriestraße – Bahnhofstraße (St2249) (parallele Wegführung bei altem Aldi)	VR	N	KF	SH
3.4.8		Deocarplatz (Wolfhard-Schule)	VR	N	KF	SH
3.4.9		Schießwasen (St2248) (Storchenturm) – Winner Weg (östliches Altmühlhaag)	VR	N	KF	SH
3.4.10		Steinweg – Münchener Straße – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße	VR	N	KF	SH

Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure
3.4.11	Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg	Melker Straße/ Ungarndeutsche Straße – Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	N	KF	SH
3.4.12		Lehrberger Straße – Melker Straße	VR	N	KF	SH
3.4.13		Auracher Straße – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	N	KF	SH
3.4.14		Bockauer Ring – Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und gemeinsamem Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	N	KF	SH
3.4.15		Stegbrucker Straße – Egenhausener Straße	VR	N	KF	SH
3.4.17		Königsberger Straße – Melker Straße – Neunstetterstraße (St2249)(Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	H	KF	SH
3.4.18		Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249	VR	H	KF	SH
3.5.1	Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr	Landwirtschaftlicher Weg, parallel zu Am Schrotfeld	VR	M	KF	SH
3.5.2		Wolfhardstraße	VR	H	KF	SH
3.5.3		Baumteilweg	VR	H	KF	SH
3.6.1	Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit/ bestehende Beschilderung verbessern	Karlsbader Straße/ Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	H	KF	SH
3.6.2		Melker Straße/ Neunstetterstraße (St2249) (Fußweg „Radfahrer frei“)	VR	N	KF	SH
3.6.3		Stegbrucker Straße/ Dombühler Straße	VR	N	KF	SH
3.6.4		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (3x)	VR	M	KF	SH
3.7.1	Hinweis auf „Radfahrer in Gegenrichtung“ bei Einfahrt in Einbahnstraße	An der Stadtmauer	VR	M	KF	SH
3.7.2		Vogteiweg	VR	M	KF	SH
3.7.3		Deocarplatz	VR	M	KF	SH
4.1.2	Oberflächenverbesserung des Straßenbelags	Landwirtschaftlicher Weg zwischen Nürnberger Straße – Hohenberger Straße	KLB	H	KF	SH

Nr.	Maßnahmenempfehlung vgl. Maßnahmenplan, Anlagen 4	Lagebeschreibung	Umsetzung	Priorität	Zeithorizont	Akteure
4.2.1	Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperr-/ Hindernissen	Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg	KLB	H	KF	SH
4.2.2		Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)	KLB	H	KF	SH
4.2.3		Bayernring (Verbindungsweg)	KLB	H	KF	SH
4.2.4		Weg zwischen Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben (3x)	KLB	H	KF	SH
4.2.5		Lehrberger Straße – Weg zwischen Königsberger Straße und Melker Straße (2x)	KLB	H	KF	SH
4.2.6		Königsberger Straße – Lehrberger Straße	KLB	H	KF	SH
4.3.1	Bordsteinabsenkung	Hohenloher Straße	KLB	H	KF	SH
4.3.2		Nürnberger Straße	KLB	H	KF	SH
1.2.1	Radverkehrsanlagen errichten	Nürnberger Straße (Nordseite)	VR/ GRB	N	KF/ LF	SH
1.2.13		Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (Süd-/ Westseite)	VR/ GBR	N/ M	KF/ LF	SH
1.2.2		Nürnberger Straße (Ostseite)	VR/ GRB	M	KF/ MF	SH
1.2.4		Hohenberger Straße (Südwest) (Südseite)	VR/ GRB	H	KF/ MF	SH
1.3.3	Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern	Parallele Wegführung zum Storchenturm durch Passage zum Deocarplatz	VR/ KLB	H	KF/ MF	SH

ANLAGE 6: MASSNAHMENKATALOG

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Altstadt

Kompletter Altstadtbereich innerhalb der Stadtmauer



Maßnahmennummer:	1.1.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung.

Ziel:

Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite, der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden können und der parkenden Pkw, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs; Sicherung des hohen Querungsbedarfs der Fußgänger.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als Zonenregelung im gesamten Bereich. Falls eine Zonenregelung im Verlauf der Staatsstraßen (Vordere Gasse (St2248), Marktplatz (St2248, St2249), Herrnhof (St2249)) aufgrund baulicher Gegebenheiten (z.B. Vorfahrtsstraßencharakter) nicht umsetzbar sein sollte, können diese auch als Strecke mit Tempo 30 als Einzelmaßnahme begrenzt werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Z. 274-1-50 StVO



Z. 274-2-50 StVO



Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30

Münchener Straße (West)



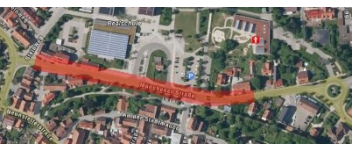
Zwischen Steinweg und ca. Hs.-Nr. 25



Maßnahmennummer:	1.1.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer (u.a. auch Schulweg) aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite, der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
In der westlichen Münchener Straße besteht im Bereich des Busbahnhofs bereits eine temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Diese zeitliche Begrenzung sollte aufgehoben und in eine permanente Geschwindigkeitsbegrenzung umgewandelt und die Streckenlänge erweitert werden. Die StVO ermöglicht die Anordnung von 30 km/h als Einzelmaßnahme im Bereich von Alten- und Pflegeheimen sowie Krankenhäusern und Schulen. Bei Personen bzw. Besuchern solcher Einrichtungen handelt es sich um besonders schutzbedürftige Personen. Um diesen besonderen Schutz zu gewährleisten, kann es erforderlich sein, anderen Verkehrsteilnehmern besondere Verpflichtungen bzw. auch Einschränkungen aufzuerlegen, z.B. eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit über das ortsübliche Maß (50 km/h) hinaus. Es wird davon ausgegangen, dass die besonders schutzbedürftigen Personen auch im Straßenraum in Erscheinung treten, d.h. eine besondere Rücksichtnahme der anderen Verkehrsteilnehmer auch de facto erforderlich ist. Eine niedrige Geschwindigkeit stellt die verkehrlich wirksamste Maßnahme zur Gewährleistung einer besonderen Rücksichtnahme dar. Hierdurch können die Reaktionszeiten, insbesondere auch auf nicht regelkonformes Verhalten, womit bei diesen Personen zu rechnen ist, deutlich verlängert und damit Sicherheit gewonnen werden. Deshalb ist eine 30 km/h-Regelung, beginnend und endend jeweils 150 Meter vor und nach einer solchen Einrichtung) aus verkehrsrechtlichen Gründen sinnvoll und wird empfohlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:			
	Z. 274-1-50 StVO		Z. 274-2-50 StVO
			

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Schernberg

Komplettes Ortsgebiet





Maßnahmennummer:	1.1.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als Zonenregelung im gesamten Bereich.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

 <p>Z. 274-1-50 StVO</p>  <p>Z. 274-2-50 StVO</p>	
---	--

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Hohenberg

Komplettes Ortsgebiet



Maßnahmennummer:	1.1.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr bzw. fehlende Geschwindigkeitsbegrenzung für sichere Fortbewegung.
Ziel:
Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als Zonenregelung im gesamten Bereich. Falls eine Zonenregelung im Verlauf der Hauptstraße aufgrund baulicher Gegebenheiten (z.B. Vorfahrtsstraßencharakter) nicht umsetzbar sein sollte, kann diese auch als Strecke mit Tempo 30 als Einzelmaßnahme begrenzt werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

 Z. 274-1-50 StVO  Z. 274-2-50 StVO	
--	--

Geschwindigkeitsreduzierung Zone 30

Roth

Komplettes Ortsgebiet



Maßnahmennummer:	1.1.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen bzw. Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Ortsgebiet.

Ziel:

Erhöhung der Sicherheit und komfortablere Fortbewegung für Radfahrer aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite und der schmalen Fußwege, die nicht befahren werden, durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h als Zonenregelung im gesamten Bereich.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Z. 274-1-50 StVO



Z. 274-2-50 StVO



Radverkehrsanlagen errichten

Nürnberger Straße

Nordseite – zwischen Ansbacher Straße und Hohenloher Straße



Maßnahmennummer:	1.2.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Süd- und der Westseite der Nürnberger Straße existiert bereits ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg (ca. 2,30 Meter breit). Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Daher wird empfohlen, eine eigenständige Radverkehrsanlage auf der Nordseite der Nürnberger Straße zu errichten. Im Idealfall wäre eine Gestaltung in baulicher Form als straßenbegleitender Einrichtungs-Radweg zu empfehlen. Dieser könnte an das kurze Stück des bereits bestehenden Radwegs auf der Nordseite der Nürnberger Straße angeknüpft werden. Als Alternativlösung kann ein Radfahr- oder Schutzstreifen (bei Radfahrstreifen Fahrbahnverbreiterung erforderlich) markiert werden. Die Mittellinie der Fahrbahn muss zusätzlich entfernt werden. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig/ langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m) ^{*)}	0,75 m (0,50 m ^{**)}) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen ^{***)}
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) ^{*)}	0,75 m

^{*)} bei geringer Radverkehrsbelastung

^{**) bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung}

^{***)} Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Erforderliche Abmessungen bei straßenbegleitenden Radwegen (Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Nürnberger Straße

Ostseite – zwischen Straße Richtung Bärenloch
Bikepark und Hohenberger Straße



Maßnahmennummer:	1.2.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

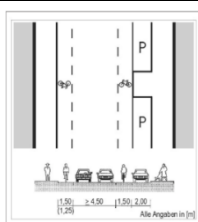
Auf der Süd- und Westseite der Nürnberger Straße existiert bereits ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg (ca. 2,30 Meter breit). Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Eine eigenständige Radverkehrsanlage auf der Ostseite der Nürnberger Straße, welche an den bereits bestehenden Radweg auf der Nordseite angeknüpft werden könnte, wäre daher wünschenswert.

Realisierbar sollte auf jeden Fall die Markierung eines Schutzstreifens sein. Die Mittellinie der Fahrbahn muss hierfür zusätzlich entfernt werden. An Mittelinseln ist der Schutzstreifen auszusetzen. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Alternativ kann die Fahrbahn auf 6,50 Meter (6 m bei reduzierter Geschwindigkeit) verengt werden, um den Gehsteig auf ein Maß zu verbreitern, welches Radfahrern ein Benutzungsrecht (in Fahrtrichtung) ermöglicht. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

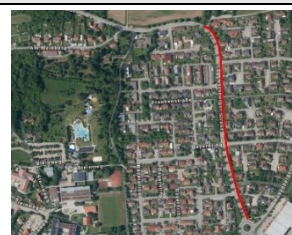
Hinsichtlich einer möglichen Überplanung der Nürnberger Straße im Zuge der Landesgartenschau ergeben sich hier evtl. weitere Alternativen zur Gestaltung für den Radverkehr (z.B. eigenständiger Radweg, Fahrradstraße etc.). Als kurzfristige (ggf. Übergangs-)Lösung sollte die Markierung des Schutzstreifens dennoch in Betracht gezogen werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig/mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel:
Abmessung von
Schutzstreifen
(Quelle:
RASt 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Hohenberger Straße (Nord)

Westseite – zwischen Pfarrer-Speinkle-Straße und Nürnberger Straße



Maßnahmennummer:	1.2.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

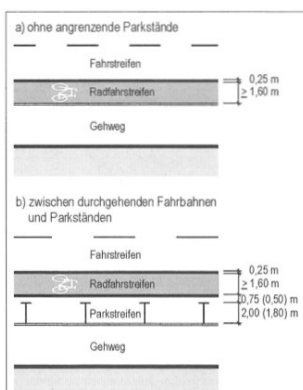
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Ostseite der nördlichen Hohenberger Straße existiert bereits ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg (ca. 2,55 Meter breit) und im südlichen Bereich ein Fußweg mit „Radfahrer frei“ (ca. 1,90 Meter breit). Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Im Zuge des Neubaugebiets Schrotfeld ist auf diesem Straßenabschnitt künftig mit mehr Verkehr zu rechnen. Eine eigenständige Radverkehrsanlage auf der Westseite der Hohenberger Straße wäre daher wünschenswert.

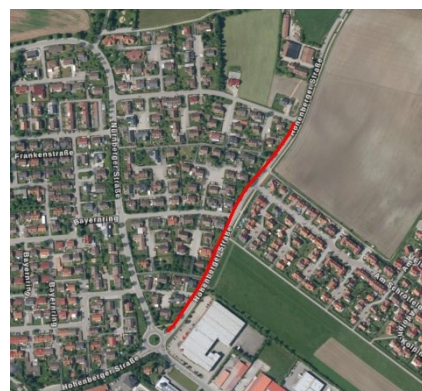
Aus platztechnischen Gründen kann hier nur ein Schutzstreifen für Radfahrer realisiert werden (Radfahrstreifen ggf. bei Verbreiterung der Fahrbahn möglich, Mindestfahrbahnbreite von 8,35 Meter erforderlich). An Mittelinseln ist der Schutzstreifen auszusetzen. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel:
Abmessungen
von
Radfahrstreifen
und von
angrenzenden
Verkehrsräumen
(Quelle:
RASt 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Hohenberger Straße (Südwest)

Südseite – zwischen den beiden Kreisverkehren



Maßnahmennummer:	1.2.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Auf der Nordseite der südwestlichen Hohenberger Straße ist eine sichere Fortbewegung mit dem Rad durch die Freigabe des Gehsteigs für den Radverkehr gegeben. Derartige Radverkehrsanlagen fehlen bislang auf der Südseite. Die Errichtung einer Radverkehrsanlage (analog zur Nordseite mit Fußweg „Radfahrer frei“) sollte durch die Verbreiterung des vorhandenen Gehsteigs bzw. Integration des Grünstreifens möglich sein. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich.

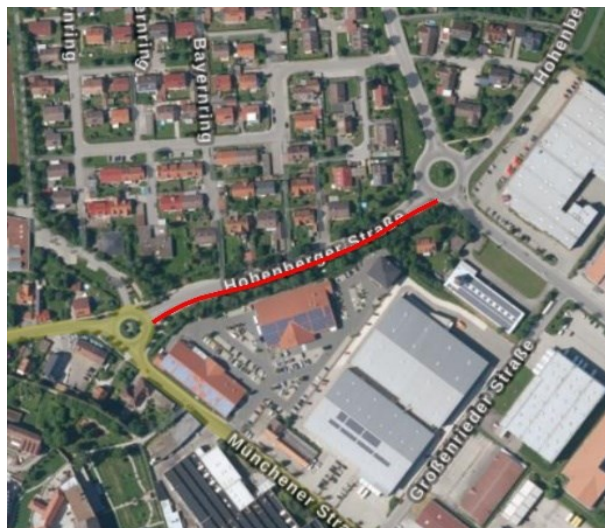
Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig/ mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Ausbau und
Beschilderung als:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Radverkehrsanlagen errichten

Industriestraße

Beidseitig



Maßnahmennummer:	1.2.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

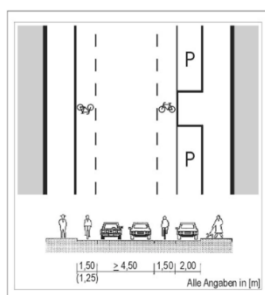
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Industriestraße sind bislang keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden, welche eine sichere Fortbewegung mit dem Rad gewährleisten. Zu empfehlen ist die Errichtung von Radverkehrsanlagen auf beiden Straßenseiten.

Auf der Südseite ist die Markierung eines Schutzstreifens realisierbar. Die Mittellinie der Fahrbahn muss zusätzlich entfernt werden. An Mittelinseln ist der Schutzstreifen auszusetzen. Auf der Nordseite kann der ehemalige Lkw-Parkstreifen als benutzungspflichtiger Radweg (Fahrtrichtung ortseinwärts) umfunktioniert werden. Benutzungspflicht in diesem Falle, da der Lkw-Parkstreifen für einen getrennten Geh- und Radweg (oder Schutzstreifen) zu schmal wäre und die Markierung sollte an die Bordsteinkante gesetzt werden sollte, da eine abweichende Markierung vom Autofahrer möglicherweise nicht verstanden wird. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind zusätzlich auf beiden Straßenseiten an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessung von Schutzstreifen
(Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Am Klingengraben

Westseite



Maßnahmennummer:	1.2.6
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Auf dem südlichen Straßenabschnitt Am Klingengraben (Erschließungsstraße Schrottfeldsiedlung) sind bislang keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden, welche eine sichere Fortbewegung mit dem Rad gewährleisten. Auf dem nördlichen Abschnitt (zwischen Adolph-Kolping-Straße und Am Klingengraben) existiert ein nicht beschilderter Gehsteig mit einer Breite von ca. 1,40 Metern, welcher bislang für den Radverkehr wenig attraktiv ist. Die Errichtung bzw. der Ausbau von Radverkehrsanlagen auf der westlichen Straßenseite ist daher zu empfehlen.</p> <p>Im südlichen Abschnitt wird die Errichtung eines einseitigen Zweirichtungsradwegs empfohlen (hier ist mit keinem sehr hohen Radverkehrsaufkommen zu rechnen, daher ist ein Zweirichtungsradweg ausreichend). Die Radverkehrsanlage soll im Süden an die Industriestraße angebunden werden (vgl. Maßnahme 1.5.3). Im nördlichen Abschnitt sollte der bestehende Gehsteig auf ein Mindestmaß von 2,50 Meter verbreitert und dementsprechend als gemeinsamer oder getrennter Fuß und Radweg beschildert werden (Z. 240 oder Z. 241). Alternativ kann die Radverkehrsanlage auch als Fußweg mit „Radfahrer frei“ (Z. 239 + Z. 1022-10 und Z. 1000-31 in Gegenrichtung) beschildert werden. Da die Straße jedoch eher einen Außenorts-Charakter hat, wäre eine Benutzungspflicht durchaus gerechtfertigt. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!</p>

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Neu-/ Ausbau als gemeinsamer Fuß- und Radweg:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ: Beschilderung als:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	

Radverkehrsanlagen errichten

Bahnhofstraße (St2249) (Ost)

Südseite – zwischen Industriestraße und
Kreisverkehr Schüller



Maßnahmennummer:	1.2.7
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Nordseite der östlichen Bahnhofstraße ist eine sichere Fortbewegung mit dem Rad durch die Freigabe des Gehsteigs für den Radverkehr (ca. 1,90 Meter breit) in beide Richtungen mehr oder weniger gegeben. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Zudem ist der bestehende Radweg für Radverkehr in beide Richtungen zu schmal, weswegen eine eigenständige Radverkehrsanlage auf der Südseite der Bahnhofstraße wünschenswert wäre.

Zu empfehlen ist die Errichtung eines eigenständigen Radwegs, welcher entlang des Grünstreifens (ggf. auch hinter bzw. südlich der Baumreihe) an das Ende des bestehenden Gehsteigs (Höhe Fa. Schüller) und der Radverkehrsanlage am Kreisverkehr angeknüpft werden könnte. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m) ¹⁾	0,75 m (0,50 m ²⁾) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen ³⁾)
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) ¹⁾	0,75 m

¹⁾ bei geringer Radverkehrsbelastung

²⁾ bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung

³⁾ Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Erforderliche Abmessungen bei straßenbegleitenden Radwegen (Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Bahnhofstraße (St2249) (Südwest)

Zwischen Industriestraße und Herrnhof



Maßnahmennummer:	1.2.8
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

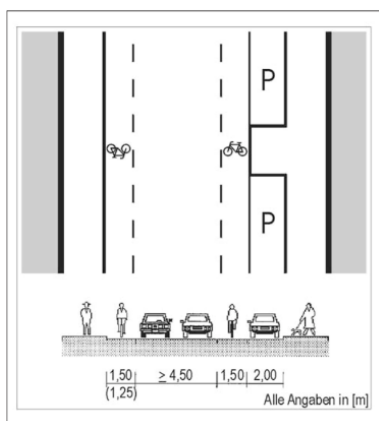
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der südwestlichen Bahnhofstraße sind bislang keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden, welche eine sichere Fortbewegung mit dem Rad gewährleisten. Zu empfehlen ist die Errichtung von Radverkehrsanlagen auf beiden Straßenseiten.

Aus platztechnischen Gründen können hier nur Schutzstreifen (beidseitig) für Radfahrer realisiert werden. An Mittelinseln ist der Schutzstreifen auszusetzen. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessung von Schutzstreifen
(Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Münchener Straße (Südost)

Südseite – zwischen Bahnhofstraße und Hohenberger Straße



Maßnahmennummer:	1.2.9
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

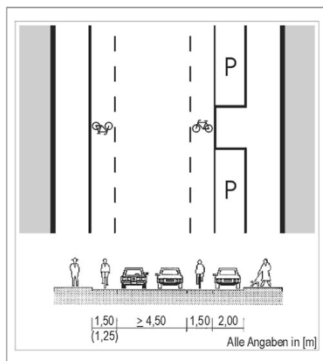
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Nordseite der südöstlichen Münchener Straße ist eine sichere Fortbewegung mit dem Rad durch die Freigabe des Gehsteigs für den Radverkehr (ca. 2,20 Meter breit) in beide Richtungen gegeben. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Eine eigenständige Radverkehrsanlage auf der Südseite der Münchener Straße wäre daher wünschenswert.

Aus platztechnischen Gründen kann hier nur ein Schutzstreifen für Radfahrer realisiert werden. Die Mittellinie der Fahrbahn muss zusätzlich entfernt werden. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessung von Schutzstreifen
(Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Schießwasen (St2248) (Storchenturm)

Ostseite – Altmühlinsel



Maßnahmennummer:	1.2.10
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Westseite am Schießwasen (Storchenturm) existiert bereits ein benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg. Dieser endet von Süden kommend vor der historischen Altmühlbrücke. Da die Querungssituation in diesem Bereich gefährlich und schwierig ist, ist eine eigenständige Radverkehrsanlage, in Verbindung mit einer Querungshilfe etwas südlicher (vgl. Maßnahme 1.6.5), auf der Westseite des Schießwasens zu empfehlen.

Da das Sportgelände im Zuge der Landesgartenschau komplett überplant wird, sollte die Errichtung einer neuen Radverkehrsanlage im Bereich der Altmühlinsel grundsätzlich möglich sein und dementsprechend in den Planungen berücksichtigt werden. Bestmöglich wäre der Ausbau einer eigenständigen Radverkehrsanlage. Alternativ kann die Gestaltung auch als gemeinsamer Fuß- und Radweg erfolgen. Der Radweg sollte an den benutzungspflichtigen Radweg über die Altmühl (parallel zur historischen Altmühlbrücke) und im weiteren Verlauf durch die Passage zum Deocarplatz, Richtung Innenstadt, angeknüpft werden. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

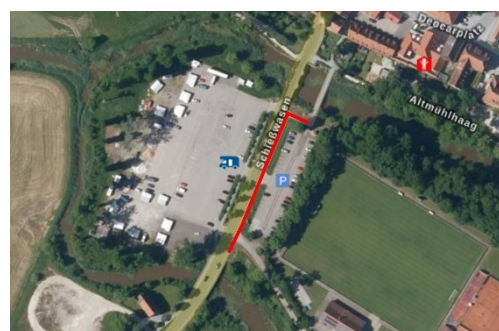
Radweg	Regelbreite	Sicherheitstrennstreifen
Einrichtungsradweg	2,00 m (1,60 m) ^{*)}	0,75 m (0,50 m ^{**)}) bei angrenzender Fahrbahn oder angrenzen dem Längsparken, 1,10 m bei Senkrecht- und Schrägparkständen ^{***)}
Zweirichtungsradweg	2,50 m (2,00 m) ^{*)}	0,75 m

^{*)} bei geringer Radverkehrsbelastung

^{**) bei Verzicht auf Einbauten im Sicherheitstrennstreifen, Klammerwerte bei geringer Radverkehrsbelastung}

^{***)} Überhangstreifen kann darauf angerechnet werden

Erforderliche Abmessungen bei straßenbegleitenden Radwegen (Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Neunstetterstraße (St2248/ St2249)



Maßnahmennummer:	1.2.11
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

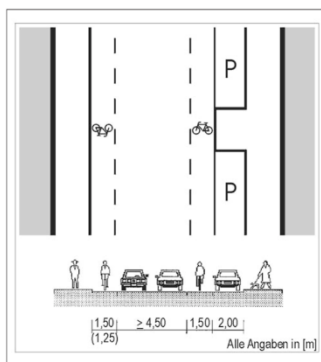
Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes; Vermeidung unnötiger Querungsvorgänge.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Nordseite der Neunstetterstraße existiert ortseinwärts bis ca. zur Hs.-Nr. 20 ein Fußweg mit „Radfahrer frei“. Dieser endet dort abrupt, ohne adäquate Weiterführung. Dieser sollte durch eine Gehsteigverbreiterung bis mindestens zum künftigen Radweg im Stadtgraben (vgl. Maßnahme 3.3.8) weitergeführt werden. Für den südlichen Straßenabschnitt empfiehlt sich die Markierung eines Schutzstreifens im Bereich zwischen künftiger Netzverknüpfung um das hapa Gelände (vgl. Maßnahme 2.1.8) und dem künftigen Radweg im Stadtgraben (weiter ist aufgrund der geringen Straßenbreite nicht möglich). Die Mittellinie der Fahrbahn muss zusätzlich entfernt werden. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig/ mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessung von Schutzstreifen
(Quelle: RAS 06)



Radverkehrsanlagen errichten

Ansbacher Straße (St2248)



Maßnahmennummer:	1.2.12
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

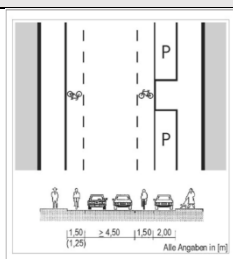
Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Im kompletten Verlauf der Ansbacher Straße sind bislang keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden, welche eine sichere Fortbewegung mit dem Rad gewährleisten. Im südlichen Bereich – zwischen Neunstetterstraße und am Martinsberg – ist die Markierung eines Schutzstreifens für die bergauffahrenden Radfahrer zu empfehlen. Die Mittellinie der Fahrbahn muss zusätzlich entfernt werden. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind ebenso zusätzlich an den Einmündungen anzubringen. Im nördlichen Bereich – zwischen Bürgerwaldweg und Am Burgerfeld – ist die Verbreiterung des bestehenden Gehsteiges auf ein Mindestmaß von 2,50 zu empfehlen, sodass dieser für Fußgänger und Radfahrer im Zweirichtungsverkehr genutzt (benutzungsrecht; Z. 239 + Z. 1022-10 und Z. 1000-31 in Gegenrichtung) werden kann. Weiter nördlich – zwischen Am Wasserturm und Am Burgerfeld – ist die Errichtung eines Fußwegs ebenso mit „Radfahrer frei“ in beide Richtungen zu empfehlen. Eine Verbindung der nördlichen und südlichen Radverkehrsanlage ist durch die Errichtung einer Querungshilfe im Bereich Am Martinsberg (vgl. Maßnahme 1.6.7) zu gewährleisten. Detailprüfung auf Machbarkeit erforderlich!

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig/ mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

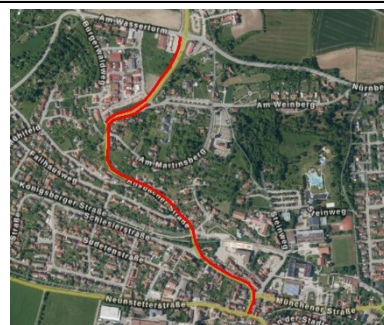


Beispiel: Abmessung von Schutzstreifen

Bau und Ausbau als _



Z. 239 + Z. 1022-10 StVO



Radverkehrsanlagen errichten

Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße

(Süd-/Westseite)



Maßnahmennummer:	1.2.13
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

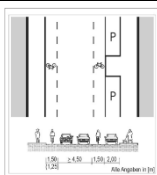
Schaffung von Geh- und Radwegen bzw. Lückenschluss des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Südseite Am Wasserturm und der Westseite der Stegbrucker Straße ist eine sichere Fortbewegung mit dem Rad durch den benutzungspflichtigen Radweg (stellenweise Breite unter 2 Meter) für die bergauffahrenden und Richtung Osten fahrenden Radler gegeben. Zum Teil ist dieser Radweg auch für Radfahrer in Gegenrichtung benutzungspflichtig. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler). Eine eigenständige Radverkehrsanlage, vor allem auf der Nordseite Am Wasserturm, wäre daher wünschenswert. Kurzfristig empfiehlt sich für die Nordseite Am Wasserturm (zwischen St2248 und dem landwirtschaftlichen Weg gegenüber dem Bürgerwaldweg) die Markierung eines Schutzstreifens (Fahrbahnverbreiterung bzw. Einbeziehung des Banketts notwendig). Langfristig kann dort die Errichtung eines Fuß- und Radwegs mit benutzungsrecht (Z. 239 + Z. 1022-10) in Betracht gezogen werden. Bergabfahrende Radfahrer benötigen prinzipiell keine eigenständige Radverkehrsanlage. Bei Bedarf kann jedoch geprüft werden, ob für die Westseite des Straßenabschnitts der Stegbrucker Straße ebenso die Markierung eines Schutzstreifens möglich und nötig wäre. Dies wäre optional zwischen dem landwirtschaftlichen Weg gegenüber dem Bürgerwaldweg bis zur Königsberger Straße mit anschließender Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr in Gegenrichtung (Z. 239 + Z. 1022-10 und Z. 1000-31) zwischen Königsberger Straße und der St2249 möglich oder entlang des kompletten Straßenabschnitts bis zur St2249.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	niedrig/ mittel
Zeithorizont:	kurzfristig/ langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

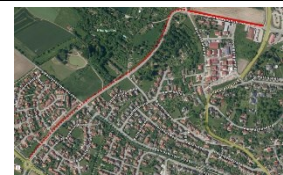


Beispiel:
Abmessung
von Schutz-
streifen

Alternativ:



Z. 239 +
Z. 1022-10
StVO



Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern

Neunstetterstraße (St2249)

Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	1.3.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Bestehende Radverkehrsanlage zu schmal bzw. entspricht nicht den Mindestanforderungen.

Ziel:

Bestehende Radverkehrsanlage auf ein komfortables Maß bzw. den Richtlinien entsprechenden Anforderungen anpassen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Fußweg mit „Radfahrer frei“ entlang der Neunstetterstraße (St2249) ist mit einer Breite von ca. 2 Metern für zulässigen Radverkehr in beide Richtungen zu schmal. Dies wird durch teils hereinragenden Hecken, Sträuchern und Gräsern nochmals verstärkt. Die empfohlene Regelbreite von kombinierten/selbstständigen Geh- und Radwegen sollte 2,50 Meter nicht unterschreiten. Angesichts der großzügig vorhandenen Platzverhältnisse (zumindest bis zur Karlsbader Straße), wird eine Verbreiterung des bestehenden Fußwegs auf ein Mindestmaß von 2,50 Metern (besser 3 m) empfohlen. Im selben Zuge sollte der Radweg insgesamt weiter nach Süden versetzt werden, um vor allem die gefährliche Querung an der Einmündung Melker Straße zu entschärfen (vgl. Maßnahme 1.8.3). Ob eine Verbreiterung ab der Karlsbader Straße, stadteinwärts, möglich ist, muss im Detail überprüft werden. Furt- bzw. Blockmarkierungen sind zusätzlich an den Einmündungen anzubringen (vgl. Maßnahme 1.9.4).

Weiterhin ist der Oberflächenzustand teils in einem sehr mangelhaften Zustand und sollte dementsprechend ertüchtigt werden (vgl. Maßnahme 4.1.9).

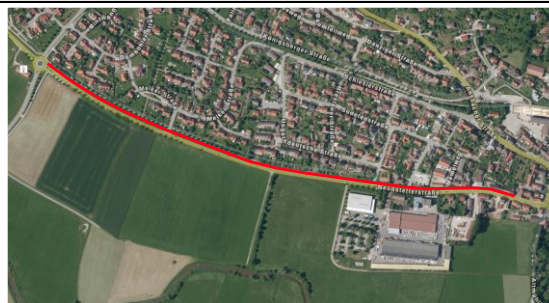
Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

Maximal verträgliche Seitenraumbelastung Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde*)	Erforderliche Breite zuzüglich Sicherheitstrennstreifen
70 (Fg+R)/h	≥ 2,50 m – 3,00 m
100 (Fg+R)/h	≥ 3,00 m – 4,00 m
150 (Fg+R)/h	≥ 4,00 m

*) Der Anteil der Radfahrer an der Gesamtbelastung soll dabei ein Drittel nicht überschreiten

Erforderliche Abmessungen gemeinsamer Geh- und Radwege (Quelle: RAS 06)



Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern

Marktplatz/ Schießwasen (St2248)

Storchenturm



Maßnahmennummer:	1.3.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr; bestehende Radverkehrsführung ungünstig.

Ziel:

Optimierung der Radverkehrsführung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Das Passieren des Storchenturms ist aufgrund der engen Durchfahrt und den fehlenden Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr sehr gefährlich. Mit Ausnahme einer Temporeduzierung auf 30 km/h (vgl. Maßnahme 1.1.1) können aufgrund der schmalen Platzverhältnisse keine weiteren Sicherheitsvorkehrungen (z.B. in Form von Radwegen, Schutzstreifen etc.) getroffen werden. Daher empfiehlt es sich den Radverkehr von Süden kommend nicht durch den Storchenturm zu leiten (Sperrung nicht notwendig), sondern parallel über die Altmühlbrücke und weiter durch die Passage zum Deocarplatz in die Innenstadt. Eine Beschilderung bzw. Wegweisung (inkl. Vorwegweiser) ist dementsprechend erforderlich (vgl. Maßnahme 1.3.3).

Von Norden kommend soll der Radverkehr den Storchenturm weiterhin passieren können. Es ist zu überlegen, für den schmalen Abschnitt ab dem Turm bis hinter die historische Altmühlbrücke das neue Verkehrszeichen „Verbot des Überholens von einspurigen Fahrzeugen für mehrspurige Kraftfahrzeuge und Krafträder mit Beiwagen“ (Z. 277.1) zu etablieren.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

Vorwegweiser von Süden kommend:

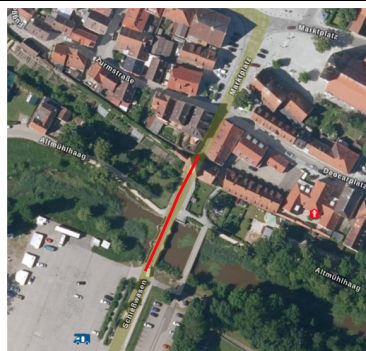


Z. 442-20 StVO

Optionale Beschilderung von Norden kommen im Engstellenbereich:



Z. 277.1 StVO



Bestehende Radverkehrsanlagen ausbauen/ verbreitern

Parallele Wegführung zum Storchenturm durch Passage zum Deocarplatz



Maßnahmennummer:	1.3.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Bestehende Radverkehrsanlage sehr schmal und unübersichtlich für Radverkehrsführung.

Ziel:

Optimierung der Radverkehrsführung und der vorhandenen Radverkehrsanlagen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Durchgang bzw. die Durchfahrt zwischen Deocarplatz und Altmühlhaag ist sehr eng und unübersichtlich. Da diese Route künftig als Hauptzufahrt von Süden kommend in die Altstadt dienen soll (vgl. Maßnahme 1.3.2) ist zu prüfen, ob eine Verbreiterung des Wegs und des Torbogens möglich ist. Zusätzlich ist eine gut sichtbare Beschilderung sowohl von Süden, wie auch von Norden kommend anzubringen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ kleinere bauliche Maßnahme i. R. des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig/ mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

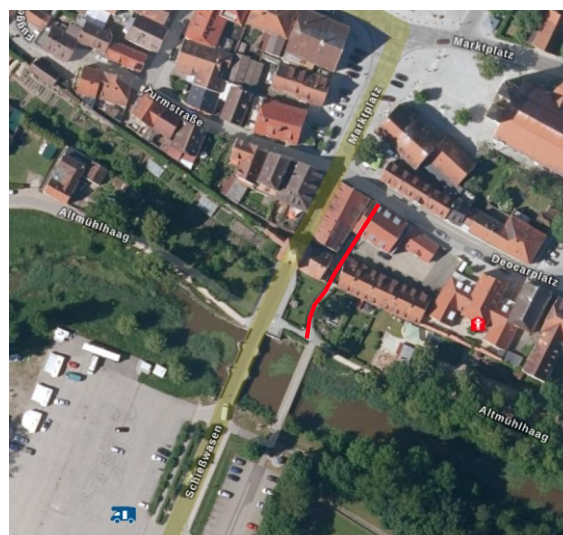
Gut sichtbare
Beschilderung von
Norden und Süden
kommend anbringen:



Z. 240 StVO



Engstelle Torbogen



Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Fronveststraße/ Marktplatz (Nord)



Maßnahmennummer:	1.4.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fronveststraße und der nördliche Bereich des Marktplatzes stellen eine wichtige, innerstädtische Nord-Süd-Verbindung, u.a. auch als Schulweg, dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Z. 244 + Kraftfahr-
zeuge frei StVO



Z. 244a StVO



Fahrradstraße (mit Freigabe für Kfz)

Hintere Gasse/ Vogteiweg



Maßnahmennummer:	1.4.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Hintere Gasse und der Vogteiweg stellen eine wichtige, innerstädtische Ost-West-Verbindung dar. Es wird die Beschilderung als Fahrradstraße (Z. 244) empfohlen. Eine Fahrradstraße soll die bevorzugte Route für den Radverkehr deutlich machen, sie ermöglicht das Nebeneinanderfahren und erhöht die Sicherheit und den Komfort für den Radverkehr; ggf. Ergänzung von Piktogrammen auf der Fahrbahn. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke für den Kfz-Verkehr wird durch Zusatzschild ermöglicht. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Fahrradstraßen sind auch in Kombination mit Einbahnstraßen möglich.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Z. 244 + Kraftfahr-
zeuge frei StVO



Z. 244a StVO



Beispiel Fahrradstraße als Einbahnstraße in Kirchheim - Heimstetten

Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

St2248/ Nürnberger Straße/ Ansbacher Straße (St2248)/ Am Wasserturm



Maßnahmennummer:	1.5.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Gefährlicher Knotenpunkt; ungünstige Radverkehrsführung.

Ziel:

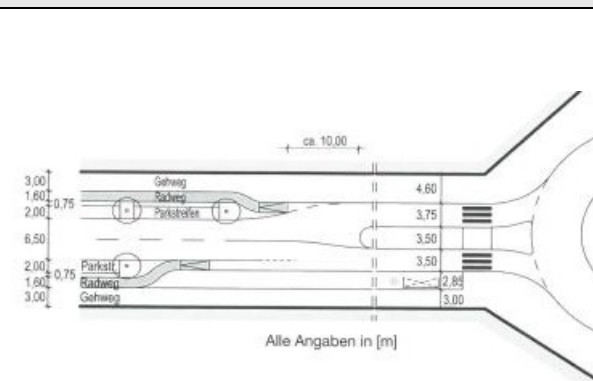
Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Umbau des Knotenpunkts (derzeit Vorfahrtsstraße im Zuge der St2248/ Ansbacher Straße) in einen Kreisverkehr. Bei der Gestaltung des Kreisverkehrs muss berücksichtigt werden, dass der Radverkehr sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf den vorhandenen und ggf. neu entstehenden straßenbegleitenden Radwegen (vgl. Maßnahmen 1.2.1, 1.2.12, 1.2.13) (ohne Benutzungspflicht) stattfinden kann. Darüber hinaus muss es möglich sein, dass der Radverkehr von den Radwegen in den Kreis (geschützte Abfahrten), aber auch umgekehrt aus dem Kreis auf die Radwege fahren kann. Eine genauere Gestaltung wird im Zuge des VEP erarbeitet.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Kreisverkehrszufahrt mit Radweg
(Quelle: ERA 2010)



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Nürnberger Straße/ Hohenberger Straße/ Industriestraße



Maßnahmennummer:	1.5.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige Radverkehrsführung.

Ziel:

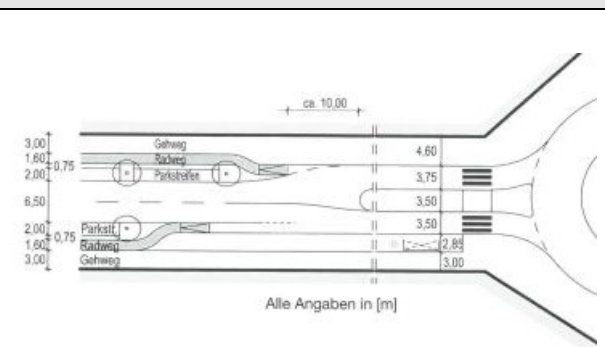
Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes bzw. Kreisverkehrs.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

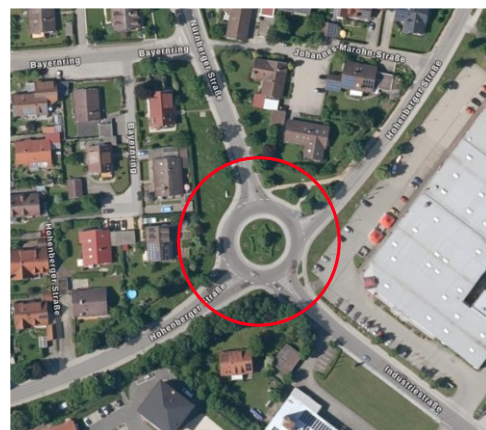
Die Radwegführung am Kreisverkehr Nürnberger Straße/ Hohenberger Straße/ Industriestraße ist sehr umständlich, da diese nur über die freigegebenen Gehsteige für den Radverkehr (z.T. auch entgegen der Fahrtrichtung) erfolgt. Um eine fahrradfreundliche und sichere Einfahrt, ohne Umwege zu den Querungsfurten, in den Kreisverkehr gewähren zu können, sollten an bzw. vor und nach den Kreisverkehrszufahrten Radwegeinschleifungen errichtet werden. Somit kann der Radverkehr von den Radwegen in den Kreis (geschützte Abfahrten), aber auch umgekehrt aus dem Kreis auf die Radwege fahren. Radverkehr kann auf diese Weise sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen (ohne Benutzungspflicht) stattfinden. Neu zu errichtende Radverkehrsanlagen sollten in die Planungen dementsprechend mit einbezogen werden (vgl. Maßnahmen 1.2.2 – 1.2.5).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des BU
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Kreisverkehrszufahrt mit Radweg
(Quelle: ERA 2010)



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Industriestraße/ Am Klingengraben



Maßnahmennummer:	1.5.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige Radverkehrsführung; ungünstige Sichtverhältnisse.

Ziel:

Sichere und komfortable Querung des Knotenpunktes; Verbesserung der Sichtverhältnisse.

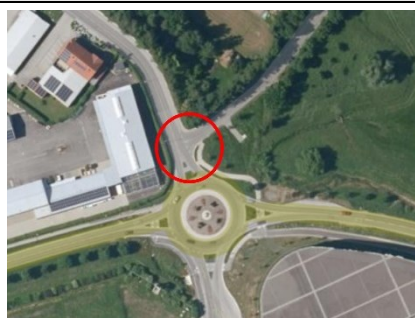
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Knotenpunkt Industriestraße/ Am Klingengraben ist bislang – vor allem auch wegen der schlechten Sichtverhältnisse – für Radfahrer sehr gefährlich. Es ist zu empfehlen, den künftigen Radweg entlang Am Klingengraben (vgl. Maßnahme 1.2.6) durch den Rückschnitt bzw. entfernen der Bäume und Sträucher (Flurnummer Grundstück: 1219/2) in den Knotenpunkt miteinzubeziehen und einen nahtlosen Übergang an die künftigen Radverkehrsanlagen in der Industriestraße (vgl. Maßnahme 1.2.5) zu schaffen. Gleichzeitig sollte der verschränkte Radweg, welcher eine Querung Am Klingengraben vom Kreisverkehr kommend ermöglichen sollte, entfernt und durch eine Radwegfurt ersetzt werden.

Ggf. wäre es zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer auch möglich, die Straße Am Klingengraben in den Kreisverkehr Industriestraße/ St2249 Rother Straße/ Bahnhofstraße mit einzubinden. Die Straße Am Klingengraben könnte dadurch jedoch seine „untergeordnete“ Rolle verlieren, und somit unnötigen Verkehr generieren. Eine genauere Gestaltung sollte wenn dann im Zuge des VEP erarbeitet werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Münchener Straße/ Bahnhofstraße (St2249)



Maßnahmennummer:	1.5.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Gefährlicher Knotenpunkt.

Ziel:

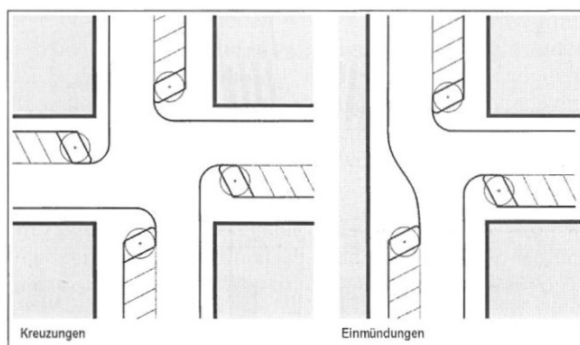
Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Durch die aufgeweitete Einfahrt von der Bahnhofstraße in die Münchener Straße können Pkw-Fahrer – aus Osten kommend – mit relativ hoher Geschwindigkeit und ohne abzubremesen in die Münchener Straße einbiegen. Für Radfahrer, welche entlang der abknickenden Vorfahrtsstraße unterwegs sind, ergibt sich somit ein erhebliches Gefährdungspotenzial. Es wird empfohlen den Gehsteig (auf der nordöstlichen Straßenseite) im Übergang der beiden Straßen etwas nach außen zu verbreitern um so einen Versatz zu errichten, wodurch Pkw-Fahrer zum Abbremsen gezwungen werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anordnung von Versätzen an Kreuzungen und Einmündungen (Prinzipiskizze)
(Quelle: RAS 06)



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Hohenberger Straße/ Münchener Straße



Maßnahmennummer:	1.5.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige Radverkehrsführung.

Ziel:

Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes bzw. Kreisverkehrs.

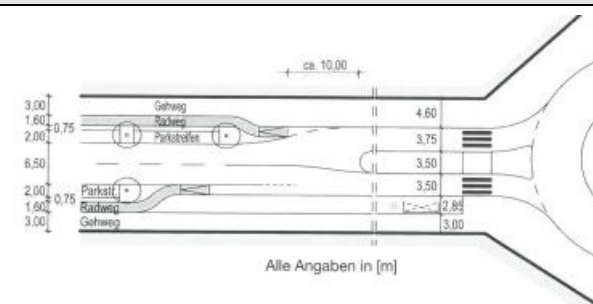
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Radwegführung am Kreisverkehr Hohenberger Straße/ Münchener Straße ist sehr umständlich, da diese nur über die freigegebenen Gehsteige für den Radverkehr (z.T. auch entgegen der Fahrtrichtung) erfolgt. Um eine fahrradfreundliche und sichere Einfahrt, ohne Umwege zu den Querungsfurten, in den Kreisverkehr gewähren zu können, sollten an bzw. vor und nach den Kreisverkehrszufahrten Radwegeinschleifungen errichtet werden. Somit kann der Radverkehr von den Radwegen in den Kreis (geschützte Abfahrten), aber auch umgekehrt aus dem Kreis auf die Radwege fahren. Radverkehr kann auf diese Weise sowohl auf der Fahrbahn, als auch auf den vorhandenen Radverkehrsanlagen (ohne Benutzungspflicht) stattfinden. Neu zu errichtende Radverkehrsanlagen sollten in die Planungen dementsprechend mit einbezogen werden (vgl. Maßnahmen 1.2.4, 1.2.9).

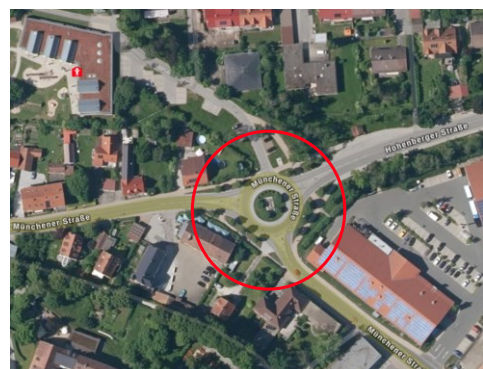
An der Überfahrt der Einmündung zur Kita St. Vitus ist für die Erhöhung der Sicherheit ggf. eine Anhebung der Radwegefurt in Betracht zu ziehen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich/ kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des BU
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Kreisverkehrszufahrt mit Radweg
(Quelle: ERA 2010)



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Parkplatz/ Münchener Straße / Fronveststraße

Maßnahmennummer:	1.5.6
Kategorie:	Verkehrssicherheit



Mangel:

Ungünstige, gefährliche Radverkehrsführung; fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.

Ziel:

Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr; Optimierung der Radverkehrsführung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Auf der Münchener Straße (zwischen Fronveststraße und dem Kreisverkehr Hohenberger Straße/ Münchener Straße) sind aufgrund der engen Platzverhältnisse keine zusätzlichen Radverkehrsanlagen zur Erhöhung der Sicherheit möglich. Daher wird empfohlen den bestehenden Knotenpunkt Parkplatz/ Münchener Straße / Fronveststraße in einen Minikreisverkehr, mit Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr, umzubauen. Pkw-Fahrer können auf dem oben beschriebenen, kurzen Abschnitt nicht so stark beschleunigen, wodurch die Sicherheit der Radfahrer durch eine verringerte Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs erhöht wird. Das benutzungsrecht für Radfahrer sollte in Gegenrichtung aufgrund der geringen Gehsteigbreite aufgehoben werden. Gleichzeitig kann die vorhandene Fußgängerampel entfernt und die gewonnene Fläche, durch den Wegfall der Linksabbiegespur, dem Radverkehr gewidmet werden. Zudem ist eine bessere Anbindung des Parkplatzes möglich. Ggf. ist dem Radverkehr im Parkplatzbereich eine eigenständige bzw. abmarkierte Wegführung Richtung Norden bzw. im Bereich des Schulgeländes (künftige Hauptroute , vgl. Anlage 3) zu widmen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, ggf. Landkreis Ansbach

Grafische Darstellungen:

Einsatzgrenzen	Minikreisverkehr	Kleiner Kreisverkehr
Mindestwert	13 m	26 m
Regelwert	–	30 m – 35 m
Obergrenze	22 m	40 m

Beispiel: Außendurchmesser von Kreisverkehren
(Quelle: RAS 06)



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Ansbacher Straße (St2248)/ Neunstetterstraße (St2248/ St2249) (Kammerer Kreuzung)

Maßnahmennummer:	1.5.7
Kategorie:	Verkehrssicherheit



Mangel:

Gefährlicher Knotenpunkt.

Ziel:

Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Umbau des Knotenpunkts Kammerer Kreuzung. Eine genauere Gestaltung wird im Zuge des VEP, unter Berücksichtigung einer fahrradfreundlichen Verkehrsführung, erarbeitet. Neu zu errichtende Radverkehrsanlagen (vgl. Maßnahmen 1.2.11, 1.2.12) werden in die Planungen dementsprechend mit einbezogen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Ansbacher Straße (St2248)/ Münchener Straße/ ggf. Steinweg



Maßnahmennummer:	1.5.8
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Gefährlicher Knotenpunkt.

Ziel:

Sichere, komfortable und direkte Querung des Knotenpunktes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Umbau des Knotenpunkts Ansbacher Straße/ Münchener Straße/ ggf. Steinweg. Eine genauere Gestaltung wird im Zuge des VEP, unter Berücksichtigung einer fahrradfreundlichen Verkehrsführung, erarbeitet. Neu zu errichtende Radverkehrsanlagen (vgl. Maßnahmen 1.2.12) werden in die Planungen dementsprechend mit einbezogen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Verbesserung der Radwegeführung an Knotenpunkten

Ansbacher Straße (St2248)/ Am Martinsberg



Maßnahmennummer:	1.5.9
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige bzw. gefährliche Verkehrsführung für potenziellen Ausbau von Radverkehrsanlagen auf der Ansbacher Straße.

Ziel:

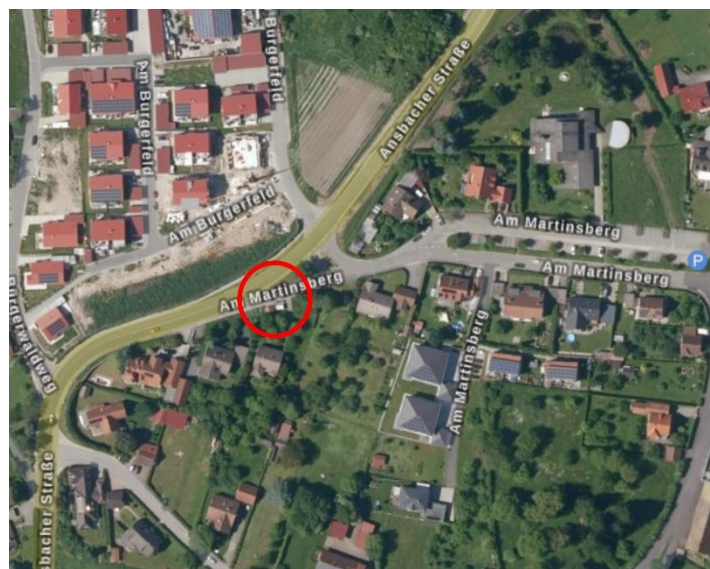
Verbesserung von Sicherheit und Komfort für den Radverkehr; Optimierung der Radverkehrsführung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Da auf der Ansbacher Straße künftig Radverkehrsanlagen errichtet werden sollen (vgl. Maßnahme 1.2.12), welche durch eine Mittelinsel miteinander verknüpft werden sollen (vgl. Maßnahme 1.6.7), stellt der untere (südliche) Arm zur Einfahrt Am Martinsberg einen Störfaktor dar. Dieser sollte zugunsten des Radverkehrs entfernt werden (Zufahrt zu Grundstücken muss gewährleistet sein) und eine Ein- und Ausfahrt zu Am Martinsberg nur noch über den oberen (nördlichen) Arm erfolgen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Nürnberger Straße (5x)

Höhe Am Martinsberg; Am Weinberg;
Hohenloher Straße; Frankenstraße; Bayernring



Maßnahmennummer:	1.6.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

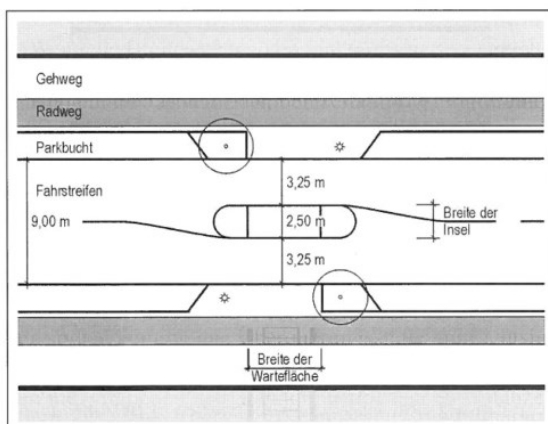
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau mehrerer Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Nürnberger Straße, Höhe Am Martinsberg, Höhe Am Weinberg, Höhe Hohenloher Straße, Höhe Frankenstraße und Höhe Bayernring. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Hohenberger Straße

Höhe Pfarrer-Speinkle-Straße



Maßnahmennummer:	1.6.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

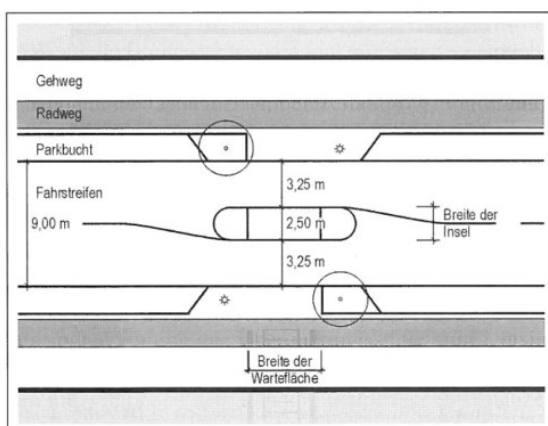
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

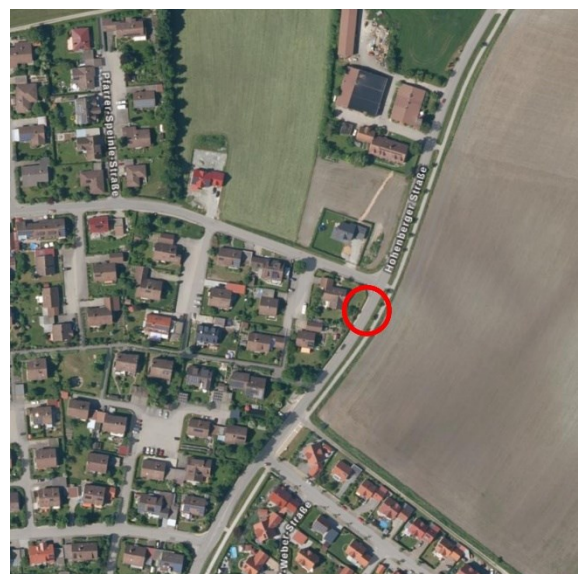
Bau einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Hohenberger Straße, Höhe Pfarrer-Speinkle-Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Industriestraße (2x)

Höhe Norma, Lidl



Maßnahmennummer:	1.6.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

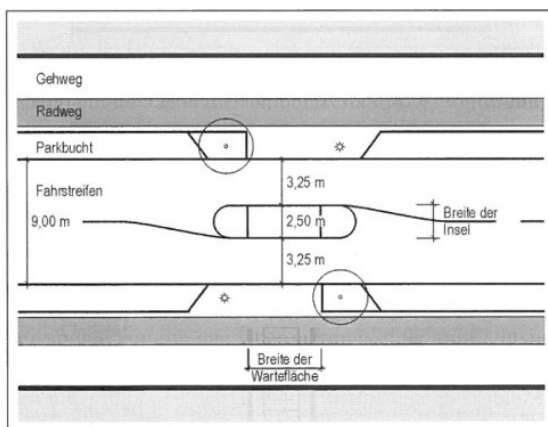
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau zweier Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Industriestraße, Höhe Norma und Lidl. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Bahnhofstraße (St2249)

Höhe gemeinsamer Fuß- und Radweg Richtung
Stadtschloss



Maßnahmennummer:	1.6.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

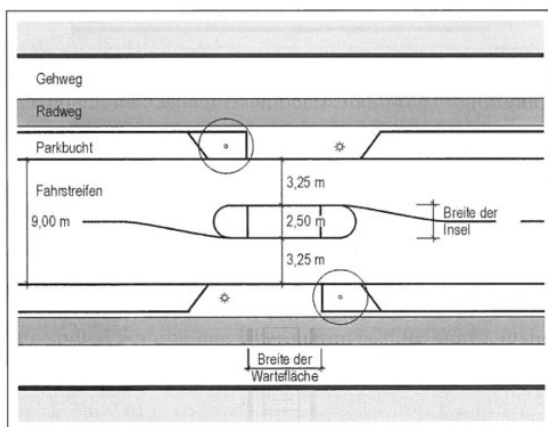
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Bahnhofstraße, Höhe gemeinsamer Fuß- und Radweg Richtung Stadtschloss. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an
überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Schießwasen (St2248) (Storchenturm) (2x)

Höhe Altmühlbrücke; Altmühlhaag



Maßnahmennummer:	1.6.5
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

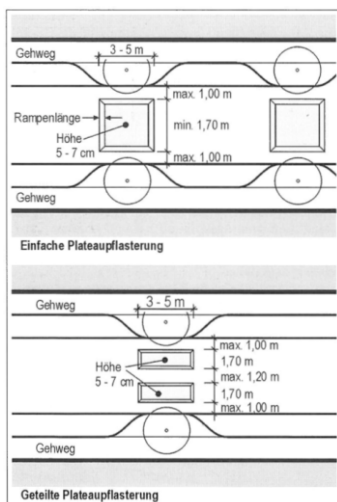
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau zweier Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr am Schießwasen (Storchenturm). Die südlichere Querung, auf Höhe der Altmühlbrücke, kann in Form einer Mittelinsel mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter errichtet werden. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Die nördlichere Querung, Höhe Altmühlhaag, kann in Form einer Fußgängerquerung (z.B. Zebrastreifen), ggf. mit einer Aufpflasterung erfolgen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Abmessungen von Plateaupflasterungen (Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Neunstetterstraße

(St2248/ St2249) (2x)

Höhe Ansbacher Straße; Neunstetterstraße



Maßnahmennummer:	1.6.6
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

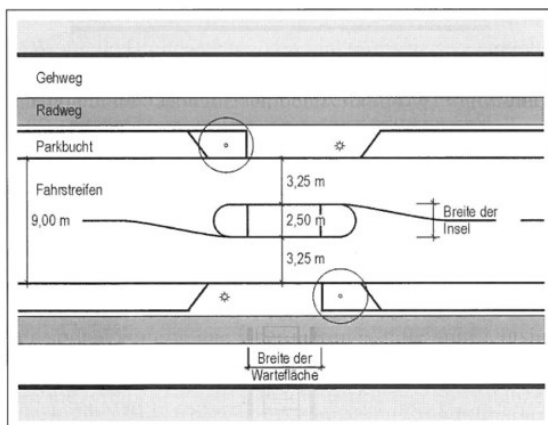
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau zweier Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Neunstetterstraße, Höhe Ansbacher Straße und Höhe Neunstetterstraße bzw. dem künftigen gemeinsamen Fuß- und Radweg im Stadtgraben. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden. Die Querung zum Stadtgraben würde sich auch in Form einer Unterführung empfehlen. Überprüfung auf Machbarkeit notwendig!

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Ansbacher Straße (St2248) (5x)

Höhe Am Martinsberg; Bürgerwaldweg;
Baumteilweg; Danziger Straße;
Münchener Straße



Maßnahmennummer:	1.6.7
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

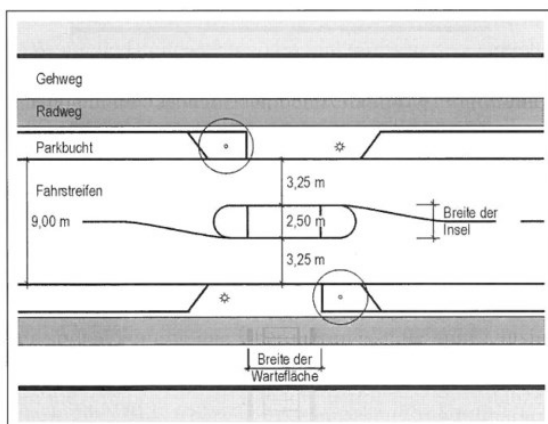
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau mehrerer Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Ansbacher Straße, Höhe Am Martinsberg, Höhe Bürgerwaldweg, Höhe Baumteilweg, Höhe Danziger Straße und Höhe Münchener Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAST 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Stegbrucker Straße

Höhe Egenhausener Straße



Maßnahmennummer:	1.6.8
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

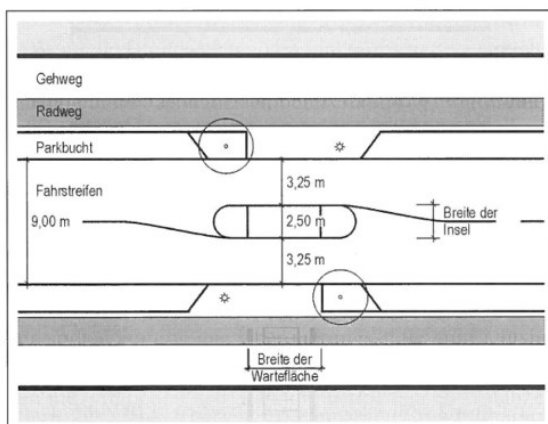
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

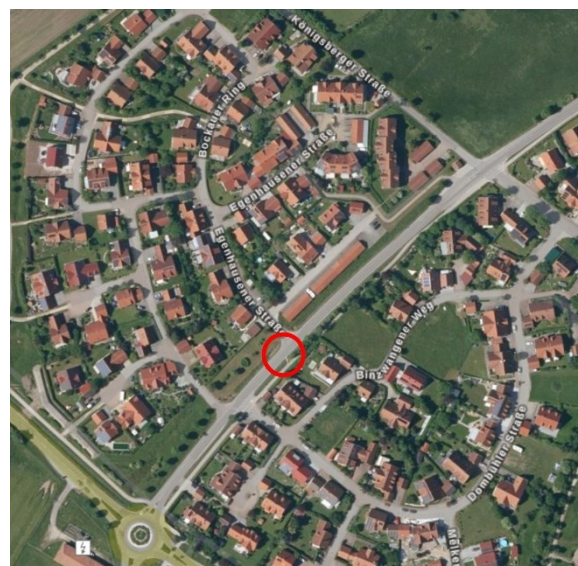
Bau einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in der Stegbrucker Straße, Höhe Egenhausener Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Rauenzell (2x)

Zum Steinbachwald (St2249); Veldener Straße



Maßnahmennummer:	1.6.9
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

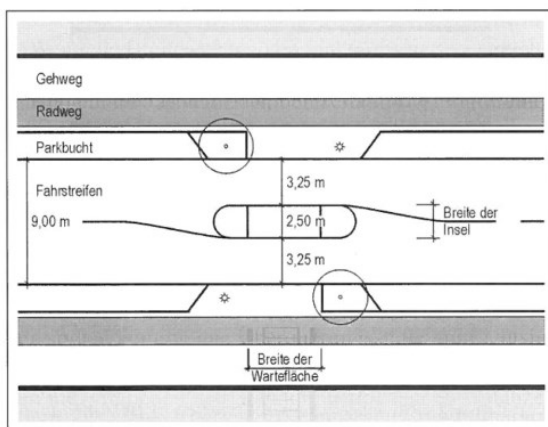
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau zweier Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in Rauenzell in Zum Steinbachwald, Höhe Am Weiher und der Veldener Straße, Höhe Veldener Straße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



(Mittelinsel als) Querungshilfe

Neunstetten

Windmühlstraße (St1066)



Maßnahmennummer:	1.6.10
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende, sichere Quermöglichkeit.

Ziel:

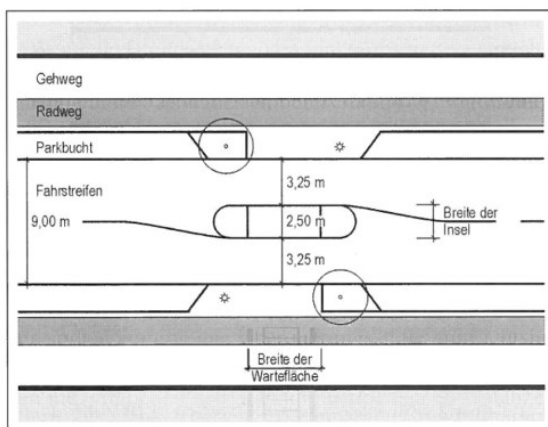
Absicherung von Querungen an stark belasteten Straßen; Verbindung zum Radweg herstellen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Bau einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter in Neunstetten in der Windmühlstraße, Höhe Kreuzstraße. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Anlage einer Mittelinsel an überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen
(Quelle: RAS 06)



Hauptstraße Hohenberg (2x)

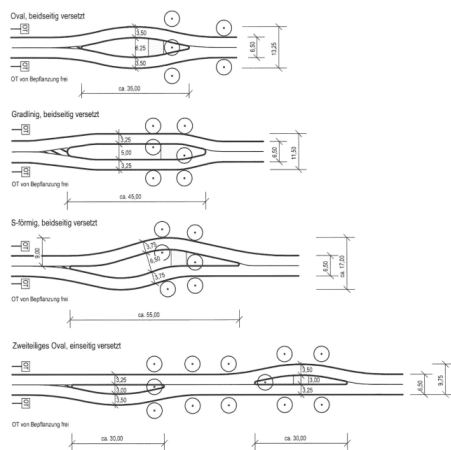


Maßnahmennummer:	1.7.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang.
Ziel:
Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bau zweier Geschwindigkeitsbremsen an den Ortseingängen in Hohenberg, entlang der Hauptstraße. Falls Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer besteht, sollte dieser dementsprechend berücksichtigt werden und die Geschwindigkeitsbremse in Form einer Mittelinsel, mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter, errichtet werden. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelsinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung
(Quelle: RAS 06)



Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang

Hohenberger Straße



Maßnahmennummer:	1.7.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang.

Ziel:

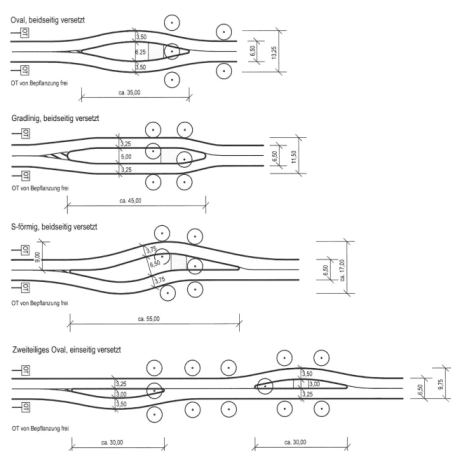
Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

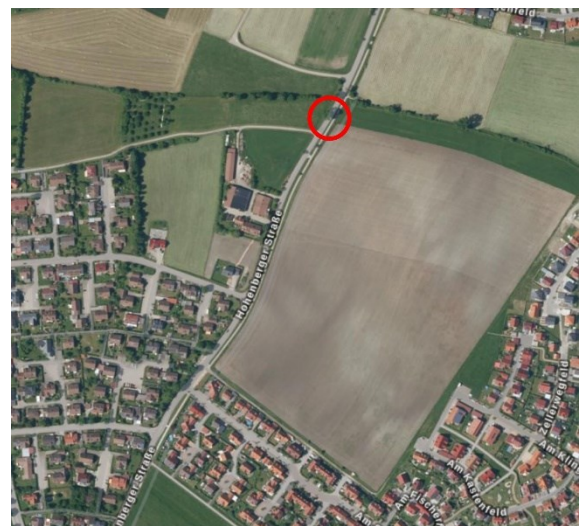
Bau einer Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang Herrieden in der Hohenberger Straße, von Hohenberg kommend. Da an dieser Stelle Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer besteht, sollte dieser dementsprechend berücksichtigt werden und die Geschwindigkeitsbremse in Form einer Mittelinsel, mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter, errichtet werden. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung
(Quelle: RAS 06)



Neunstetterstraße (St2249)



Maßnahmennummer:	1.7.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Fehlende Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang.

Entschleunigung des Verkehrs am Ortseingang.

Bau einer Geschwindigkeitsbremse am Ortseingang Herrieden in der Neunstetterstraße, von Mühlbrück kommend. Da an dieser Stelle Querungsbedarf für Fußgänger und Radfahrer besteht, sollte dieser dementsprechend berücksichtigt werden und die Geschwindigkeitsbremse in Form einer Mittelinsel, mit den Mindestmaßen von 2,50 Meter x 4 Meter, errichtet werden. Bei einer ausreichenden Straßenbreite kann eine Begrünung integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Oval, beidseitig versetzt
ca. 35,00
ca. 11,00

Grading, beidseitig versetzt
ca. 45,00
ca. 11,00

S-förmig, beidseitig versetzt
ca. 55,00
ca. 11,00

Zweiteiliges Oval, einseitig versetzt
ca. 30,00
ca. 30,00
ca. 8,75

Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zu Geschwindigkeitsdämpfung
(Quelle: RAS 06)



Sichtverhältnisse verbessern

Weg im Stadtgraben zwischen Münchener Straße und Neunstetterstraße



Maßnahmennummer:	1.8.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige, gefährliche Sichtverhältnisse.

Ziel:

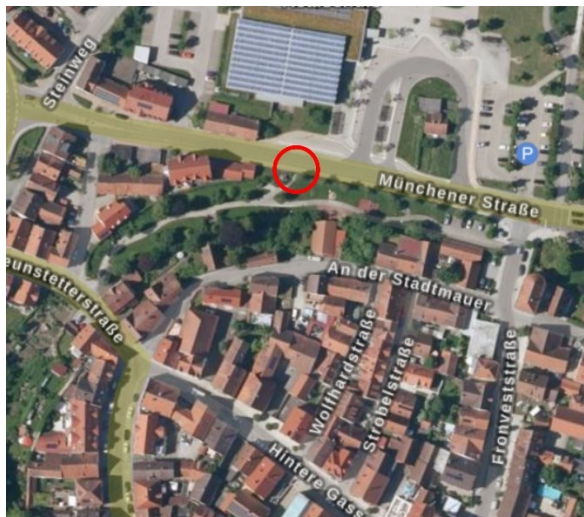
Verbesserung der Sichtverhältnisse.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der bis dato als Fußweg beschilderte Weg im Stadtgraben zwischen Münchener Straße und Neunstetterstraße soll künftig für den Radverkehr freigegeben werden (vgl. Maßnahme 3.3.8). Ein sicheres Einbiegen auf die Münchener Straße ist durch die schlechten Sichtverhältnisse nur bedingt möglich. Die Hecke sollte dementsprechend rückgeschnitten oder niedrig gehalten werden, um andere Verkehrsteilnehmer frühzeitig wahrnehmen und unnötige Zusammenstöße vermeiden zu können.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Sichtverhältnisse verbessern

Schießwasen (St2248) (Storchenturm) (3x)

Fuß- und Radweg parallel zum Parkplatz
Festwiese

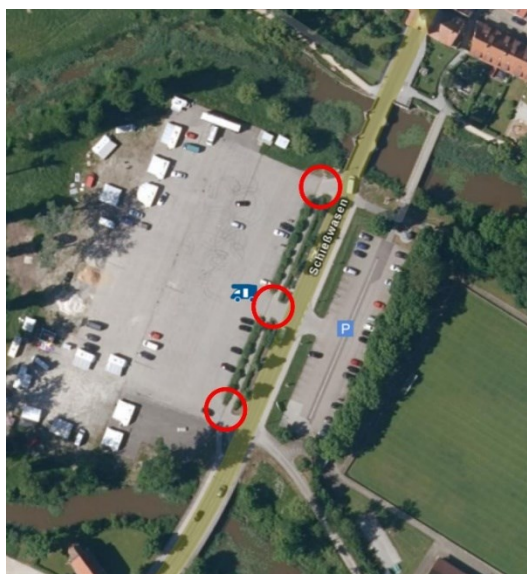


Maßnahmennummer:	1.8.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:
Ungünstige, gefährliche Sichtverhältnisse.
Ziel:
Verbesserung der Sichtverhältnisse.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der benutzungspflichtige Radweg entlang der St2248 ist auf Höhe des Festplatzgeländes (Parkplatz) durch den Bewuchs von Hecken und Sträuchern schwer einsehbar. Weder Radfahrer noch Pkw-Fahrer können einander gegenseitig erkennen. Die Hecke sollte dementsprechend rückgeschnitten oder niedrig gehalten werden, um andere Verkehrsteilnehmer frühzeitig wahrnehmen und unnötige Zusammenstöße vermeiden zu können.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Sichtverhältnisse verbessern

Neunstetterstraße (St2249)/

Melker Straße

Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	1.8.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Ungünstige, gefährliche Sichtverhältnisse.

Ziel:

Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der für den Radverkehr freigegebene Fußweg entlang der Neunstetterstraße bzw. der St2249 ist von der Einmündung der Melker Straße – trotz Spiegel – nur schwer einsehbar. Falls eine komplette Verlegung des Fußwegs Richtung Süden (vgl. Maßnahme 1.3.1) nicht realisierbar sein sollte, sollte zumindest eine Verschränkung in diesem Bereich vorgenommen werden, sodass der Rad- und Fußverkehr nicht direkt an den bewachsenen Grundstücksgrenzen verläuft. Zusätzlich sollte eine Furt- bzw. Blockmarkierung (vgl. Maßnahme 1.9.4) sowie das Gefahrenzeichen „Radverkehr“ (Z. 138-10) zur besseren Wahrnehmung der Radfahrer angebracht werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahmen mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig/ langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

Zusätzliche
Beschilderung mit:



Z. 138-10 StVO



Furt-/ Blockmarkierung

Hohenberger Straße/ Am Schrotfeld



Maßnahmennummer:	1.9.1
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung.

Ziel:

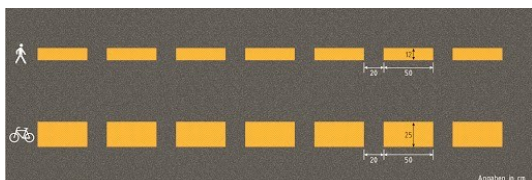
Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

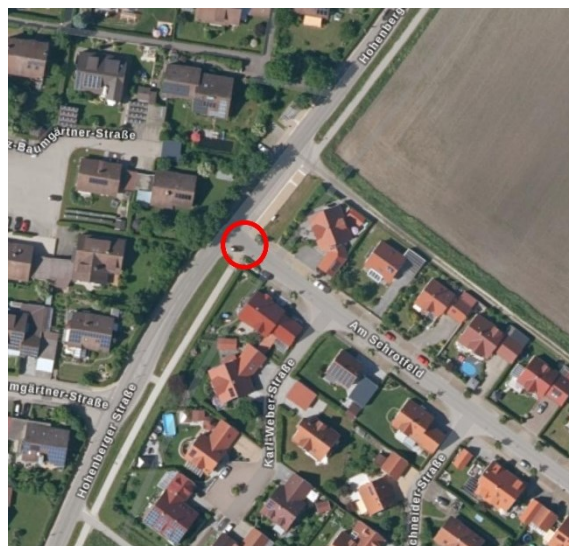
Markieren einer deutlichen Radwegefurt durch eine weiße Blockmarkierung am gemeinsamen Fuß- und Radwegweg (benutzungspflichtig) entlang der Hohenberger Straße, Einmündung Am Schrotfeld. Ggf. kann zusätzlich eine Einfärbung oder Anhebung (rechtlich hat die Einfärbung keine Bedeutung) der Furt vorgenommen werden. Bei Bedarf sind Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



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



Furt-/ Blockmarkierung

Bahnhofstraße (St2249)/ Industriestraße



Maßnahmennummer:	1.9.2
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung.

Ziel:

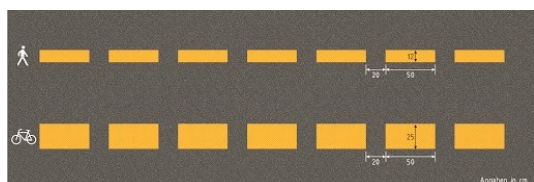
Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

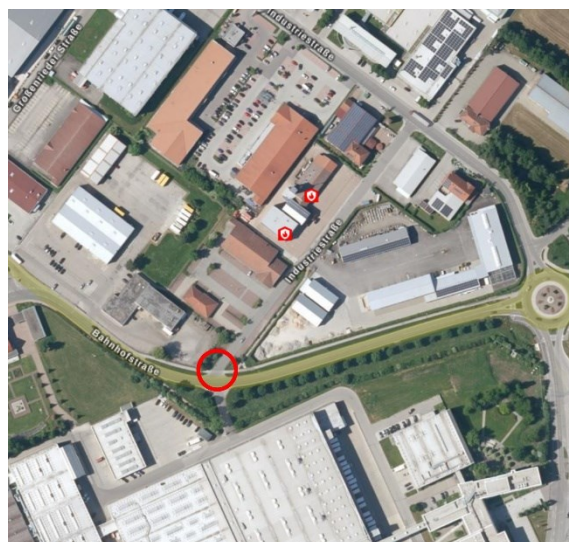
Markieren einer deutlichen Radwegefurt durch eine weiße Blockmarkierung am Fußwegweg mit benutzungsrecht für Radfahrer entlang der Bahnhofstraße, Einmündung Industriestraße. Ggf. kann zusätzlich eine Einfärbung oder Anhebung (rechtlich hat die Einfärbung keine Bedeutung) der Furt vorgenommen werden. Bei Bedarf sind Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



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



Furt-/ Blockmarkierung

Münchener Straße (2x)

Einmündung Großenrieder Straße; Parkplatz bei Busbahnhof



Maßnahmennummer:	1.9.3
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung.

Ziel:

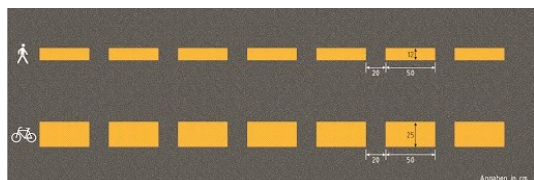
Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Markieren deutlicher Radwegefurten durch weiße Blockmarkierungen am Fußwegweg mit benutzungsrecht für Radfahrer entlang der Münchener Straße, Einmündung Großenrieder Straße und dem Parkplatz beim Busbahnhof. Ggf. kann zusätzlich eine Einfärbung oder Anhebung (rechtlich hat die Einfärbung keine Bedeutung) der Furt vorgenommen werden. Bei Bedarf sind Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



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



Furt-/ Blockmarkierung

Neunstetterstraße (St2249) (4x)

Einmündung Memelweg; Kaadener Straße;
Karlsbader Straße; Melker Straße



Maßnahmennummer:	1.9.4
Kategorie:	Verkehrssicherheit

Mangel:

Fehlende Furt- bzw. Blockmarkierung.

Ziel:

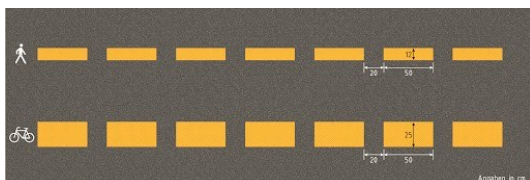
Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Markieren deutlicher Radwegefurten durch weiße Blockmarkierungen am Fußwegweg mit benutzungsrecht für Radfahrer entlang der Neunstetterstraße, Einmündung Memelweg, Kaadener Straße, Karlsbader Straße und der Melker Straße. Ggf. kann zusätzlich eine Einfärbung oder Anhebung (rechtlich hat die Einfärbung keine Bedeutung) der Furt vorgenommen werden (vor allem an der Einmündung Melker Straße zu empfehlen). Bei Bedarf sind Fahrrad-Piktogramme, sowie entsprechende Verkehrszeichen an den Übergängen anzubringen. Dadurch wird ein Sichtkontakt zwischen Radfahrer und Kfz-Verkehr hergestellt und signalisiert die Vorfahrt für den Radverkehr.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



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



Herstellung von Wegverknüpfungen

Pfarrer-Speinle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg



Maßnahmennummer:	2.1.1
Kategorie:	Netzverknüpfung

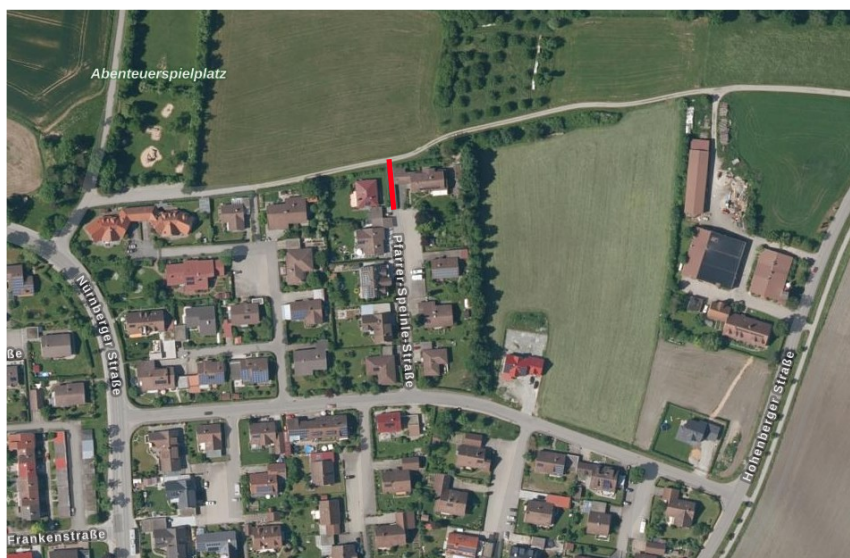
Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen der Pfarrer-Speinle-Straße und dem nördlich befindlichen landwirtschaftlichen Weg (künftige Radverbindung).
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Pfarrer-Speinle-Straße und dem nördlich befindlichen landwirtschaftlichen Weg, welcher als künftige Radverbindung dienen soll (vgl. Maßnahme 4.1.2), für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Hohenberger Straße – Schrottfeldsiedlung (Klingengraben)



Maßnahmennummer:	2.1.2
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen der Hohenberger Straße und der Schrottfeldsiedlung, entlang der Trasse des Klingengrabens.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Hohenberger Straße und der Schrottfeldsiedlung, entlang der Trasse des Klingengrabens (entweder südlich oder nördlich vom Graben), für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Josef-Brumberger-Straße – Am Schrotfeld



Maßnahmennummer:	2.1.3
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen der Josef-Brumberger-Straße und Am Schrotfeld.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Josef-Brumberger-Straße und Am Schrotfeld, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240). Vor allem für die künftige Siedlungsentwicklung mit dem Bau neuer Wohngebiete („Schrotfeld“) stellt dies eine wichtige quaterverbindende Strecke dar.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Schrottfeldsiedlung – Industriestraße



Maßnahmennummer:	2.1.4
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen der Schrottfeldsiedlung und der Industriestraße.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Schrottfeldsiedlung und der Industriestraße, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Altmühlhaag – Parkplatz Volksfestplatz



Maßnahmennummer:	2.1.5
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen Altmühlhaag und dem Parkplatz des Volksfestplatzes.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahretzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen Altmühlhaag und dem Parkplatz des Volksfestplatzes in Form einer Brücke über die Altmühl, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Altmühlhaag – Vordere Gasse (Hs.-Nr. 23)



Maßnahmennummer:	2.1.6
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen Altmühlhaag und der Vorderen Gasse.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen Altmühlhaag und der Vorderen Gasse (Hs.-Nr. 23), für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	in Planung
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Altmühlhaag – Neunstetterstraße (St2248) (zwischen Hs.-Nr. 3 und 5)



Maßnahmennummer:	2.1.7
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
	Fehlende Verbindung zwischen Altmühlhaag und der Neunstetterstraße.
Ziel:	
	Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
	Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen Altmühlhaag und der Neunstetterstraße (zwischen Hs.-Nr. 3 und 5), für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittel
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Neunstetterstraße – Altmühlhaag – landwirtschaftlicher Weg bei hapa



Maßnahmennummer:	2.1.8
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen der Neunstetterstraße, Altmühlhaag und dem landwirtschaftlichen Weg südwestlich des hapa-Geländes.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Neunstetterstraße, Altmühlhaag und dem landwirtschaftlichen Weg südwestlich des hapa-Geländes, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240). Der Ausbau kann auch in zwei Stufen erfolgen, z.B. erst Verbindung zwischen hapa-Gelände und Altmühlhaag, dann Verbindung zur Neunstetter Straße oder anders herum. Die Verbindung ist vor allem als alternative Route zur vielbefahrenen Neunstetterstraße als Zubringen in die Innenstadt von Vorteil.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Ansbacher Straße (St2248) – Baumteilweg



Maßnahmennummer:	2.1.9
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen der Ansbacher Straße und dem Baumteilweg.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahretzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Ansbacher Straße und dem Baumteilweg, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Bürgerwaldweg – Am Mühlfeld



Maßnahmennummer:	2.1.10
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen dem Bürgerwaldweg und Am Mühlfeld.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen dem Bürgerwaldweg und Am Mühlfeld, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Roser Straße – Zum Steinbachwald

Rauenzell



Maßnahmennummer:	2.1.11
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen der Roser Straße und Zum Steinbachwald.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen der Roser Straße und Zum Steinbachwald, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Zum Steinbachwald – Hofwiesenweg – angrenzender landwirtsch. Weg an Hofwiesenweg

Rauenzell



Maßnahmennummer:	2.1.12
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen Zum Steinbachwald, Hofwiesenweg und dem angrenzender landwirtschaftlichen Weg an den Hofwiesenweg.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen Zum Steinbachwald, Hofwiesenweg und dem angrenzenden landwirtschaftlichen Weg an den Hofwiesenweg, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Zum Steinbachwald – Veldener Straße

Rauenzell



Maßnahmennummer:	2.1.13
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen Zum Steinbachwald und der Veldener Straße.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Schaffung von quaterverbindenden Geh-/ Radwegen.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen Zum Steinbachwald und der Veldener Straße, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer

Grafische Darstellungen:

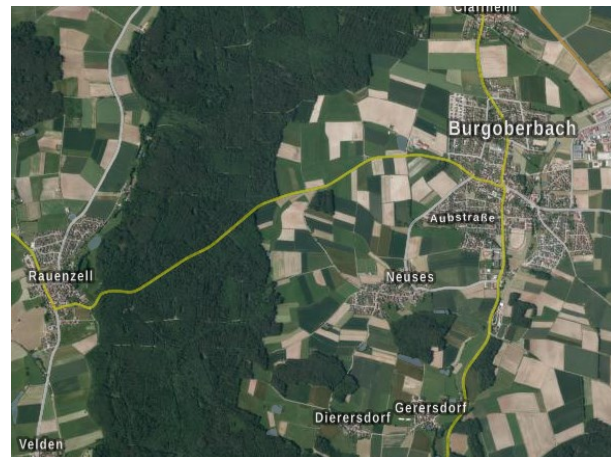


Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Rauenzell – Burgoberbach



Maßnahmennummer:	2.1.14
Kategorie:	Netzverknüpfung

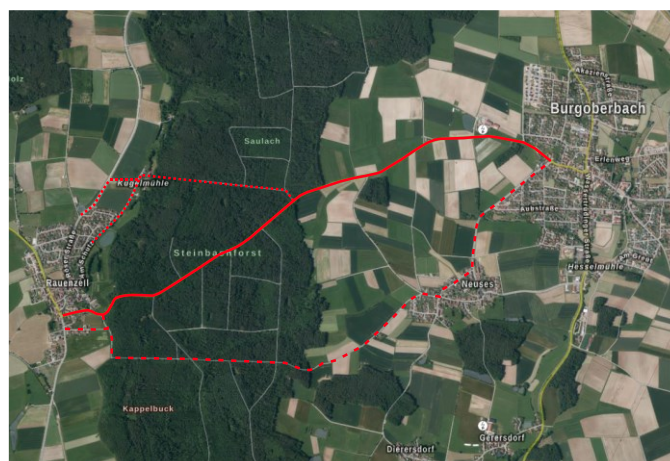
Mangel:
Fehlende Verbindung zwischen Rauenzell und Burgoberbach.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes; Schaffung von überörtlichen Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen dem Ortsteil Rauenzell und der Nachbargemeinde Burgoberbach, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240). Für den Verbindungsausbau sind verschiedene Varianten möglich: Variante 1: parallele Radwegführung entlang der St2249 (direkte Verbindung); Variante 2: Radwegführung durch den Wald (etwas umwegigere Verbindung, dafür zum Großteil abseits von Hauptverkehrsstraßen) 2.1: Nördlich der St2249 durch den Wald; mit anschließender Parallele zur St2249; 2.2: Südlich der St2249 über Neuses nach Burgoberbach

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer, Gemeinde Burgoberbach, ggf. Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Birkach – Feuchtwangen



Maßnahmennummer:	2.1.15
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:	
	Fehlende Verbindung zwischen Birkach und Feuchtwangen.
Ziel:	
	Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes; Schaffung von überörtlichen Geh-/ Radwegen.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:	
	Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung zwischen dem Ortsteil Birkach und der Nachbargemeinde Feuchtwangen, für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer, Stadt Feuchtwangen

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Herstellung von Wegverknüpfungen

Neunstetten – Leutershausen

Lückenschluss innerhalb Neunstettens mit Anschluss nach Niederdombach und dem bestehenden Radweg Richtung Leutershausen



Maßnahmennummer:	2.1.16
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Fehlende Verbindung zwischen Neunstetten und Leutershausen bzw. fehlender Lückenschluss innerhalb Neunstettens mit Anschluss nach Niederdombach und weiter zum bestehenden Radweg Richtung Leutershausen.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes; Schaffung von ortsteilverbindenden und überörtlichen Geh-/ Radwegen; Anbindung an das bestehende Radwegenetz.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

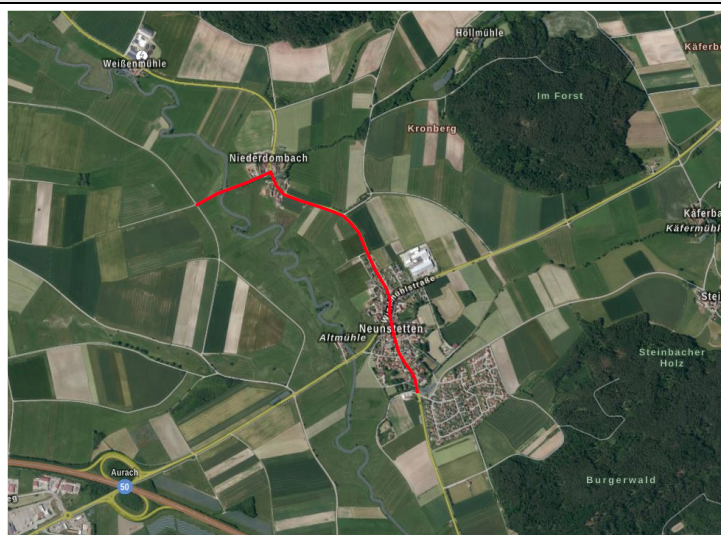
Der Radweg zwischen Herrieden und Leutershausen endet entweder in Neunstetten an der Hauptstraße oder führt an Neunstetten vorbei. Um die Ortsteile Neunstetten und Niederdombach sicher an das bestehende Radwegenetz anbinden zu können sollte ein Ausbau bzw. Bau einer Wegverbindung innerhalb und zwischen dem Ortsteil Neunstetten, über Niederdombach und der Nachbargemeinde Leutershausen (an bestehenden Radweg), für den Fuß- und Radverkehr (Z. 240) erfolgen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Grundstückseigentümer, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Z. 240 StVO



Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Am Weinberg – Steinweg



Maßnahmennummer:	2.2.1
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Treppe zwischen Am Weinberg und dem Steinweg ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine wichtige und direkte Nord-Süd-Verbindung dar, mit welcher die viel befahrene Ansbacher Straße umgehen werden kann. Auch die Schulen im Steinweg können aus Norden kommend über diese Strecke sicher und komfortabel erreicht werden. Daher sollte überprüft werden, ob die Treppenstufen durch eine barrierefreie Rampenlösung, welche befahrbar ist, ersetzt werden kann. Falls eine gänzliche Befahrbarkeit nicht realisierbar sein sollte, sollte zumindest eine Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille angebracht werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<table border="1"> <thead> <tr> <th>Steigung [%]</th><th>Max. Länge der Steigungsstrecke [m]</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>10</td><td>20</td></tr> <tr> <td>6</td><td>65</td></tr> <tr> <td>5</td><td>120</td></tr> <tr> <td>4</td><td>250</td></tr> <tr> <td>3</td><td>> 250</td></tr> </tbody> </table> <p>Maximale Steigungsstrecken bei befahrbaren Rampen, auch für wenig geübten Radfahrer (eigene Darstellung nach ERA 2010)</p>	Steigung [%]	Max. Länge der Steigungsstrecke [m]	10	20	6	65	5	120	4	250	3	> 250	
Steigung [%]	Max. Länge der Steigungsstrecke [m]												
10	20												
6	65												
5	120												
4	250												
3	> 250												

Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Am Martinsberg – Zur Schwedenschanz



Maßnahmennummer:	2.2.2
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Treppe zwischen Am Martinsberg und Zur Schwedenschanz ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine wichtige und direkte Nord-Süd-Verbindung dar, mit welcher die viel befahrene Ansbacher Straße umgehen werden kann. Daher sollte überprüft werden, ob die Treppe durch eine barrierefreie Rampenlösung, welche befahrbar ist, ersetzt werden kann. Falls eine gänzliche Befahrbarkeit nicht realisierbar sein sollte, sollte zumindest eine Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille angebracht werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Steigung [%]	Max. Länge der Steigungsstrecke [m]
10	20
6	65
5	120
4	250
3	> 250

Maximale Steigungsstrecken bei befahrbaren Rampen, auch für wenig geübten Radfahrer (eigene Darstellung nach ERA 2010)

Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Ansbacher Straße (St2248) – Memelweg



Maßnahmennummer:	2.2.3
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Treppe zwischen der Ansbacher Straße und dem Memelweg ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine abkürzende und direkte Nord-Süd-Verbindung dar, mit welcher die viel befahrene Ansbacher Straße und ein Teil der Neunstetterstraße (u.a. das Teilstück ohne Radverkehrsanlagen) umgehen werden kann. Daher sollte überprüft werden, ob die Treppenstufen durch eine barrierefreie Rampenlösung, welche befahrbar ist, ersetzt werden kann. Falls eine gänzliche Befahrbarkeit nicht realisierbar sein sollte, sollte zumindest eine Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille angebracht werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Radfahrschleuse Lindenberg



Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Königsberger Straße – Melker Straße

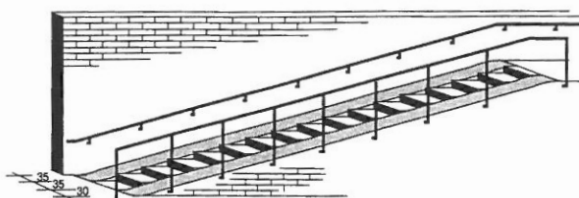


Maßnahmennummer:	2.2.4
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:
Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.
Ziel:
Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Treppe zwischen der Königsberger Straße und der Melker Straße ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine schnelle und direkte bzw. quaterverbindende Verknüpfung dar. Daher sollte überprüft werden, ob eine Ergänzung mit einer Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille möglich ist.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Treppe und Schieberampe zur Führung von Fahrrädern und Kinderwagen
(Quelle: ERA 2010)



Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Königsberger Straße – Lehrberger Straße



Maßnahmennummer:	2.2.5
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

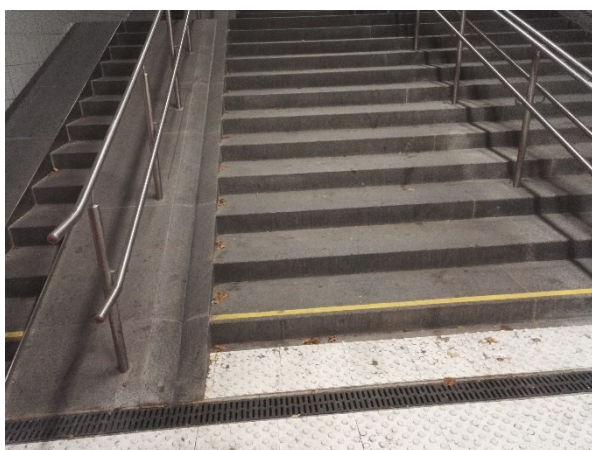
Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Treppe zwischen der Königsberger Straße und der Lehrberger Straße ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine schnelle und direkte bzw. quaterverbindende Verknüpfung dar. Daher sollte überprüft werden, ob die Treppenstufen durch eine barrierefreie Rampenlösung, welche befahrbar ist, ersetzt werden kann.
Falls eine gänzliche Befahrbarkeit nicht realisierbar sein sollte, sollte zumindest eine Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille angebracht werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Rad-Schieberille am Bahnhof Buchloe



Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Baumteilweg – Danziger Straße



Maßnahmennummer:	2.2.6
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

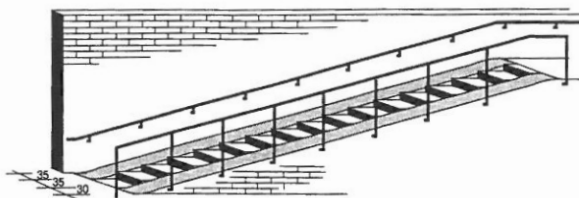
Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

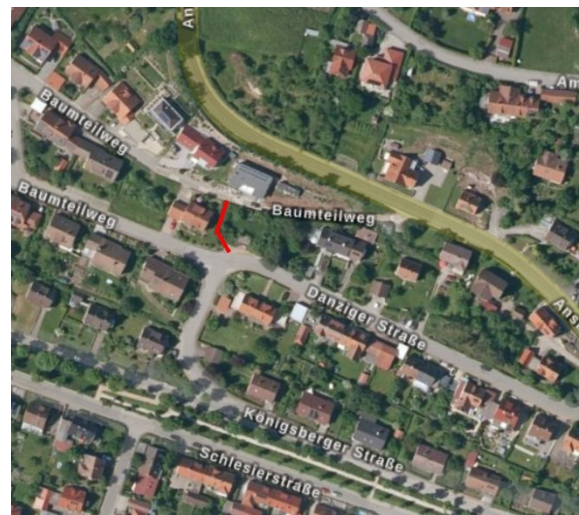
Die Treppe zwischen dem Baumteilweg und der Danziger Straße ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine schnelle und direkte bzw. quaterverbindende Verknüpfung dar. Daher sollte überprüft werden, ob eine Ergänzung mit einer Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille möglich ist.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Treppe und Schieberampe zur Führung von Fahrrädern und Kinderwagen
(Quelle: ERA 2010)



Treppen für Radverkehr nutzbar gestalten

Bürgerwaldweg – Am Mühlfeld



Maßnahmennummer:	2.2.7
Kategorie:	Netzverknüpfung

Mangel:

Barrierewirkung durch Treppe, welche mit dem Rad nicht befahren werden kann.

Ziel:

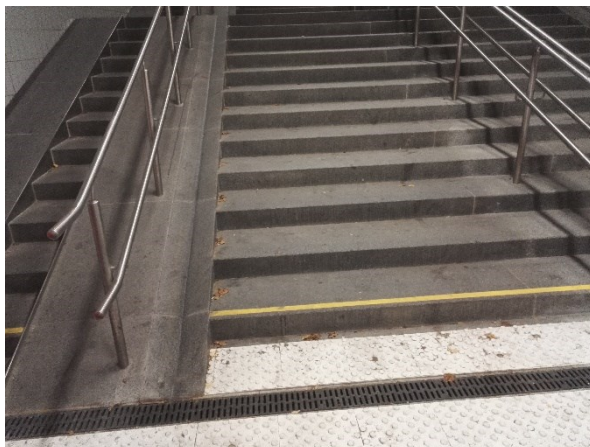
Erhöhung des Komforts und der Durchlässigkeit für den Radverkehr mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

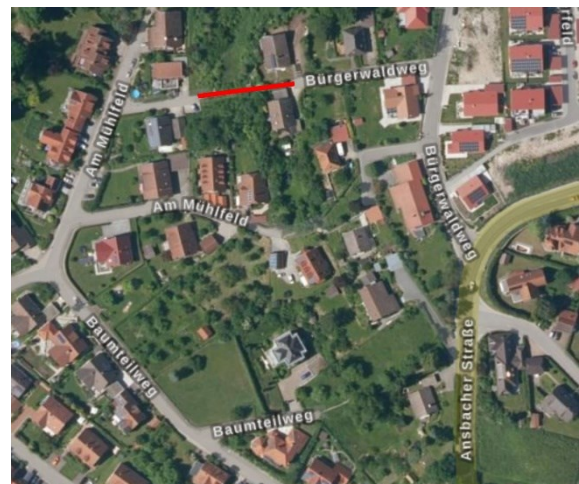
Die Treppe zwischen dem Bürgerwaldweg und Am Mühlfeld ist derzeit für den Radfahrer nicht passierbar. Die Strecke stellt eine schnelle und direkte bzw. quaterverbindende Verknüpfung dar. Daher sollte überprüft werden, ob eine Ergänzung mit einer Rampe zum Schieben des Rads oder eine Schieberille möglich ist.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme/ größere bauliche Maßnahme
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Rad-Schieberinne am Bahnhof Buchloe



Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Nürnberger Straße

Süd-/Westseite – zwischen Ansbacher Straße und Hohenberger Straße



Maßnahmennummer:	3.1.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg bzw. Benutzungspflicht unbegründet.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Aufhebung bzw. Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Nürnberger Straße zwischen Ansbacher Straße und Hohenberger Straße (Süd- bzw. Westseite) durch Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“, Ersetzen durch Z. 239 „Fußweg“ + Z. 1022-10 „Radfahrer frei“) in Fahrtrichtung.</p> <p>Falls die Errichtung einer eigenständigen Radverkehrsanlage auf der Nord- bzw. Ostseite nicht möglich sein sollte, ist in Fahrtrichtung zusätzlich Zeichen 1000-31 „Verkehr in beide Richtungen“ sowie an Einmündungen Zeichen 138-10 „Achtung Radfahrer“ anzubringen. In Gegenrichtung sind die Zeichen 239 + 1022-10 („Fußweg“ + „Radfahrer frei“) ausreichend.</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:	
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p> <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Falls eigenständige Radverkehrsanlage auf Nord- bzw. Ostseite nicht möglich, zusätzliche Beschilderung in Fahrtrichtung und an Einmündungen:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>Z. 1000-31 StVO</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Z. 138-10 StVO</p> </div> </div>

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Nürnberger Straße



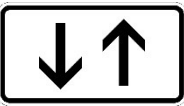
Nordseite – zwischen Hohenloher Straße und Straße Richtung Bärenloch Bikepark



Maßnahmennummer:	3.1.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Aufhebung bzw. Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Nürnberger Straße zwischen Hohenloher Straße und der Straße Richtung Bärenloch Bikepark (Nordseite) durch Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“, Ersetzen durch Z. 239 „Fußweg“ + Z. 1022-10 „Radfahrer frei“) in Fahrtrichtung.</p> <p>Aufgrund einer sichereren Quermöglichkeit auf Höhe der Hohenloher Straße (vor allem auch in Verbindung mit der neu entstehenden Mittelinsel, vgl. Maßnahme 1.6.1) anstelle des Kurvenbereichs, sollte eine beidseitige Nutzungsmöglichkeit bestehen bleiben. Daher ist in Fahrtrichtung zusätzlich Zeichen 1000-31 „Verkehr in beide Richtungen“ anzubringen. In Gegenrichtung sind die Zeichen 239 + 1022-10 („Fußweg“ + „Radfahrer frei“) ausreichend.</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht.</p>

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>   <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Zusätzliche Beschilderung in Fahrtrichtung:</p>  <p>Z. 1000-31 StVO</p>	

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Hohenberger Straße (Nord)


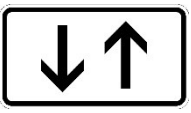

Ostseite – zwischen Johannes-Marohn-Straße und Ortsausgang Richtung Hohenberg



Maßnahmennummer:	3.1.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Aufhebung bzw. Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf dem Zweirichtungsradweg an der Hohenberger Straße zwischen Johannes-Marohn-Straße und Ortsausgang Richtung Hohenberg (Ostseite) durch Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“, Ersetzen durch Z. 239 „Fußweg“ + Z. 1022-10 „Radfahrer frei“) in Fahrtrichtung.</p> <p>Falls die Errichtung einer eigenständigen Radverkehrsanlage auf der Westseite nicht möglich sein sollte, ist in Fahrtrichtung zusätzlich Zeichen 1000-31 „Verkehr in beide Richtungen“ sowie an Einmündungen Zeichen 138-10 „Achtung Radfahrer“ anzubringen. In Gegenrichtung sind die Zeichen 239 + 1022-10 („Fußweg“ + „Radfahrer frei“) ausreichend.</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:	
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Falls eigenständige Radverkehrsanlage auf Nord- bzw. Ostseite nicht möglich, zusätzliche Beschilderung in Fahrtrichtung und an Einmündungen:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 1000-31 StVO</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 138-10 StVO</p> </div> </div>

Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht

Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße


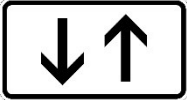

Süd-/ Westseite – zwischen Ansbacher Straße
und Neunstetterstraße bzw. St2249



Maßnahmennummer:	3.1.4
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Benutzungspflichtiger Radweg.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Aufhebung bzw. Überprüfung der Radwegbenutzungspflicht auf dem (Zweirichtungs-)Radweg Am Wasserturm und der Stegbrucker Straße zwischen Ansbacher Straße und Neunstetterstraße bzw. der St2249 (Süd- bzw. Westseite) durch Umwandlung in ein Benutzungsrecht (Entfernung von Z. 240 „gemeinsamer Fuß- und Radweg“, Ersetzen durch Z. 239 „Fußweg“ + Z. 1022-10 „Radfahrer frei“) in Fahrtrichtung.</p> <p>Falls die Errichtung einer eigenständigen Radverkehrsanlage auf der Nord- bzw. Ostseite nicht möglich sein sollte, ist in Fahrtrichtung zusätzlich Zeichen 1000-31 „Verkehr in beide Richtungen“ sowie an Einmündungen Zeichen 138-10 „Achtung Radfahrer“ anzubringen. In Gegenrichtung sind die Zeichen 239 + 1022-10 („Fußweg“ + „Radfahrer frei“) ausreichend.</p> <p>Die Radwegbenutzungspflicht darf nur dort angeordnet werden wo sie zwingend notwendig ist, d.h. eine Gefährdung besteht, die über das übliche Maß hinausgeht. Linke Radwege können zusätzliche Gefährdungen an den Knotenpunkten verursachen (insbes. für „schnelle“ Radler).</p>

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:	
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Falls eigenständige Radverkehrsanlage auf Nord- bzw. Ostseite nicht möglich, zusätzliche Beschilderung in Fahrtrichtung und an Einmündungen:</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 1000-31 StVO</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>Z. 138-10 StVO</p> </div> </div>

Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Hohenloher Straße



Maßnahmennummer:	3.2.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Hohenloher Straße ist als Sackgasse ausgeschildert. Der Fuß- und Radverkehr kann durch einen Weg zur Frankenstraße und weiter auf den Bayernring gelangen. Insgesamt besteht somit eine Verbindung zwischen Nürnberger Straße und Hohenberger Straße. Die Straße sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden. Voraussetzung: Radverkehr wird auf dem bislang unbeschilderten Weg zugelassen bzw. nicht unnötig ausgeschlossen (vgl. Maßnahmen 3.4.2), was im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend wäre. Ggf. ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p> <p>Z. 357-50 StVO</p>	<p>Alternativ, falls Öffnung für Radverkehr nicht erwünscht:</p> <p>Z. 357-51 StVO</p>	

Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Münchener Straße

Straße zu Kita St. Vitus



Maßnahmennummer:	3.2.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der verkehrsberuhigte Abschnitt der Münchener Straße, welcher zur Kita St. Vitus führt, ist als Sackgasse ausgeschildert. Der Fuß- und Radverkehr kann durch den gemeinsamen Fuß- und Radweg Richtung Norden zur Nürnberger Straße sowie zum Freibad und den Schulen gelangen. Die Straße sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden.

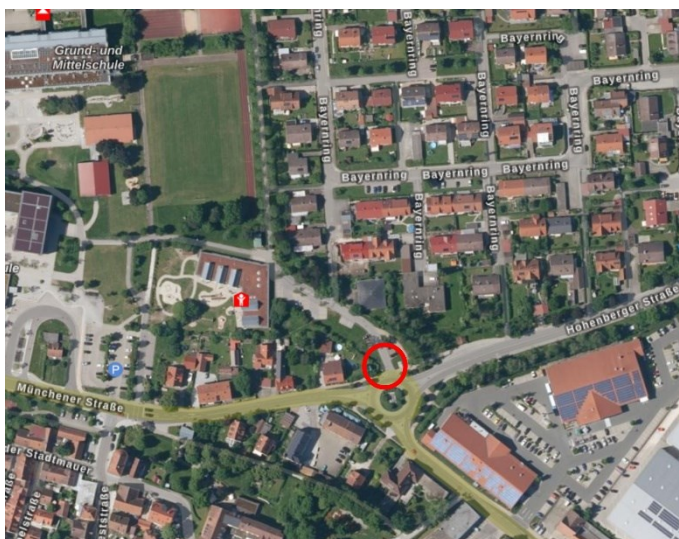
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ersetzen
durch:



Z. 357-50 StVO



Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Zur Schwedenschanz



Maßnahmennummer:	3.2.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Straße Zur Schwedenschanz ist als Sackgasse ausgeschildert. Zumindest Fußgänger können derzeit über eine Treppe zum Martinsberg gelangen. Eine Öffnung für Radfahrer (z.B. Rampe zum Schieben des Rads o.ä. (vgl. Maßnahme 2.2.2) ist zu überprüfen. Die Straße bzw. der Weg, welcher als Parallelstrecke zur viel befahrenen Ansbacher Straße genutzt werden kann, sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden. Falls eine Öffnung für den Radverkehr nicht Realisierbar sein sollte, ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ersetzen
durch:

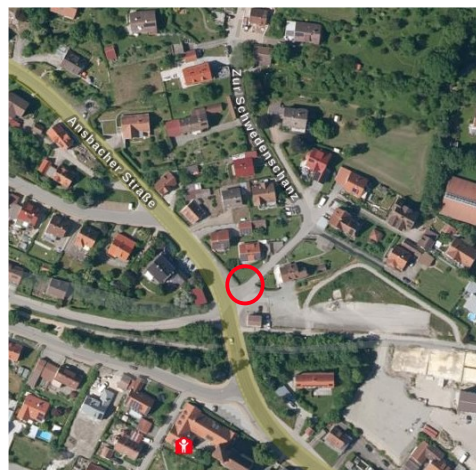


Z. 357-50 StVO

Alternativ, falls Öffnung
für Radverkehr nicht
möglich:



Z. 357-51 StVO



Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Memelweg



Maßnahmennummer:	3.2.4
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Memelweg ist als Sackgasse ausgeschildert. Zumindest Fußgänger können derzeit über eine Treppe zur evangelischen Kirche an der Ansbacher Straße gelangen. Eine Öffnung für Radfahrer (z.B. Rampe zum Schieben des Rads o.ä., vgl. Maßnahme 2.2.3) ist zu überprüfen. Die Straße bzw. der Weg, welcher als Parallelstrecke und Abkürzung zur viel befahrenen Ansbacher Straße genutzt werden kann, sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden. Falls eine Öffnung für den Radverkehr nicht Realisierbar sein sollte, ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ersetzen
durch:



Z. 357-50 StVO

Alternativ, falls Öffnung
für Radverkehr nicht
möglich:



Z. 357-51 StVO



Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Lehrberger Straße



Maßnahmennummer:	3.2.5
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Lehrberger Straße ist als Sackgasse ausgeschildert. Der Fuß- und Radverkehr kann über verschiedene Wege zur Königsberger Straße, Melker Straße oder dem Weg zwischen Königsberger Straße und Melker gelangen. Die Straße sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden.

Voraussetzung: Radverkehr wird auf den bislang unbeschilderten Wegen zugelassen bzw. nicht unnötig ausgeschlossen (vgl. Maßnahmen 3.4.12, 3.4.17), was im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend wäre.

Ggf. ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ersetzen
durch:

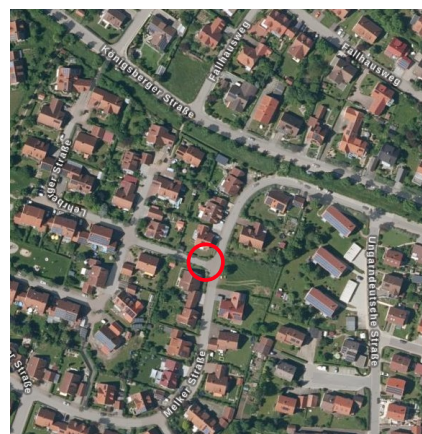


Z. 357-50 StVO

Alternativ, falls
Radverkehr nicht
erwünscht:



Z. 357-51 StVO



Beschilderung als durchlässige Sackgasse



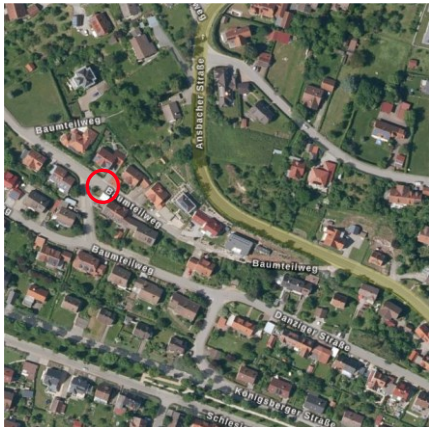
Baumteilweg



Maßnahmennummer:	3.2.6
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Baumteilweg ist als Sackgasse ausgeschildert. Der Fuß- und Radverkehr kann durch einen Weg zur Ansbacher Straße gelangen. Die Straße sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden. Voraussetzung: Von der Ansbacher Straße kommend ist der Baumteilweg bislang mit „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z. 250) beschildert. Radverkehr sollte auch hier zugelassen werden (vgl. Maßnahme 3.5.3). Eine Sperrung für den Radverkehr wäre im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Ggf. ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 357-50 StVO</p>	<p>Alternativ, falls Radverkehr nicht erwünscht:</p>  <p>Z. 357-51 StVO</p>	

Beschilderung als durchlässige Sackgasse

Bürgerwaldweg



Maßnahmennummer:	3.2.7
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf durchlässige Sackgasse.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Bürgerwaldweg ist als Sackgasse ausgeschildert. Zumindest Fußgänger können derzeit über eine Treppe ans Mühlfeld gelangen. Eine Öffnung für Radfahrer (z.B. Rampe zum Schieben des Rads o.ä., vgl. Maßnahme 2.2.7) ist zu überprüfen. Die Straße bzw. der Weg, welcher als Parallelstrecke und Abkürzung zur viel befahrenen Ansbacher Straße und der Umfahrung Stegbrucker Straße und Am Wasserturm genutzt werden kann, sollte als durchlässige Sackgasse für Fußgänger und Radverkehr (Z. 357-50) beschildert werden. Falls eine Öffnung für den Radverkehr nicht Realisierbar sein sollte, ist zumindest eine Beschilderung als durchlässige Sackgasse für Fußgänger (Z. 357-51) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ersetzen
durch:

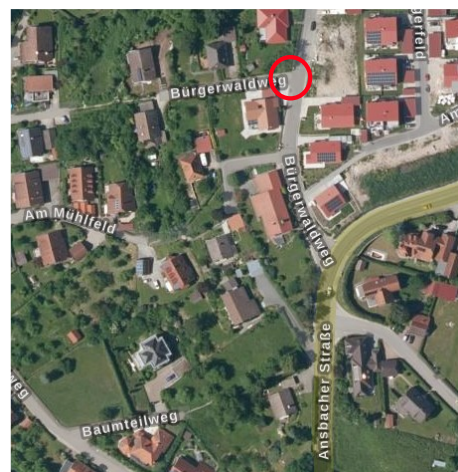


Z. 357-50 StVO

Alternativ, falls Öffnung
für Radverkehr nicht
möglich:



Z. 357-51 StVO



Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg



Maßnahmennummer:	3.3.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Pfarrer-Speinkle-Straße und dem nördlich liegenden landwirtschaftlichen Weg (künftige Radverbindung, vgl. Maßnahme 4.1.2) ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Zusätzlich sollte die vorhandene Umlaufsperre für eine bessere Passierbarkeit mit dem Rad entfernt bzw. den Richtlinien angepasst werden (vgl. Maßnahme 4.2.1).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Frankenstraße – gemeinsamer Fuß- und Radweg zw. Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße



Maßnahmennummer:	3.3.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Frankenstraße und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und dem Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	
--	--	--

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)



Maßnahmennummer:	3.3.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die drei Wege zwischen Bayernring und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und dem Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße sind durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Zusätzlich sollten die vorhandenen Umlaufsperrn für eine bessere Passierbarkeit mit dem Rad entfernt bzw. den Richtlinien angepasst werden (vgl. Maßnahme 4.2.2).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	
--	--	--

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Bayernring

Verbindungsweg im Wohngebiet zwischen Hs.-Nr. 40 und 42, Richtung Hs.-Nr. 69



Maßnahmennummer:	3.3.4
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Verbindungsweg im Wohngebiet Bayernring (zwischen Hs.-Nr. 40 und 42, Richtung Hs.-Nr. 69) ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Zusätzlich sollte die vorhandene Umlaufsperrung für eine bessere Passierbarkeit mit dem Rad entfernt bzw. den Richtlinien angepasst werden (vgl. Maßnahme 4.2.3).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:



Z. 1022-10 StVO

Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:



Z. 240 StVO



Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Bayernring – Hohenberger Straße




Bei Kita St. Vitus



Maßnahmennummer:	3.3.5
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Bayernring und dem Parkplatz bei der Kita St. Vitus ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Hohenberger Straße – Anthemis-Apotheke



Maßnahmennummer:	3.3.6
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen der Hohenberger Straße und der Anthemis-Apotheke ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr




Fuggerstraße – Altmühlhaag



Maßnahmennummer:	3.3.7
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Fuggerstraße und Altmühlhaag ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Weg zwischen Münchener Straße – Neunstetterstraße (St2248)

Stadtgraben



Maßnahmennummer:	3.3.8
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Münchener Straße und Neunstetterstraße (im Stadtgraben) ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Durch die Freigabe dieses Fußwegs für den Radverkehr kann in Verbindung mit dem Altmühlhaag und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg im Schlosspark ein geschlossener, autofreier Ring um die Altstadt für den Radverkehr geschaffen werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	
--	--	--

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr

Schlesierstraße – Sudetenstraße (Nordost)



Maßnahmennummer:	3.3.9
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Schlesierstraße und Sudetenstraße (Nordost) ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	
--	--	--

Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr



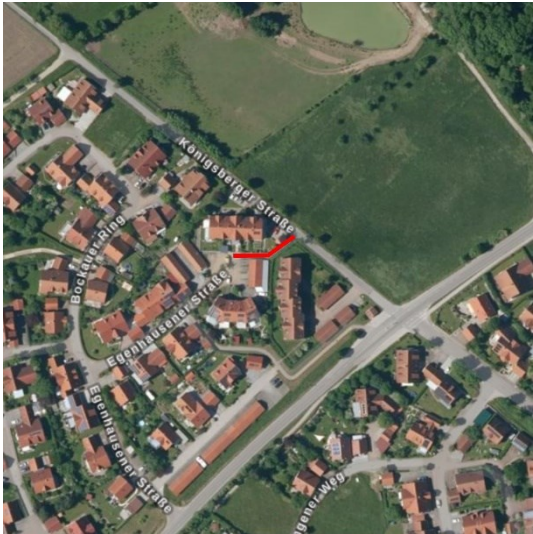
Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – Egenhauser Straße



Maßnahmennummer:	3.3.10
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Freigabe des Fußwegs (Z. 239) für den Radverkehr.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und Egenhauser Straße ist durch die Beschilderung als Fußweg (Z. 239) nicht für den Radverkehr freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Deshalb soll die Beschilderung mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ergänzt werden oder alternativ eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg




Schernberg – Nürnberger Straße



Maßnahmennummer:	3.4.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Schernberg und Nürnberger Straße ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg




Hohenloher Straße – Frankenstraße



Maßnahmennummer:	3.4.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Hohenloher Straße und Frankenstraße ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Zusätzlich sollte der Bordstein an der Ein- bzw. Ausfahrt in der Hohenloher Straße im Sinne einer direkten Wegführung und einer komfortablen Passierbarkeit (auch für Kinderwagen und Rollstuhlfahrer) abgesenkt werden (vgl. Maßnahme 4.3.1).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Frankenstraße – Bayernring



Maßnahmennummer:	3.4.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Frankenstraße und Bayernring ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quatierverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:

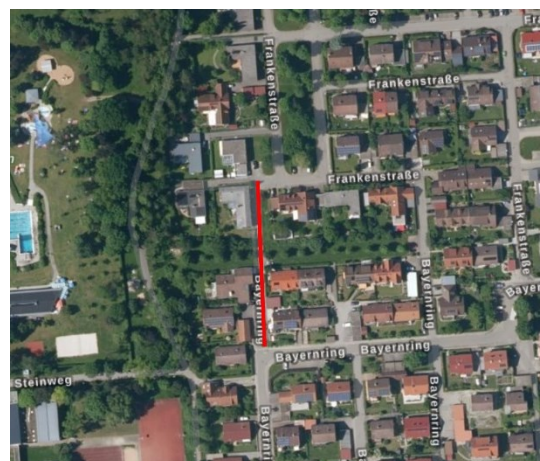


Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Nürnberger Straße – Hohenberger Straße (2x)

Zwischen Hs.-Nr. 23/ 25; 4/ 14 (Nürnberger Straße) und Hs.-Nr. 2/ 39; 5/ 7 (Hohenberger Straße)



Maßnahmennummer:	3.4.4
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die beiden Wege zwischen Nürnberger Straße (zwischen Hs.-Nr. 23 und 25 und zwischen Hs.-Nr. 2 und 39) und der Hohenberger Straße (zwischen Hs.-Nr. 2 und 39 und zwischen Hs.-Nr. 5 und 7) sind bislang nicht beschildert. Um die abkürzenden und quartierverbindenden Wege deutlich als solche erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Zusätzlich sollten die Bordsteine an der jeweiligen Ein- bzw. Ausfahrt (sowohl in der Nürnberger- als auch in der Hohenberger Straße) im Sinne einer direkten Wegführung abgesenkt sowie in der südlich gelegenen Verbindung der Oberflächenbelag ertüchtigt (vgl. Maßnahme 4.1.1) werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:

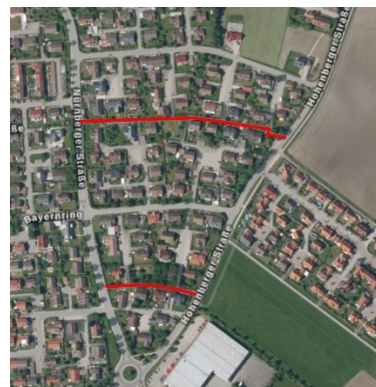


Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben



Maßnahmennummer:	3.4.5
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Josef-Brumberger-Straße und Am Klingengraben ist bislang nicht beschildert. Baulich und optisch ist der Weg bereits als gemeinsamer Fuß- und Radweg strukturiert. Um diesen auch als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Zusätzlich sollten die vorhanden, unbeleuchteten Hindernisse (Steine) entfernt bzw. den Richtlinien angepasst werden (vgl. Maßnahme 4.2.4), um eine potenzielle Unfallgefahr vermeiden zu können.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg




Am Kienberg – Klingengraben



Maßnahmennummer:	3.4.6
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Am Kienberg und Klingengraben ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Industriestraße – Bahnhofstraße (St2249)

Parallele Wegführung bei altem Aldi



Maßnahmennummer:	3.4.7
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Industriestraße und Bahnhofstraße (parallele Wegführung bei altem Aldi) ist bislang nicht beschildert. Er stellt eine kurze, autofreie Alternative zur parallelen Industriestraße dar und verhindert ein potenzielles Unfallrisiko, welches durch die dort befindlichen quer angeordneten Stellplätze entstehen kann. Daher sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Deocarplatz

Weg entlang der Wolfhard-Schule



Maßnahmennummer:	3.4.8
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg am Deocarplatz, entlang der Wolfhard-Schule ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

**Schießwasen (St2248)
(Storchenturm) – Winner Weg**
Östliches Altmühlhaag



Maßnahmennummer:	3.4.9
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Das östliche Altmühlhaag zwischen Schießwasen bzw. Storchenturm und dem Winner Weg ist bislang nicht beschildert. Mit diesem Weg kann in Verbindung mit dem westlichen Altmühlhaag und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg im Stadtgraben ein geschlossener, autofreier Ring um die Altstadt für den Radverkehr geschaffen werden. Daher sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität. Ein Winterdienst ist hier dementsprechend erforderlich.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg





Steinweg – Münchener Straße – Fuß- und Radweg zw. Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße

Maßnahmennummer:	3.4.10
Kategorie:	Beschilderung



Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg im Schul- und Sportgelände zwischen Steinweg, Münchener Straße und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße ist bislang nicht beschildert. Der Weg stellt zum einen eine wichtige Ost-West-Verbindung dar, welche im künftigen Routennetz als Hauptroute genutzt und ausgeschildert werden soll, zum anderen dient er als Hauptzubringer von Süden kommen zu den Schulen. Die Radwegführung Richtung Süden zum Busbahnhof und dem Parkplatz sollte im selben Zuge nochmals überplant werden (vgl. Maßnahme 1.5.6). Um diesen als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
Beschilderung als:	Alternativ:	
 Z. 240 StVO	  Z. 239 + Z. 1022-10 StVO	

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Melker Straße/ Ungarndeutsche Straße – Neunstetterstraße (St2249)

Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	3.4.11
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Melker Straße, Ungarndeutsche Straße und dem Fußweg „Radfahrer frei“ entlang der Neunstetterstraße ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Lehrberger Straße – Melker Straße



Maßnahmennummer:	3.4.12
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Lehrberger Straße und Melker Straße ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Auracher Straße – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249



Maßnahmennummer:	3.4.13
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Auracher Straße und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg parallel zur St2249 ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quatierverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:



Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Bockauer Ring – Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und gemeinsamem Fuß- und Radweg parallel St2249






Maßnahmennummer:	3.4.14
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Bockauer Ring und dem Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und dem gemeinsamem Fuß- und Radweg parallel zur St2249 ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

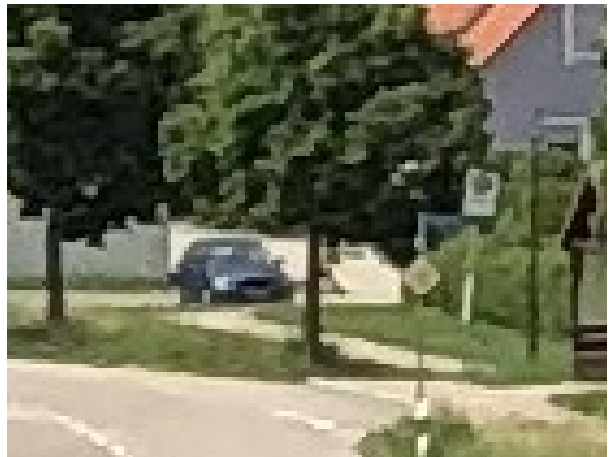
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	
--	--	--

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Stegbrucker Straße – Egenhausener Straße



Maßnahmennummer:	3.4.15
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Keine Beschilderung.

Ziel:

Schaffung eines engmaschigen Radfahernetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“;
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Weg zwischen Stegbrucker Straße und Egenhausener Straße ist bislang nicht beschildert. Um den abkürzenden und quatierv verbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Beschilderung als:

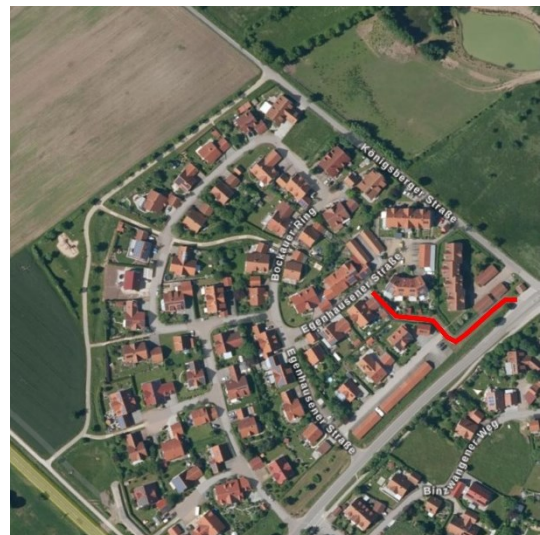


Z. 240 StVO

Alternativ:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg

Ladwirtschaftlicher Weg parallel zu Am Schrotfeld



Maßnahmennummer:	3.4.16
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Beschilderung als Fuß- und Radweg bzw. Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der landwirtschaftliche Weg parallel zu Am Schrotfeld ist bislang nicht beschildert und zum Teil zusätzlich durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) für den Radverkehr gesperrt. Um Radverkehr vom Verbot auszunehmen und den abkürzenden und quaterverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte das Zeichen 250 kurzfristig entfernt werden (vgl. Maßnahme 3.5.1) und langfristig, im Zuge des Siedlungsneubaus („Schrotfeld“), eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Vorhandene Beschilderung entfernen:</p>  <p>Z. 250 StVO</p>

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg




**Königsberger Straße –
Melker Straße –
Neunstetterstraße (St2249)**
Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	3.4.17
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlende Beschilderung als Fuß- und Radweg bzw. Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.
Ziel:
Schaffung eines engmaschigen Radfahrnetzes mit dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“; Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes; Wertschätzung gegenüber den Radfahrern.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Königsberger Straße, Melker Straße und dem Fußweg „Radfahrer frei“ entlang der Neunstetterstraße ist bislang nicht beschildert und zum Teil zusätzlich durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) für den Radverkehr gesperrt. Um Radverkehr vom Verbot auszunehmen und den abkürzenden und quatierverbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte das Zeichen 250 entfernt werden und eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Vorhandene Beschilderung entfernen:</p>  <p>Z. 250 StVO</p>

Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg



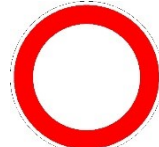
Königsberger Straße (alte Bahntrasse) – gemeinsamer Fuß- und Radweg parallel St2249



Maßnahmennummer:	3.4.18
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Keine Beschilderung.
Ziel:
Fehlende Beschilderung als Fuß- und Radweg bzw. Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Königsberger Straße (alte Bahntrasse) und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg parallel der St2249 ist bislang nicht beschildert und zum Teil zusätzlich durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“) für den Radverkehr gesperrt. Um Radverkehr vom Verbot auszunehmen und den abkürzenden und quatierv verbindenden Weg deutlich als solchen erkennbar und auch im Winter nutzbar zu gestalten (bei dementsprechender Beschilderung Winterdienst erforderlich!), sollte das Zeichen 250 entfernt werden und eine Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg (Z. 240) oder eine Beschilderung mit Zeichen 239 („Fußweg“) + Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) erfolgen. Fußgänger haben im Zweifelsfall Priorität.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Vorhandene Beschilderung entfernen:</p>  <p>Z. 250 StVO</p>

Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr

Landwirtschaftlicher Weg parallel zu Am Schrotfeld



Maßnahmennummer:	3.5.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.
Ziel:
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Durchfahrt für den Radverkehr am landwirtschaftlichen Weg, parallel zu Am Schrotfeld, ist durch die Beschilderung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z. 250) nicht freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Der Radverkehr sollte daher kurzfristig vom Verbot ausgenommen werden. Dies kann entweder durch Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Z. 1022-10) oder durch Beschilderung „Verbot für Kraftfahrzeuge“ (Z. 260) erfolgen. Langfristig gesehen ist im Zuge des Neubaugebiets „Schrotfeld“ ein Ausbau als gemeinsamer Fuß- und Radweg oder als Fußweg mit „Radfahrer frei“ (vgl. Maßnahme 3.4.16) zu empfehlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 260 StVO</p>	

Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr

Wolfhardstraße



Maßnahmennummer:	3.5.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Durchfahrt für den Radverkehr ist in der Wolfhardstraße durch die Beschilderung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z. 250) nicht freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Der Radverkehr sollte daher durch das Zusatzschild „Radfahrer und Anlieger frei“ (Z. 1020-12) vom Verbot ausgenommen werden.

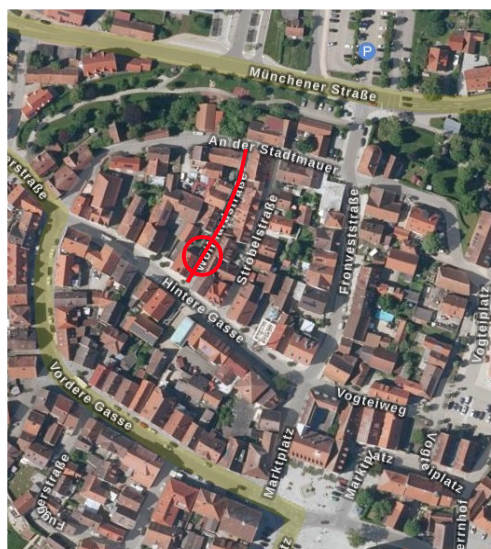
Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ergänzen
mit:



Z. 1020-12 StVO



Freigabe der gesperrten Straße mit Zeichen 250 für den Radverkehr



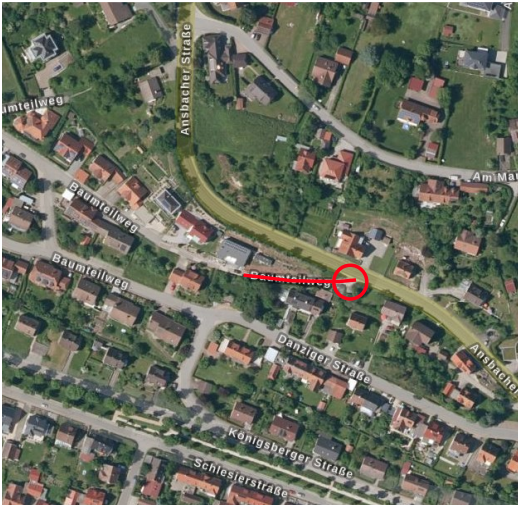
Baumteilweg



Maßnahmennummer:	3.5.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Durchfahrt für den Radverkehr durch Zeichen 250 („Verbot für Fahrzeuge aller Art“ – Fahrräder sind Fahrzeuge) nicht freigegeben.
Ziel:
Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Durchfahrt für den Radverkehr ist im Bauteilweg, von der Ansbacher Straße kommend, durch die Beschilderung „Verbot für Fahrzeuge aller Art“ (Z. 250) nicht freigegeben. Eine Notwendigkeit für den Ausschluss des Radverkehrs ist nicht ersichtlich und ist im Sinne einer Erhöhung der Durchlässigkeit des Radwegenetzes nicht zielführend. Der Radverkehr sollte daher vom Verbot ausgenommen werden. Dies kann durch Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Z. 1022-10) oder durch Beschilderung „Verbot für Kraftfahrzeuge“ (Z. 260) erfolgen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1022-10 StVO</p>	<p>Alternativ, vorhandene Beschilderung ersetzen durch:</p>  <p>Z. 260 StVO</p>	

Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit

Karlsbader Straße/ Neunstetterstraße (St2249)

Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	3.6.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Unklare Situation durch missverständliche Beschilderung; unnötige Vorfahrtachten-Regelung für Radfahrer; fehlende Sicherheitsvorkehrungen für den Radverkehr.
Ziel:
Beseitigung missverständlicher Beschilderung; Zügiges Vorankommen des Radverkehrs; Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Radfahrer sind auf dem Fußweg mit „Radfahrer frei“ entlang der Neunstetterstraße (St2249) Richtung Osten an der Einmündung zur Karlsbader Straße durch die Beschilderung mit Zeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) wartepflichtig. Auch der Kfz-Verkehr aus der Karlsbader Straße kommend ist in der Wartepflicht. Da der Radfahrer im Zuge der vorfahrtsberechtigten Straße verkehrt und der Fußweg nicht mehr als fünf Meter von der Straße abgesetzt ist, sollte die Vorfahrtgewähren-Regelung in der Neunstetterstraße entfernt werden. Bis dato ist der Fußweg für Radfahrer in beide Richtung freigegeben, daher ist für den Kfz-Verkehr aus der Karlsbader Straße kommend das Zusatzzeichen 1000-32 („Kreuzender Radverkehr von links und rechts“) anzubringen. Zusätzlich sollte eine Blockmarkierung parallel zur Neunstetterstraße angebracht werden. Im Zuge einer Ertüchtigung der Radverkehrsanlage (vgl. Maßnahme 1.3.1) sollte die Einfahrt des Fußwegs in Richtung Neunstetterstraße vorbereitet werden (Grünstreifen entfernen + Bordsteinabsenkung).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:		
<p>Vorhandene Beschilderung für den Radverkehr in der Neunstetterstraße entfernen:</p>  <p>Z. 205 StVO</p>	<p>Vorhandene Beschilderung für den Kfz-Verkehr aus der Karlsbader Straße kommend ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1000-32 StVO</p>	

Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit

Melker Straße/ Neunstetterstraße (St2249)

Fußweg „Radfahrer frei“



Maßnahmennummer:	3.6.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Beschilderung entspricht nicht den Empfehlungen.

Ziel:

Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Das Zeichen 239 („Fußweg“) mit Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“) ist an der Neunstetterstraße, Einmündung Melker Straße am Ortsschild „Herrieden“ angebracht. Da das Zeichen 239 am Schild und das Zusatzzeichen 1022-10 am Mast des Ortsschildes angebracht ist und nicht unmittelbar untereinandersteht, ist dieses schlecht lesbar. Daher wird empfohlen, die Zeichen 239 + 1022-10 auf der linken Seite, am Lichtmasten zu integrieren (Fuß- und Radwegeschilder können auch auf der linken Seite angebracht werden).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung auf linker
Seite, am Masten der
Straßenbeleuchtung
anbringen:



Z. 239 + Z. 1022-10
StVO



Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit


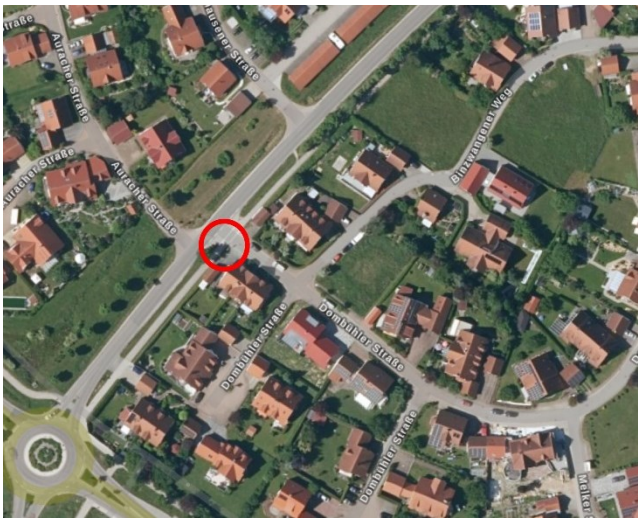
Stegbrucker Straße/ Dombühler Straße



Maßnahmennummer:	3.6.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Beschilderung entspricht nicht den Empfehlungen.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Das Zeichen 240 („gemeinsamer Fuß- und Radweg“) ist an der Dombühler Straße, Ecke Stegbrucker Straße am Zeichen 274.1 bzw. 274.2 (Beginn bzw. Ende „Zone 30“) angebracht. Das Schild ist von Radfahrern, welche auf dem gemeinsamen Fuß- und Radweg von Norden kommend auf der Stegbrucker Straße verkehren, nicht lesbar. Da zudem eine Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht empfohlen wird (vgl. Maßnahme 3.1.4), sollte das Zeichen 240 entfernt werden und durch Zeichen 239 („Fußweg“) mit Zusatzzeichen 1022-20 („Radfahrer frei“), als eigenständiges Schild auf der rechten Seite des Fußwegs (in Fahrtrichtung Süden), ersetzt werden.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:	
<p>Vorhandene Beschilderung, als eigenständiges Schild, ersetzen durch:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	

Überprüfung der Beschilderung auf Sinnhaftigkeit

Am Wasserturm/ Stegbrucker Straße (3x)



Maßnahmennummer:	3.6.4
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Unsystematische Beschilderung, abrupte Änderung der Beschilderung zwischen Fußweg (Z. 239) und benutzungspflichtigem Fuß- und Radweg (Z. 240) ohne adäquatem Übergang.

Ziel:

Durchgehende, konsistente Beschilderung.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Gehsteig entlang Am Wasserturm ist vom Knotenpunkt Ansbacher Straße Richtung Westen zunächst als benutzungspflichtiger Radweg (Z. 240) ausgeschildert. Im weiteren Verlauf der Stegbrucker Straße, Einmündung Bürgerwaldweg wechselt die Beschilderung abrupt zu einem Fußweg, welcher nicht für den Radverkehr freigegeben ist (Z. 239). An der Einmündung zur Taubenzeller Straße ändert sich die Beschilderung wiederum zu einem benutzungspflichtigen Radweg, ohne adäquatem Übergang. Die Benutzungspflicht sollte in jedem Falle aufgehoben werden (vgl. Maßnahme 3.1.4), die Beschilderung sollte dann auch dementsprechend entlang des kompletten Straßenverlaufs einheitlich gestaltet werden. Es ist zu empfehlen auf der Nord- bzw. Westseite eine eigenständige Radverkehrsanlage zu errichten (vgl. Maßnahme 1.2.13), womit ein Nutzungsrecht für Radfahrer in Gegenrichtung hinfällig wäre. Sollte dies nicht Realisierbar sein, ist abzuwägen, ob ein durchgehendes Nutzungsrecht zugelassen wird oder nicht (evtl. Gefahr durch „schnell fahrende“ Radler bergab!).

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Fußweg ohne „Radfahrer frei“ in der Stegbrucker Straße, Richtung Süden



Hinweis auf „Radfahrer frei“ in Gegenrichtung bei Einfahrt in Einbahnstraße

An der Stadtmauer



Maßnahmennummer:	3.7.1
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt in die Einbahnstraße.

Ziel:

Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben; Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Einbahnstraße An der Stadtmauer/Vogteiplatz ist für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Bei der Einfahrt in diese Einbahnstraße fehlt ein entsprechender Hinweis auf die Freigabe für den Radverkehr. Eine Ergänzung mit dem Zusatzzeichen „Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ (Z. 1000-32) wird hinsichtlich straßenrechtlicher Vorgaben und der Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr empfohlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Vorhandene
Beschilderung ergänzen
mit:



Z. 1000-32 StVO



Bestehende Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung

Hinweis auf „Radfahrer frei“ in Gegenrichtung bei Einfahrt in Einbahnstraße

Vogteiweg



Maßnahmennummer:	3.7.2
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:

Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt in die Einbahnstraße.

Ziel:

Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben; Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Einbahnstraße Vogteiweg ist für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Bei der Einfahrt in diese Einbahnstraße fehlt ein entsprechender Hinweis auf die Freigabe für den Radverkehr. Eine Ergänzung mit dem Zusatzzeichen „Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ (Z. 1000-32) wird hinsichtlich straßenrechtlicher Vorgaben und der Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr empfohlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1000-32 StVO</p>	 <p>Bestehende Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung</p>
--	--

Hinweis auf „Radfahrer frei“ in Gegenrichtung bei Einfahrt in Einbahnstraße

Deocarplatz



Maßnahmennummer:	3.7.3
Kategorie:	Beschilderung

Mangel:
Fehlender Hinweis auf Freigabe der Einbahnstraße für Radfahrer in Gegenrichtung bei Einfahrt in die Einbahnstraße.
Ziel:
Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben; Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die Einbahnstraße Vogteiweg ist für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben. Bei der Einfahrt in diese Einbahnstraße fehlt ein entsprechender Hinweis auf die Freigabe für den Radverkehr. Eine Ergänzung mit dem Zusatzzeichen „Kreuzender Radverkehr von links und rechts“ (Z. 1000-32) wird hinsichtlich straßenrechtlicher Vorgaben und der Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr empfohlen.

Umsetzung:	verkehrsrechtlich
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Vorhandene Beschilderung ergänzen mit:</p>  <p>Z. 1000-32 SVO</p>	 <p>Bestehende Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung</p>
---	--

Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Weg zwischen Hohenloher Straße und Frankenstraße



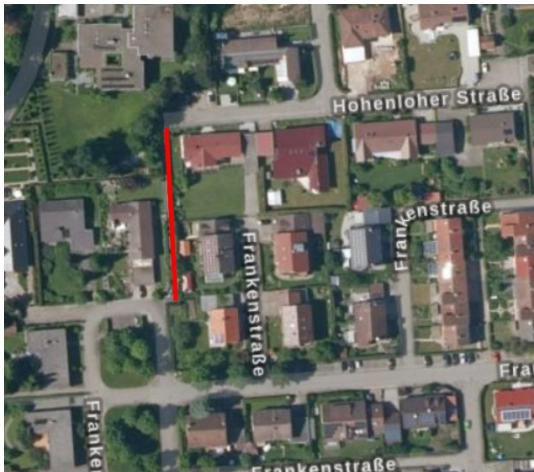


Maßnahmennummer:	4.1.1
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven quartierverbindenden Geh-/ und Radwegs abseits der Hauptverkehrsstraßen (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Hohenloher Straße und Frankenstraße ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt und dementsprechend beschildert werden (vgl. Maßnahme 3.4.2). Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	
--	--	--

Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Landwirtschaftlicher Weg zwischen Nürnberger Straße – Hohenberger Straße






Maßnahmennummer:	4.1.2
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand; Oberflächenbelag nicht als Hauptroute für den Radverkehr tauglich.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven quatierv verbindenden Geh-/ und Radwegs bzw. einer Hauptroute für den Radverkehr abseits der Hauptverkehrsstraßen (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der landwirtschaftliche Weg zwischen Nürnberger Straße und Hohenberger Straße ist bislang für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Schotterwegs, der als künftige Ost-West-Achse (Hauptroute) dienen soll, soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut und dementsprechend beschildert werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges. Eine Asphaltierung ist nicht zwangsweise notwendig.

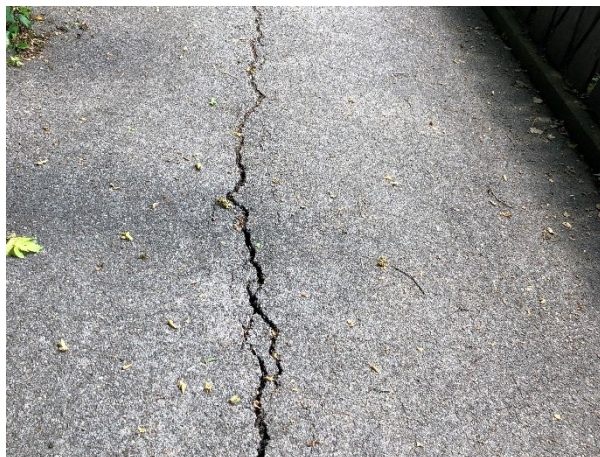
Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	
--	--	--

Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Weg zwischen Nürnberger Straße – Hohenberger Straße



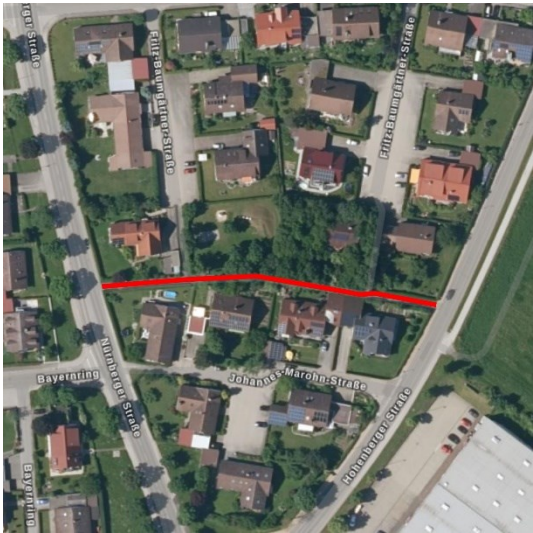


Maßnahmennummer:	4.1.3
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven quaterverbindenden Geh-/ und Radwegs abseits der Hauptverkehrsstraßen (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Weg zwischen Nürnberger Straße und Hohenberger Straße ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt und dementsprechend beschildert werden (vgl. Maßnahme 3.4.4). Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>Beschilderung als:</p>  <p>Z. 240 StVO</p>	<p>Alternativ:</p>  <p>Z. 239 + Z. 1022-10 StVO</p>	
--	--	--

Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Fußweg „Radfahrer frei“ Hohenberger Straße

Südseite, zwischen Kreisel Nürnberger Straße/
Hohenberger Straße/ Industriestraße und Kreisel
Hohenberger Straße/ Münchener Straße



Maßnahmennummer:	4.1.4
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.

Ziel:

Schaffung eines attraktiven straßenbegleitenden Geh-/ und Radwegs (Sicherheits- und Komfortverbesserung).

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Fußweg mit „Radfahrer frei“ auf der Südseite der Hohenberger Straße, zwischen den beiden Kreisverkehren Nürnberger Straße/ Hohenberger Straße/ Industriestraße und Hohenberger Straße/ Münchener Straße ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Fußweg „Radfahrer frei“ Bahnhofstraße (St2249)

Nordseite, zwischen Industriestraße und Kreisel
Industriestraße/ St2249/ Rother Straße/
Bahnhofstraße



Maßnahmennummer:	4.1.5
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.

Ziel:

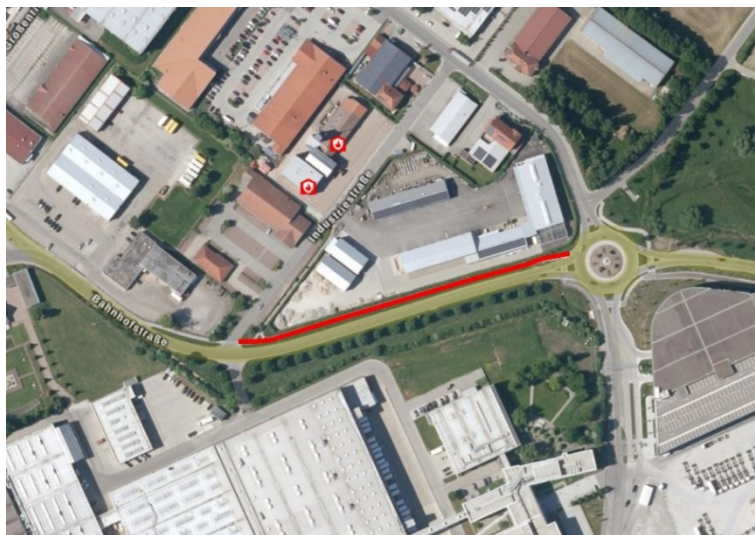
Schaffung eines attraktiven straßenbegleitenden Geh-/ und Radwegs (Sicherheits- und Komfortverbesserung).

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Fußweg mit „Radfahrer frei“ auf der Nordseite der Bahnhofstraße, zwischen Industriestraße und dem Kreisverkehr Industriestraße/ St2249/ Rother Straße/ Bahnhofstraße ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. In diesem Zuge empfiehlt sich auch den bestehenden Weg auf ein Mindestmaß von 2,50 Meter zu verbreitern. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Gehsteig Ansbacher Straße (St2248)

Ostseite



Maßnahmennummer:	4.1.6
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.

Ziel:

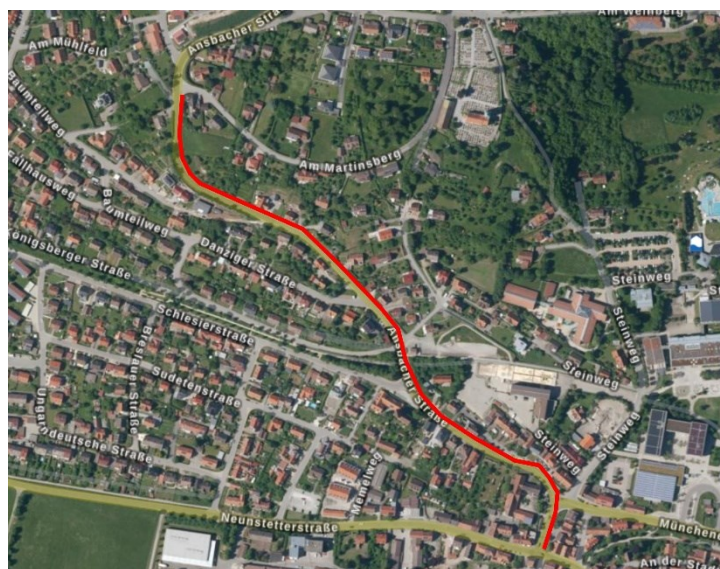
Schaffung eines attraktiven straßenbegleitenden Geh-/ und Radwegs (Sicherheits- und Komfortverbesserung).

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Gehsteig auf der Ostseite entlang der Ansbacher Straße ist stellenweise auch für Fußgänger wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Gehsteigs soll als attraktive Fußgängerverbindung und hinsichtlich einer potenziellen Freigabe für den Radverkehr (vgl. Maßnahme 1.2.12) auch als Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Gemeinsamer Fuß- und Radweg Steinweg

Zwischen Ansbacher Straße und Steinweg



Maßnahmennummer:	4.1.7
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.

Ziel:

Schaffung eines attraktiven quaterverbindenden Geh-/ und Radwegs abseits der Hauptverkehrsstraßen (Sicherheits- und Komfortverbesserung).

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der gemeinsame Fuß- und Radweg (benutzungspflichtig) im Steinweg, zwischen Ansbacher Straße und Steinweg ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Fußweg „Radfahrer frei“ Stegbrucker Straße

Südostseite, zwischen Bürgerwaldweg und Taubenzeller Weg



Maßnahmennummer:	4.1.8
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven straßenbegleitenden Geh-/ und Radwegs (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Fußweg mit „Radfahrer frei“ auf der Südostseite der Stegbrucker Straße, zwischen Bürgerwaldweg und Taubenzeller Weg ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs soll als attraktive Fuß- und Radverbindung ausgebaut bzw. ertüchtigt werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Fußweg „Radfahrer frei“ Neunstetterstraße (St2249)



Maßnahmennummer:	4.1.9
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Sicherheitsdefizit durch mangelhaften Oberflächenzustand.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven straßenbegleitenden Geh-/ und Radwegs (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Fußweg mit „Radfahrer frei“ entlang der Neunstetterstraße ist stellenweise für den Radverkehr wenig komfortabel. Kurzfristig sollte die Oberfläche des bestehenden Wegs (zumindest provisorisch) ertüchtigt werden. Langfristig gesehen ist ein genereller Ausbau bzw. eine Verbesserung der bestehenden Radverkehrsanlage zu empfehlen (vgl. Maßnahme 1.3.1). Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Oberflächenverbesserung des Straßenbelags

Radweg zwischen Leutenbuch und Thann



Maßnahmennummer:	4.1.10
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Fehlende Asphaltierung.
Ziel:
Schaffung eines attraktiven, überörtlichen Geh-/ und Radwegs abseits der Hauptverkehrsstraßen (Sicherheits- und Komfortverbesserung).
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Der Radweg zwischen Leutenbuch und Thann ist bislang nicht asphaltiert und somit für den Radverkehr wenig komfortabel. Die Oberfläche des bestehenden Wegs sollte mittels einer Asphaltdecke ertüchtigt und aufgewertet werden. Instandhaltung, Winterdienst und regelmäßiges Stutzen der Vegetation entlang des Weges.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Gemeinde Bechhofen

Grafische Darstellungen:



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen

Pfarrer-Speinkle-Straße – nördlich angrenzender landwirtschaftlicher Weg



Maßnahmennummer:	4.2.1
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrre.

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit und des Komforts für den Radverkehr.

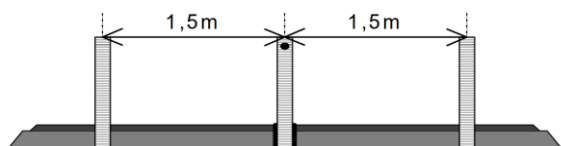
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Umlaufsperrre am Fußweg zwischen Pfarrer-Speinkle-Straße und des nördlich angrenzenden landwirtschaftlichen Wegs ist für den Radverkehr schlecht passierbar. Diese sollte entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperrre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrren, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwägen etc.). Bei einer Teilentfernung muss die Umlaufsperrre gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung).

Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3.3.1, Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmitte
(Quelle: ADFC)



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen

Bayernring – gemeinsamer Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und Knoten Münchener Straße/ Hohenberger Straße (3x)

Maßnahmennummer:	4.2.2
Kategorie:	Komfort



Mangel:

Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn.

Ziel:

Erhöhung der Durchlässigkeit und des Komforts für den Radverkehr.

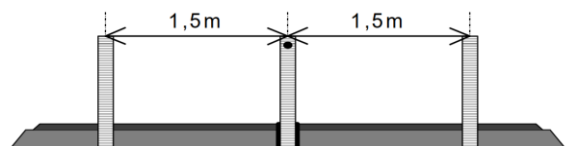
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die drei Umlaufsperrn an den Fußwegen zwischen Bayernring und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg zwischen Nürnberger Straße und dem Knotenpunkt Münchener Straße/ Hohenberger Straße sind für den Radverkehr schlecht passierbar. Diese sollten entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrn, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwagen etc.). Bei einer Teilentfernung müssen die Umlaufsperrn gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung).

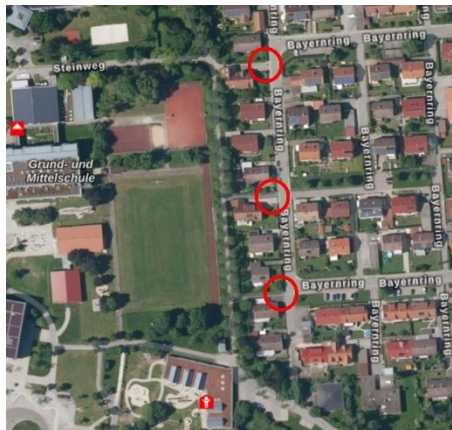
Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3.3.3, Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmitte
(Quelle: ADFC)



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen

Bayernring

Verbindungsweg im Wohngebiet



Maßnahmennummer:	4.2.3
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperr.

Ziel:

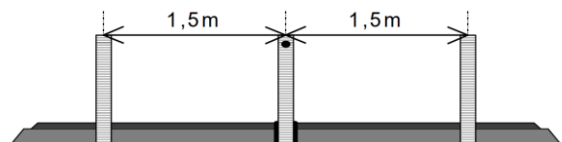
Erhöhung der Durchlässigkeit und des Komforts für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

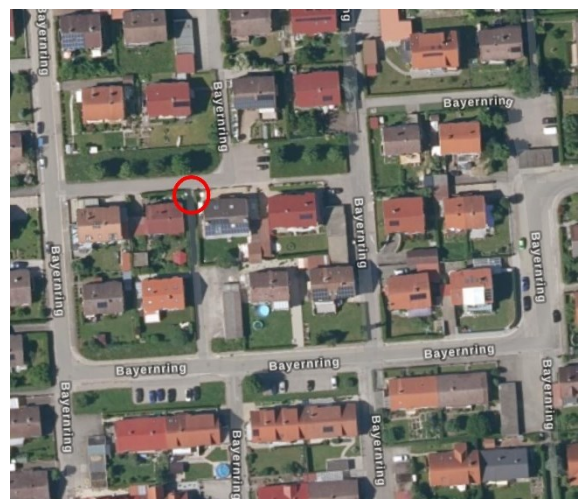
Die Umlaufsperr am Fuß- bzw. Verbindungsweg im Wohngebiet des Bayernrings ist für den Radverkehr schlecht passierbar. Diese sollte entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrn, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwagen etc.). Bei einer Teilentfernung muss die Umlaufsperr gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung). Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3.3.4, Freigabe des Fußwegs für den Radverkehr.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmittle
(Quelle: ADFC)



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrren/ Hindernissen

Weg zwischen Josef-Brumberger-Straße – Am Klingengraben (3x)



Maßnahmennummer:	4.2.4
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Nicht richtlinienkonforme Hindernisse.

Ziel:

Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr.

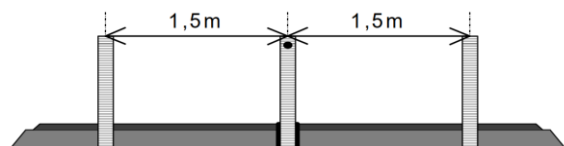
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Steine, welche am Weg zwischen Josef-Brumberger-Straße und Am Klingengraben angebracht sind, sind für den Radverkehr stellenweise schlecht passierbar und stellen leicht übersehbare Hindernisse (vor allem in der Nacht) dar, da diese nicht beleuchtet oder entsprechend markiert sind. Diese sollte entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. ersetzen durch rot-weiß-markierten Poller), um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Falls die Steine erhalten bleiben sollten, müssen diese gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung).

Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3.4.5, Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmitte
(Quelle: ADFC)



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen

Lehrberger Straße – Weg zwischen Königsberger Straße und Melker Straße (2x)

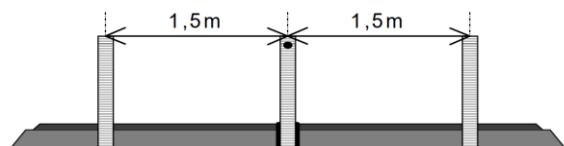


Maßnahmennummer:	4.2.5
Kategorie:	Komfort

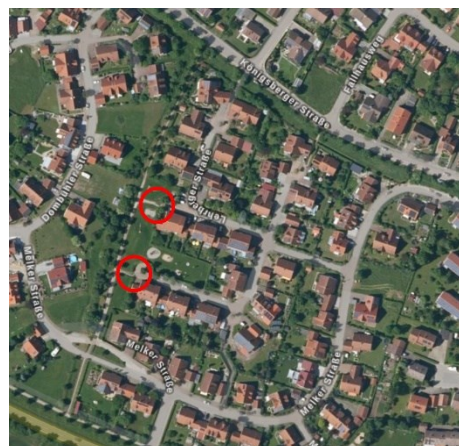
Mangel:
Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn.
Ziel:
Erhöhung der Durchlässigkeit und des Komforts für den Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Die zwei Umlaufsperrn an den Wegen zwischen Lehrberger Straße und dem Weg zwischen Königsberger Straße und Melker Straße sind für den Radverkehr schlecht passierbar. Diese sollte entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrn, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwagen etc.). Bei einer Teilentfernung muss die Umlaufsperrre gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung). Umsetzung im Zusammenhang mit Maßnahme 3.4.17, Beschilderung als gemeinsamer Fuß- und Radweg.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmitte
(Quelle: ADFC)



Entfernung bzw. Veränderung von Umlaufsperrn/ Hindernissen

Königsberger Straße – Lehrberger Straße



Maßnahmennummer:	4.2.6
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Nicht richtlinienkonforme Umlaufsperrn.

Ziel:

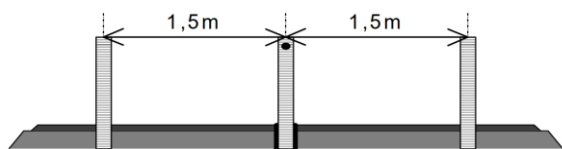
Erhöhung der Durchlässigkeit und des Komforts für den Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

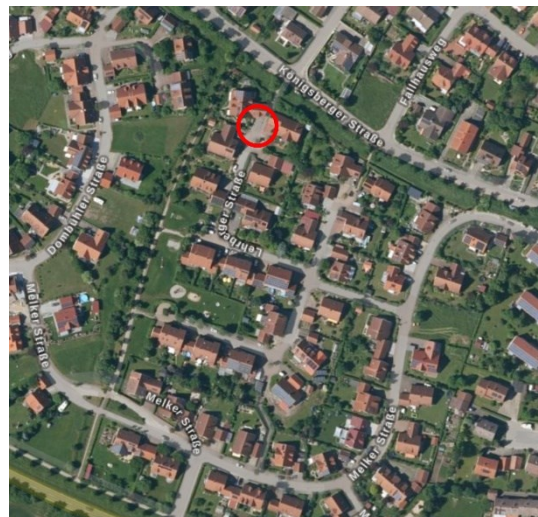
Die Umlaufsperrung am Weg zwischen Königsberger Straße und Lehrberger Straße ist für den Radverkehr schlecht passierbar. Diese sollte entweder entfernt oder durch Veränderung an die Richtlinien angepasst werden (z.B. Teilentfernung nur einer Sperre oder Versetzung der beiden Umlaufsperrn, sodass ein größerer Abstand entsteht), um eine Durchlässigkeit für den Radverkehr gewährleisten zu können (auch für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger, Kinderwagen etc.). Bei einer Teilentfernung muss die Umlaufsperrung gut sicht- und erkennbar gestaltet werden (z.B. durch Beleuchtung).

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Herausnehmbarer Pfosten mit bodengleich eingebauter Hülse in Fahrbahnmittle
(Quelle: ADFC)



Bordsteinabsenkung

Hohenloher Straße

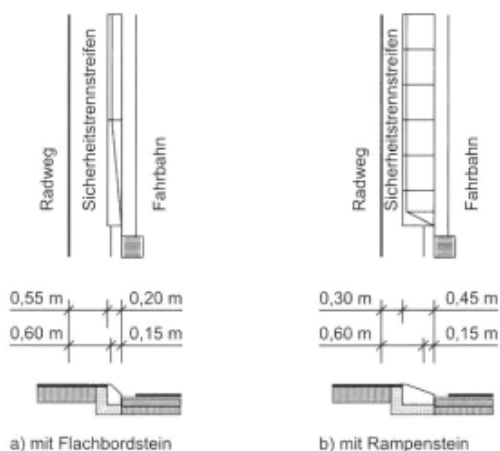


Maßnahmennummer:	4.3.1
Kategorie:	Komfort

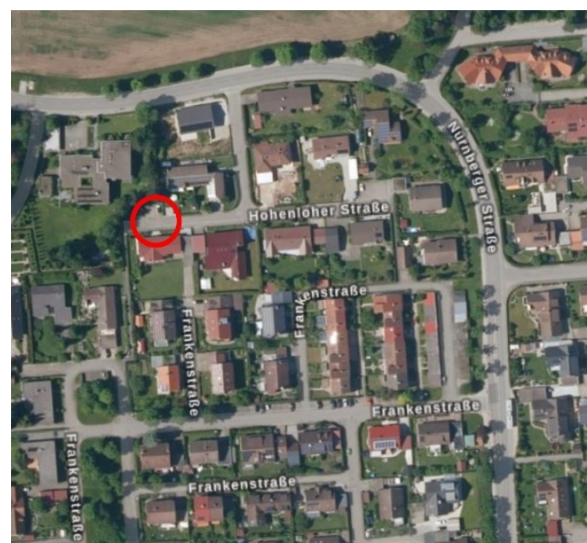
Mangel:
Fehlende Bordsteinabsenkung.
Ziel:
Erhöhung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Den nicht abgesenkten Bordstein in der Hohenloher Straße, am Verbindungsweg zur Frankenstraße, können weder Radfahrer, noch Fußgänger z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer komfortabel und sicher passieren. Der Bordstein sollte an dieser Stelle abgesenkt werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiele: Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (Quelle: ERA 2010)



Bordsteinabsenkung

Nürnberger Straße



Maßnahmennummer:	4.3.2
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Fehlende Bordsteinabsenkung.
Ziel:
Erhöhung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Den nicht abgesenkten Bordstein in der Nürnberger Straße, an der Einmündung zum gemeinsamen Fuß- und Radweg zur Johannes-Marohn-Straße können weder Radfahrer, noch Fußgänger z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer komfortabel und sicher passieren. Der Bordstein sollte an dieser Stelle abgesenkt werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

<p>a) mit Flachbordstein b) mit Rampenstein</p> <p>Beispiele: Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (Quelle: ERA 2010)</p>	
---	--

Bordsteinabsenkung

Bahnhofstraße (St2249)



Maßnahmennummer:	4.3.3
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Fehlende Bordsteinabsenkung.
Ziel:
Erhöhung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Den nicht abgesenkten Bordstein in der Bahnhofstraße, an der Einmündung zum gemeinsamen Fuß- und Radweg Richtung Schloss können weder Radfahrer, noch Fußgänger z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer komfortabel und sicher passieren. Der Bordstein sollte an dieser Stelle abgesenkt werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, ggf. Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:

<p>a) mit Flachbordstein</p> <p>b) mit Rampenstein</p> <p>Beispiele: Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (Quelle: ERA 2010)</p>	
---	--

Bordsteinabsenkung

Ansbacher Straße (3x)



Maßnahmennummer:	4.3.4
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Fehlende Bordsteinabsenkungen.

Ziel:

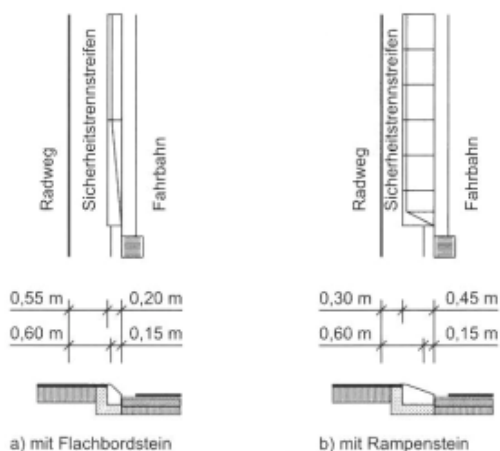
Erhöhung des Komforts für den Fuß- und Radverkehr.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die nicht abgesenkten Bordsteine in der Ansbacher Straße, an der Einmündung zum Bürgerwaldweg, Zur Schwedenschanz und dem gemeinsamen Fuß- und Radweg in der Steinstraße können weder Radfahrer, noch Fußgänger z.B. mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrer komfortabel und sicher passieren. Die Bordsteine sollten an dieser Stelle abgesenkt werden.

Umsetzung:	kleinere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, ggf. Staatliches Bauamt

Grafische Darstellungen:



Beispiele: Ausbildung von Bordsteinabsenkungen an Rad- und Gehwegüberfahrten (Quelle: ERA 2010)



Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Sebastian-Strobel-Schule



Maßnahmennummer:	4.4.1
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

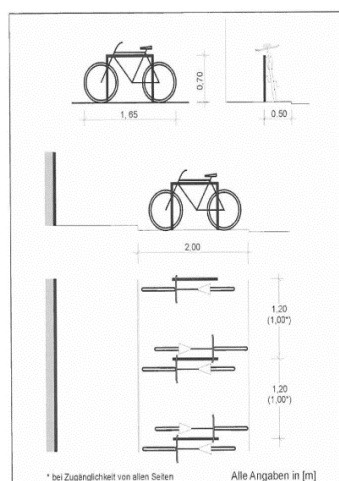
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer an der Sebastian-Strobel-Schule sind zwar überdacht, aber nur mit Felgenklemmung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) mit Überdachung in ausreichender Anzahl ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Landkreis Ansbach

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Freibad



Maßnahmennummer:	4.4.2
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte Fahrradabstellanlagen; stellenweise fehlende Überdachung.

Ziel:

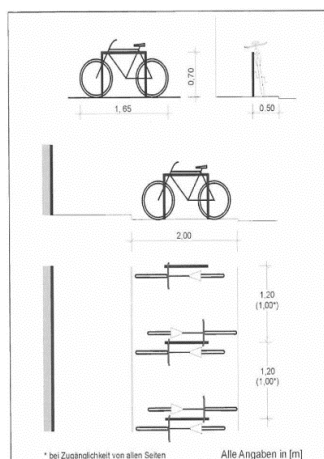
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer am Freibad sind zwar stellenweise überdacht, aber die Anlehnbügel sind zu niedrig und entsprechen nicht den nötigen Anforderungen. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Badetasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren. Daher sollten die vorhandenen Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit und Überdachung in ausreichender Anzahl ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Auch die Integration einer Servicestation und Ladesäulen für E-Bikes empfiehlt sich an dieser Stelle.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrrad-Service-Station in Germering

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Realschule



Maßnahmennummer:	4.4.3
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Ggf. Fahrradabstellanlagen in unzureichender Anzahl.

Ziel:

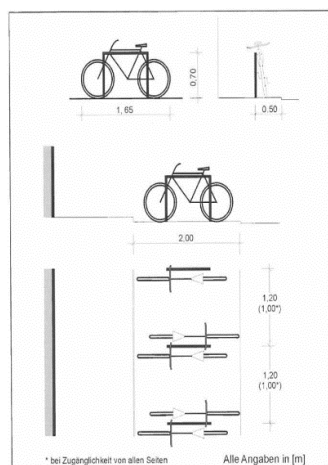
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer an der Realschule sind zwar in guter Qualität (sowohl Anlehnbügel als auch Überdachung), jedoch wird die vorhandene Anzahl als nicht ausreichend empfunden. Es wird empfohlen den tatsächlichen Bedarf (z.B. Schüler aus Herrieden und näherer Umgebung) zu ermitteln und ggf. die Anzahl an Radständern aufzustocken (z.B. durch moderne Doppelparker).

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	niedrig
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Landkreis Ansbach

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Doppelparker in den Pasing Arcaden

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Kita St. Vitus



Maßnahmennummer:	4.4.4
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte Fahrradabstellanlagen; ggf. fehlende Überdachung.

Ziel:

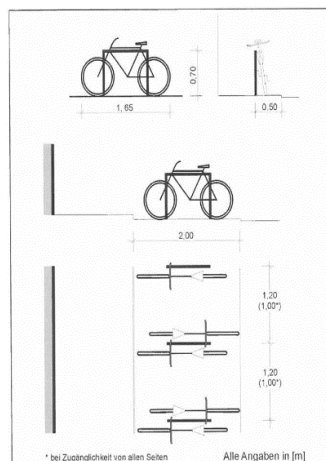
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer an der Kita St. Vitus sind nicht kindgerecht. Kleinere Räder oder auch Tretroller können an den großen Anlehnbügeln nur umständlich geparkt und abgesperrt werden. Die vorhandenen Ständer sollten durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens – sowohl für Räder von Kindern wie auch von Erwachsenen – ermöglichen, ausgetauscht und in ausreichender Anzahl angebracht werden. Ggf. sollte zusätzlich eine (möglichst transparente) Überdachung errichtet werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Katholische Kirchenstiftung Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Kita Unterm Regenbogen



Maßnahmennummer:	4.4.5
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte Fahrradabstellanlagen; ggf. fehlende Überdachung.

Ziel:

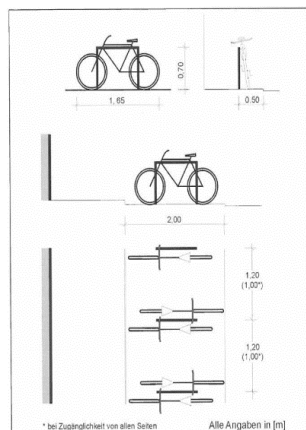
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer an der Kita Unterm Regenbogen sind nur mit Felgenklemmung. Die vorhandenen Ständer sollten durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens – sowohl für Räder von Kindern wie auch von Erwachsenen – ermöglichen, ausgetauscht und in ausreichender Anzahl angebracht werden. Ggf. sollte zusätzlich eine (möglichst transparente) Überdachung errichtet werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	langfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Evangelische Christusgemeinde Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradabstellanlagen in Bobingen

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Friedhof St. Martin



Maßnahmennummer:	4.4.6
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

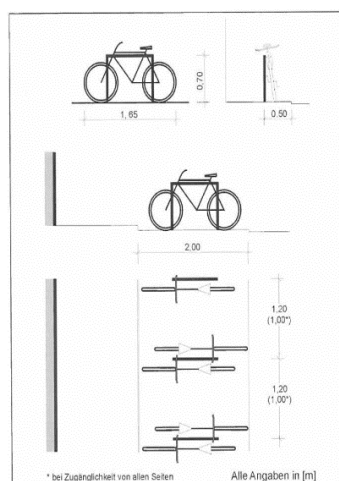
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Am Friedhof St. Martin sind bislang keinerlei Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Es wird empfohlen, Fahrradständer in ausreichender Anzahl anzubringen, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Bei Friedhöfen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da u.U. Gepäck (z.B. Blumen) transportiert wird.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Pfarrverband Herrieden-Aurach

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer in Bad Aibling

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Volksschule

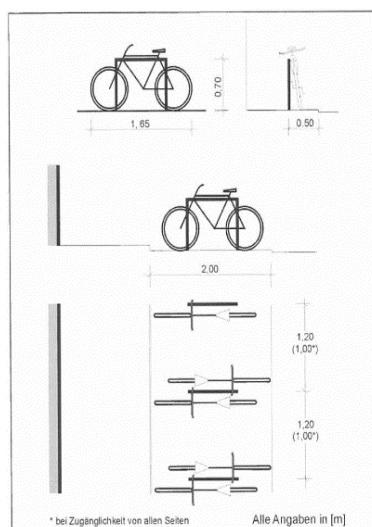


Maßnahmennummer:	4.4.7
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Mangelhafte Fahrradabstellanlagen; fehlende Überdachung.
Ziel:
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
Bei den Fahrradständern an der Volksschule fehlt zum einen eine ausreichende Überdachung, zum anderen ist die Anzahl der vorhandenen Radständer unzureichend. Daher sollte das vorhandene Angebot mit zusätzlichen Anlehnbügeln ergänzt und mit einer (möglichst transparenten) Überdachung versehen werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)

Gute Fahrradabstellanlagen animieren dazu, den Schulweg mit hochwertigen und damit verkehrssicheren und attraktiven Rädern zu fahren. Fehlen gute Abstellanlagen können Fahrräder nicht angeschlossen abgestellt werden, oder sie werden ungeordnet an nicht geeignete Stellen angekettet.

Es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Eine Voraussetzung, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren und nicht mit dem Elterntaxi, sind gute Fahrradabstellanlagen, die auch in direkter Nähe zum Eingang liegen. (Quelle: ADFC: Fahrradständer an Schulen)

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Industriegebiet

An sämtlichen Einkaufsmärkten



Maßnahmennummer:	4.4.8
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

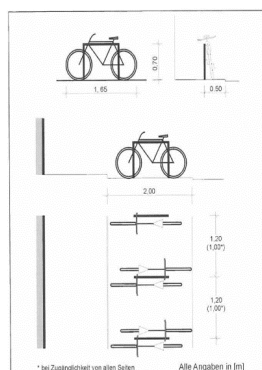
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

An sämtlichen Einkaufsmärkten – mit Ausnahme des REWE-Markts – im Industriegebiet sind nur Fahrradständer mit Felgenklemmung oder als Werbeaufsteller vorhanden. Stellenweise fehlen Fahrradabstellanlagen komplett. Fahrradständer sollten durch Modelle, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen ausgetauscht bzw. in ausreichender Anzahl errichtet werden. Bei Einkaufsmöglichkeiten ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Einkäufe transportiert werden oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren. Als Fahrradständer „getarnte“ Werbeaufsteller sollten vermieden werden.

Es sollte geprüft werden, ob im Industriegebiet ein geeigneter Standort für die Integration von Ladesäulen für E-Bikes geschaffen werden kann.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Inhaber/ Betreiber der jeweiligen Geschäfte

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer am REWE-Markt in Herrieden

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Altstadt



Maßnahmennummer:	4.4.9
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

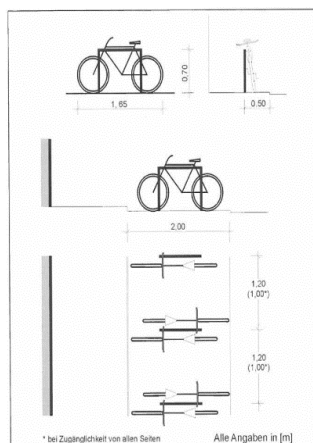
Kurzbeschreibung der Maßnahme:

In der Altstadt sind bislang kaum Fahrradabstellanlagen vorhanden – abgesehen weniger Radständer von Einzelhändlern und Gastronomen in meist mangelhafter Ausführung. Die Errichtung zusätzlicher Fahrradständer in ausreichender Anzahl wird daher dringend empfohlen, wenn möglich an ausgewählten Stellen mit Überdachung. Die Anspermöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Weiterhin sollten Ladesäulen für E-Bikes eine Servicestation an ausgewählter Stelle integriert werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Rathaus



Maßnahmennummer:	4.4.10
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

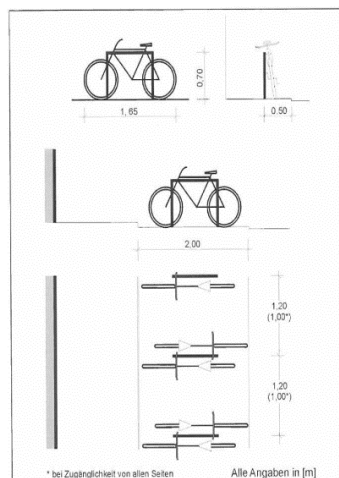
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Am Rathaus sind bislang keinerlei Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Es wird empfohlen, Fahrradständer anzubringen, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Ggf. ist eine Überdachung (v.a. für Mitarbeiter) zu integrieren.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer Stadthalle Cham

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Musikschule



Maßnahmennummer:	4.4.11
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

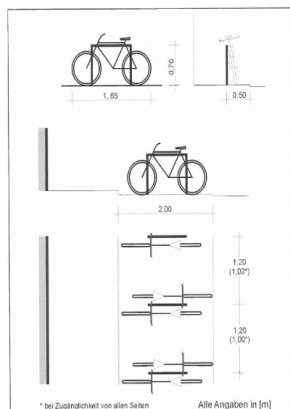
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Platz, an dem die Fahrradständer an der Musikschule angebracht sind, ist sehr beengt und daher schwer zugänglich. Zudem sind die Fahrradständer nur mit Felgenklemmung und in unzureichender Anzahl. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Musikkofer) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren. Daher sollten die vorhandenen Fahrradständer durch aktuelle Modelle mit Ansperr- und Anlehnmöglichkeit und ggf. Überdachung in ausreichender Anzahl ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Weiterhin wird empfohlen die Abstellanlagen auf die linke Seite der Treppe zu verlegen, da dort günstigere Platzverhältnisse vorliegen.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer Stadthalle Cham

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Wolfhard-Schule



Maßnahmennummer:	4.4.12
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Fehlende Fahrradabstellanlagen.
Ziel:
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
An der Wolfhard-Schule sind bislang keinerlei Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Es wird empfohlen, Fahrradständer in ausreichender Anzahl anzubringen, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Ggf. ist eine (möglichst transparente) Überdachung zu integrieren.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Landkreis Ansbach

Grafische Darstellungen:	
<p>Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder (Quelle: RAS 06)</p>	<p>Gute Fahrradabstellanlagen animieren dazu, den Schulweg mit hochwertigen und damit verkehrssicheren und attraktiven Rädern zu fahren. Fehlen gute Abstellanlagen können Fahrräder nicht angeschlossen abgestellt werden, oder sie werden ungeordnet an nicht geeignete Stellen angekettet.</p> <p>Es werden minderwertige Fahrräder verwendet oder es wird gleich ganz auf die Fahrradnutzung verzichtet. Eine Voraussetzung, dass Kinder mit dem Rad zur Schule fahren und nicht mit dem Elterntaxi, sind gute Fahrradabstellanlagen, die auch in direkter Nähe zum Eingang liegen. (Quelle: ADFC: Fahrradständer an Schulen)</p>

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Sportplatz Schießwasen



Maßnahmennummer:	4.4.13
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

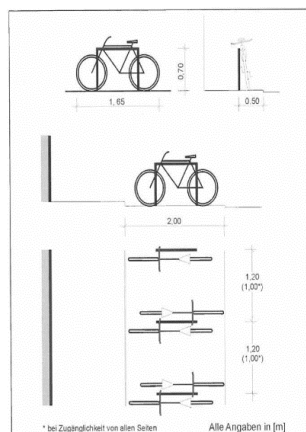
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Am Sportplatz Schießwasen sind bislang keinerlei Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden. Es wird empfohlen, Fahrradständer in ausreichender Anzahl anzubringen, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Bei Freizeiteinrichtungen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da Gepäck (z.B. Sporttasche) transportiert wird oder auch Kinder auf Kindersitzen mitfahren.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Sportgemeinschaft Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer Stadthalle Cham

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Evangelische Christuskirche



Maßnahmennummer:	4.4.14
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

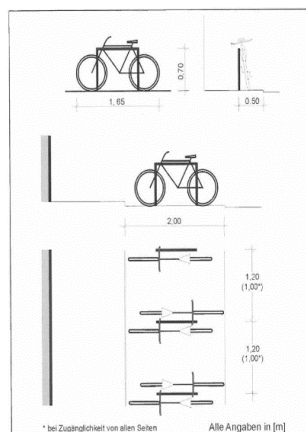
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die wenigen Fahrradständer an der evangelischen Christuskirche sind nur mit Felgenklemmung. Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) in ausreichender Anzahl ersetzt werden. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden, Evangelische Christusgemeinde Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer Stadthalle Cham

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Ausgewählte Bushaltestellen



Maßnahmennummer:	4.4.15
Kategorie:	Komfort

Mangel:
Fehlende Fahrradabstellanlagen.
Ziel:
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel; Förderung von Bike & Ride.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
An keiner Bushaltestelle in Herrieden gibt es bislang Fahrradabstellmöglichkeiten. Da in Herrieden die Haltstellendichte nicht sehr hoch ist, sollte geprüft werden, welche Haltestellen sich für ein Bike & Ride Angebot eignen. Es wird empfohlen, Fahrradständer in ausreichender Anzahl anzubringen, die ein Anlehnen und Anschließen des Rahmens ermöglichen. Die Ansperrmöglichkeit von Rad und Rahmen ist ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Ggf. ist eine (möglichst transparente) Überdachung zu integrieren.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

Auswahl an Bushaltestellen, die für Bike & Ride geeignet sein könnten:

- Entweder Bergwirt oder Am Wasserturm,
- Nürnberger Straße,
- Am Schrotfeld,
- Busbahnhof (ZOB,)
- Bahnbrücke (in Kombination mit Ev. Christuskirche, vgl. Maßnahme 4.4.14),
- Neunstetterstraße,
- Mühlbruck,
- Königsberger Straße,
- ggf. in den Ortsteilen.



Beispiel: Fahrradständer an Bushaltestelle in Bobingen (Bike & Ride)

Verbesserung bzw. Ergänzung von Fahrradabstellanlagen

Neunstetten - Kirchplatz



Maßnahmennummer:	4.4.16
Kategorie:	Komfort

Mangel:

Mangelhafte und fehlende Fahrradabstellanlagen.

Ziel:

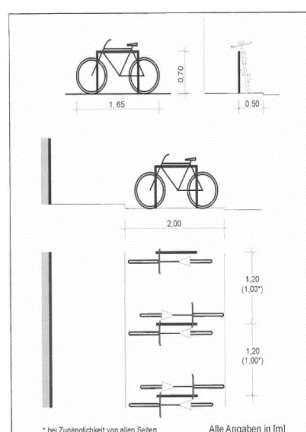
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel; Förderung von Bike & Ride.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Die Fahrradständer am Kirchplatz in Neunstetten sind z.T. nur mit Felgenklemmung und durch die geringen Abstände in unzureichender Anzahl. Die Radständer an dieser Stelle dienen zum einen für Kirchgänger, als auch für Busfahrgäste (Bike & Ride). Die vorhandenen Fahrradständer sollten durch aktuelle Modelle (z.B. moderne Anlehnbügel) in ausreichender Anzahl ersetzt werden. Bei Friedhöfen ist vor allem die Anlehnmöglichkeit wichtig, da u.U. Gepäck (z.B. Blumen) transportiert wird. Ggf. ist eine (möglichst transparente) Überdachung zu integrieren.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme mit eigenem Budget
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	mittelfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Grundmaße von Abstellanlagen für Fahrräder
(Quelle: RAS 06)



Beispiel: Fahrradständer an Bushaltestelle in Bobingen (Bike & Ride)

Erstellung einer Fahrradabstellsatzung


Satzung über die Herstellung
von Garagen und Stellplätzen
(Garagen- und Stellplatzsatzung – GaStS)
vom 25.11.2020



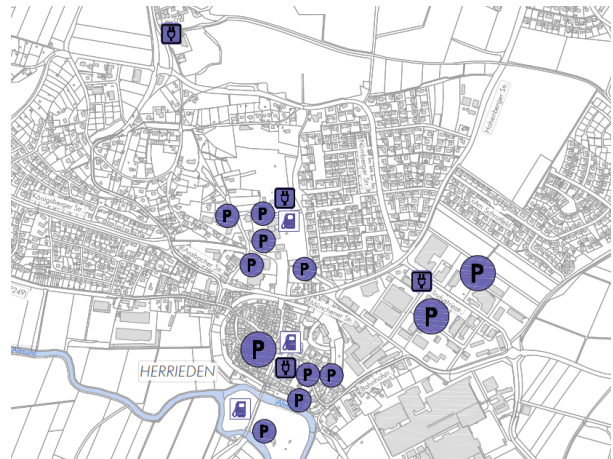
Maßnahmennummer:	4.1.4
Kategorie:	Flankierend

Mangel:
Fehlende Fahrradabstellsatzung.
Ziel:
Integration einer Fahrradabstellsatzung in die Satzung über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen (Garagen- und Stellplatzsatzung – GaStS) vom 25.11.2020; Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>In der Stadt Herrieden existiert derzeit keine Fahrradabstellsatzung, sondern nur eine Satzung für Kfz-Stellplätze. Es ist zu empfehlen die bestehende Satzung um den Punkt „Fahrradstellplätze“ zu erweitern.</p> <p>Die Richtwerte für Fahrradabstellplätze sollten grundsätzlich an die Richtwerte für Kfz-Stellplätze angepasst werden (Kommastellen aufrunden). Dies gilt insbesondere für Wohnheime, gewerbliche Nutzungen und ggf. Mehrfamilienhäuser.</p> <p>Darüber hinaus wäre es denkbar für gewerblich genutzte Gebäude und Gemeinbedarfseinrichtungen (auch Wohnheime) im Rahmen der Stellplatzsatzung allgemeine Qualitätsstandards zu fordern (bei Kfz-Stellplätzen selbstverständlich), z.B.</p> <ul style="list-style-type: none"> - barrierefreie Erreichbarkeit, - Ansperrbarkeit des Rahmens, - Anlehnbarkeit, sowie - Mindestabstände der Fahrradständer. <p>Ein Witterungsschutz sollte dort empfohlen werden, wo Fahrräder länger abgestellt sind (z.B. Bahnhof, Schulen). Im Rahmen der Bauberatung wäre es sinnvoll auch private Bauherren von der notwendigen Qualität der Fahrradständer zu überzeugen, da dies mit Mehrkosten verbunden ist.</p>

Umsetzung:	bürokratisch
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:
<p>Beispiel: Integrierte Fahrradabstellsatzung in die allgemeine Garagen und Stellplatzsatzung in Baiersdorf</p> <div style="text-align: right;">  <p>Ortsrecht Baiersdorf</p> <p>Satzung über die Herstellung von Garagen und Stellplätzen (Garagen-, Fahrradabstell- und Stellplatzsatzung – GaStS)</p> </div>

E-Bike-Ladestationen an ausgewählten Stellen



Maßnahmennummer:	4.8.1
Kategorie:	Flankierend

Mangel:

Fehlende Ladestationen für E-Bikes im gesamten Stadtgebiet.

Ziel:

Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.

Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Errichten von E-Bike-Ladesäulen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4.3):

- Scherrnberg,
- Freibad,
- Industriegebiet,
- Altstadt (Marktplatz).

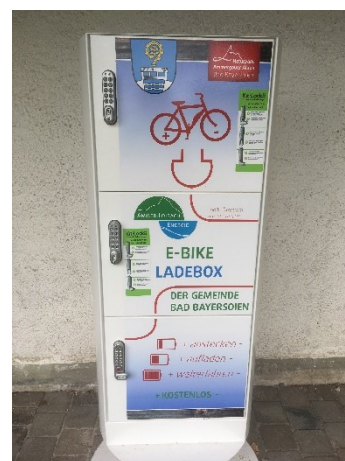
Die genaue Lage muss im Detail auf Machbarkeit überprüft werden.

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	hoch
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:

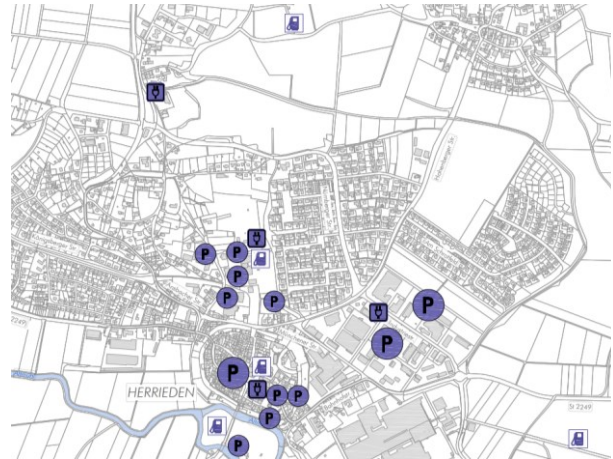


Beispiel: E-Bike-Ladestation Röthenbach
a. d. Pegnitz



Beispiel: E-Bike-Ladestation Bad Bayersoien

Fahrrad-Service-Stationen an ausgewählten Stellen



Maßnahmennummer:	4.8.3
Kategorie:	Flankierend

Mangel:
Fehlende Fahrrad-Service-Stationen im gesamten Stadtgebiet.
Ziel:
Förderung des Radverkehrs und Wertschätzung des Fahrrads als Verkehrsmittel.
Kurzbeschreibung der Maßnahme:
<p>Errichten von Fahrrad-Service-Stationen an ausgewählten Stellen (vgl. Anlage 4.3):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bärenloch Bikepark, - Freibad, - Altstadt (Marktplatz), - Parkplatz Festwiese (in Infrastruktur der Landesgartenschau einbinden), - Altmühltal-Radweg (Raststation bei Fa. Schüller). <p>Die genaue Lage muss im Detail auf Machbarkeit überprüft werden.</p>

Umsetzung:	größere bauliche Maßnahme im Rahmen des Bauunterhalts
Priorität:	mittel
Zeithorizont:	kurzfristig
Akteure:	Stadt Herrieden

Grafische Darstellungen:



Beispiel: Fahrrad-Service-Station Germering



Beispiel: Bikeomat Neuaubing