

# 10. Österreichischer Radgipfel 2017

„MOBILITÄTSWENDE IM ALPENRAUM. Radfahren im Trend“

## Radschnellverbindungen im Großraum Nürnberg

Claire Schulze  
Verkehrsplanungsamt Nürnberg



# Warum Radschnellverbindungen?

## Ausgangssituation:

- Hohe Pendlerverknüpfungen
- Verkehrliche Belastungen durch den MIV
- Trend: Steigendes Radverkehrsaufkommen
- Entwicklung Pedelecs und E-Bikes

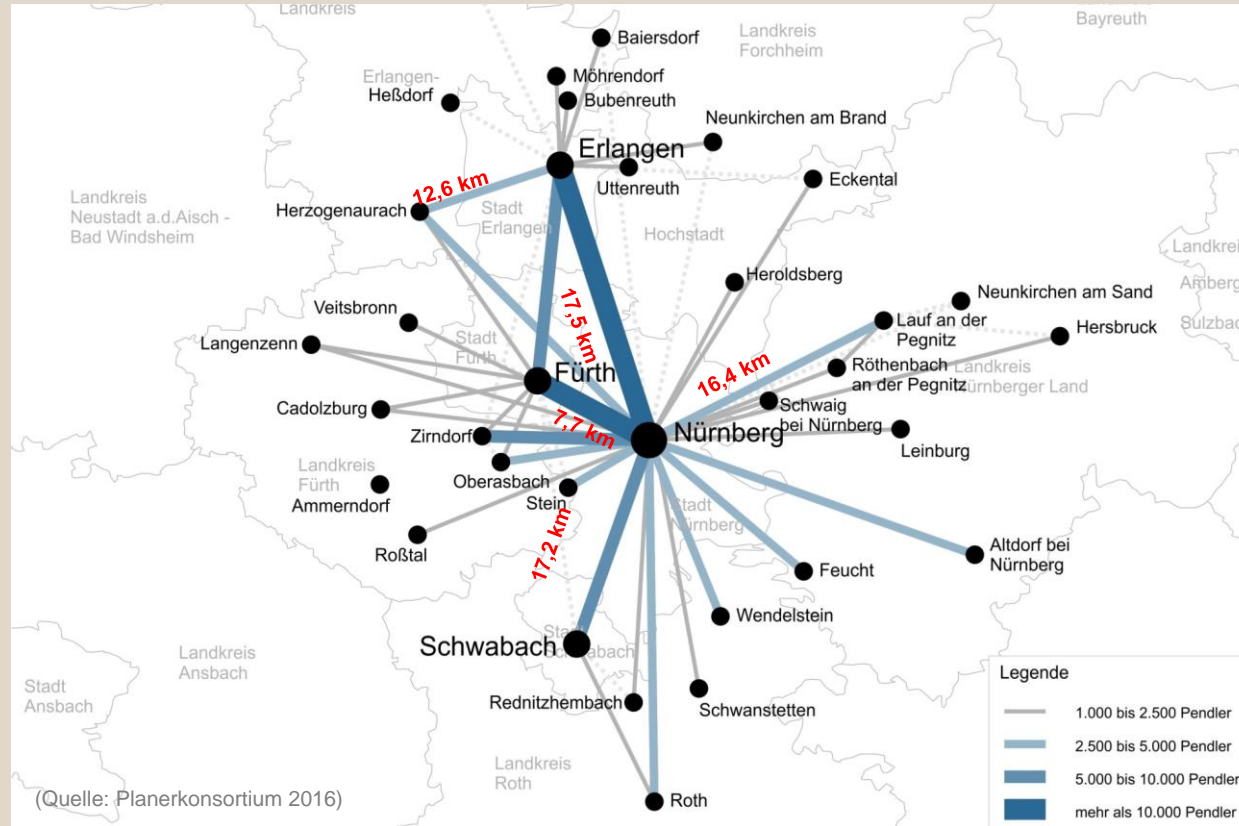
## Ziele:

- Förderung des Alltagsradverkehrs
- Verlagerungspotenziale nutzen
- Verringerung von Staus und Kapazitätsengpässen
- Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung



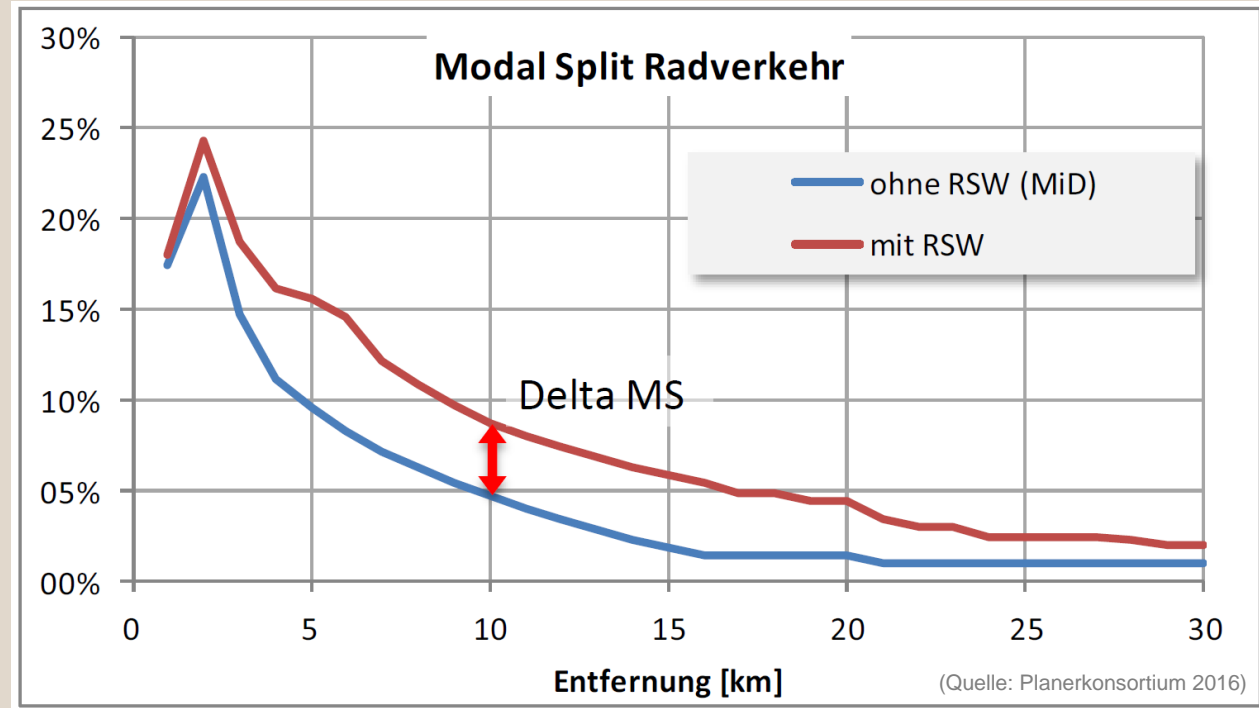
# Warum Radschnellverbindungen?

## Pendlerverflechtungen in der Städteachse



# Warum Radschnellverbindungen?

Grundannahme:



→ Die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit für Radfahrende bei gleichbleibendem Zeitaufwand führt zu einem höheren Radverkehrsanteil („Delta MS“)

# Projekt: Machbarkeitsstudie RSV

## Modellvorhaben:

1. Entwicklung von Qualitätsstandards
2. Aufbau eines RSV-Netzes

## Projektbeteiligte:

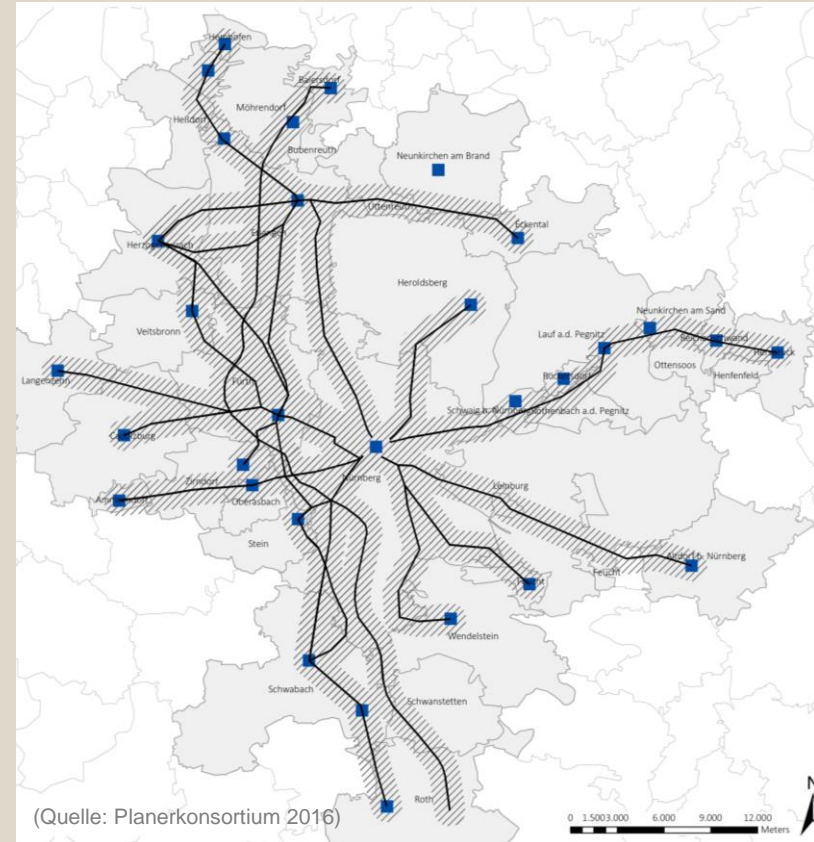
9 Gebietskörperschaften, Bayerisches Staatsministerium des Inneren, für Bau und Verkehr und die AGFK Bayern e.V.

## Vergabe an Planerkonsortium:

Planersocietät, VIA e.G., DTP

## Kosten:

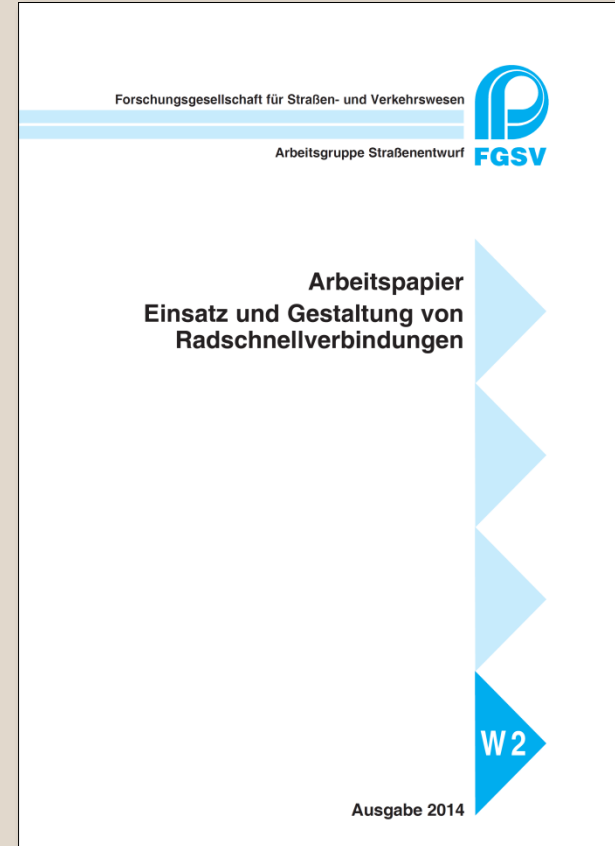
Gesamt 176.000,- €;  
Zuschuss durch den Freistaat Bayern  
bis zu 85.000,- €



# Qualitätsstandards gemäß FGSV

- $\geq 2.000$  Radfahrende pro Tag
- Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit 20 km/h
- Zeitverluste maximal 15/30 s (außer-/innerorts) pro km
- Mindestbreiten für Nebeneinanderfahren und Überholen
- Direkte Linienführung
- Separation vom Fußverkehr
- Hohe Belagsqualität

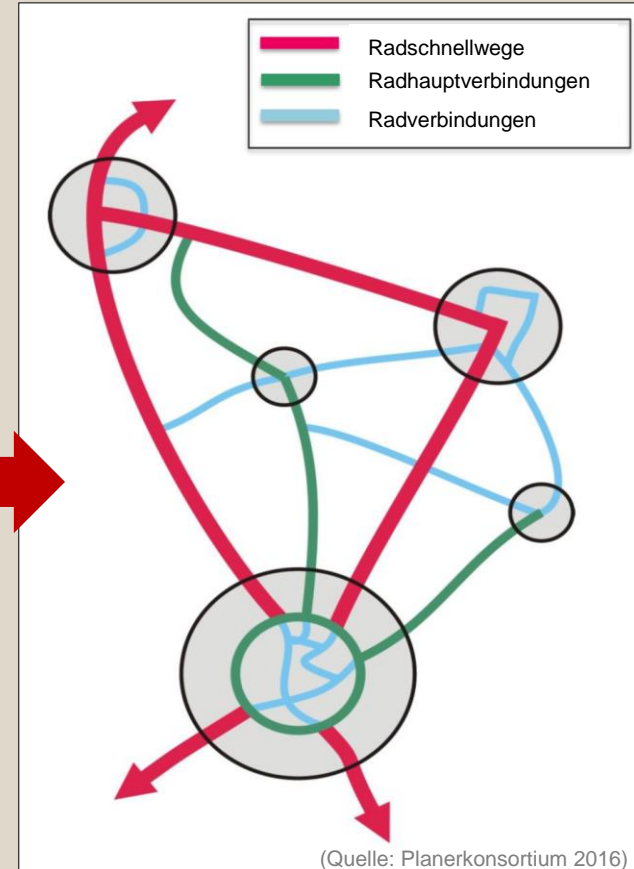
→ **Realisierungshemmnisse:**  
Flächenverfügbarkeit und Radverkehrsaufkommen!



# I. Der „Bayerische Weg“

## Qualitätsstandards für ein RSV-Netz

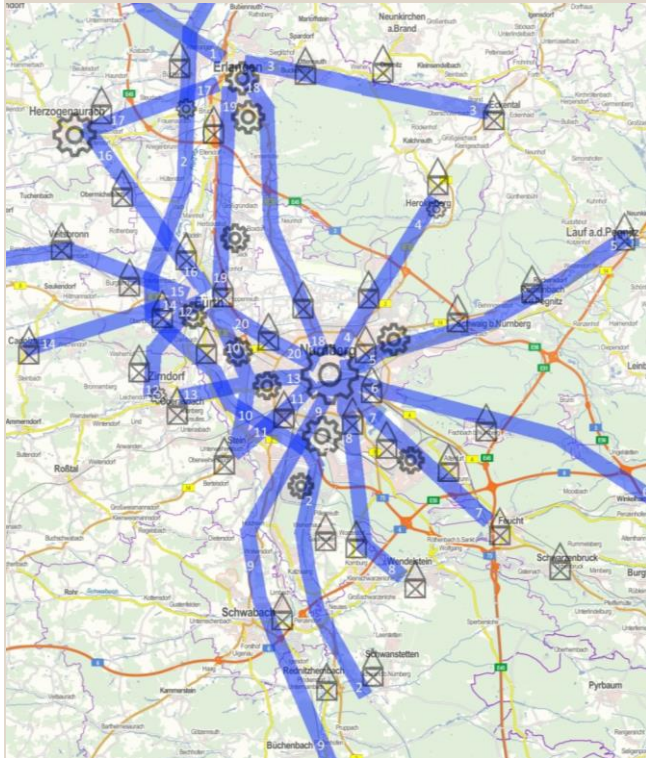
außerorts	innerorts
<b>Qualitätsstandards für Radschnellwege</b>	
Verbindungskategorie (RIN): AR II-III	Verbindungskategorie (RIN): IR II
Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag	Nutzung: $\geq 2.000$ Radfahrer am Tag
Grundlage: Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen	Grundlage: Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen
<b>Qualitätsstandards für Radhauptverbindungen</b>	
Verbindungskategorie (RIN): AR II-III	Verbindungskategorie (RIN): IR II-III
Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)	Nutzung: $< 2.000$ Radfahrer pro Tag wichtige Alltagsverbindung (Schüler, Pendler)
Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung	Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen Arbeitspapier zum Einsatz und Gestaltung
<b>Qualitätsstandards für Radverbindungen</b>	
Verbindungskategorie (RIN): AR III-IV	Verbindungskategorie (RIN): IR III-V
Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen	Grundlage: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen



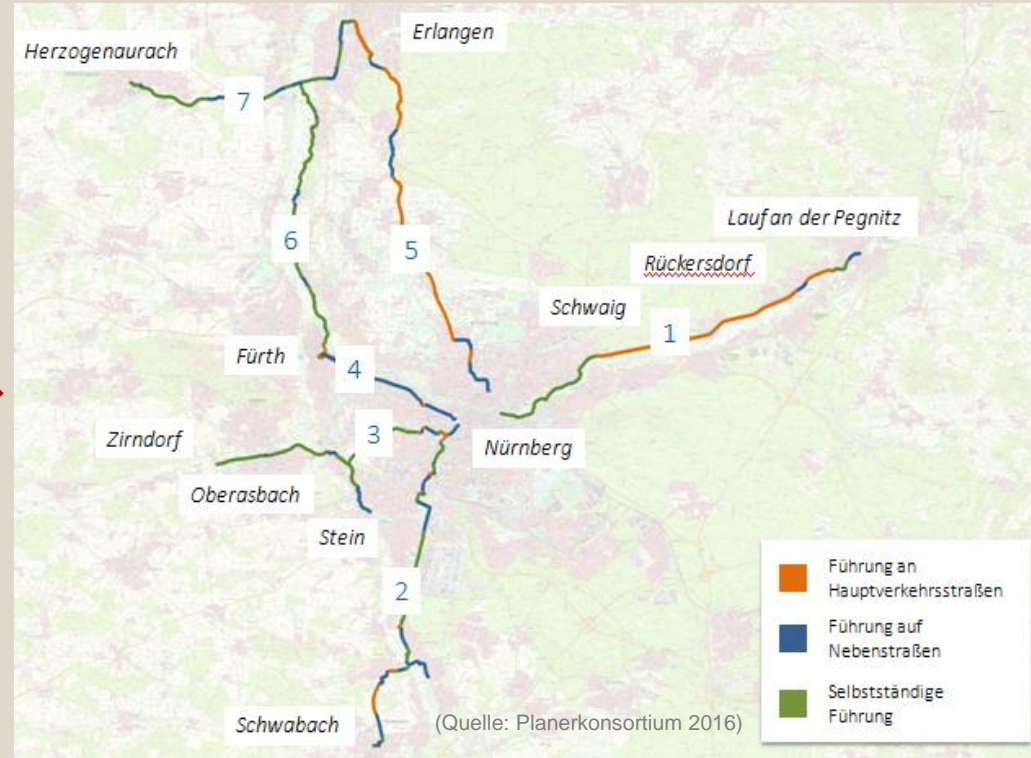


# II. Auswahl der Korridore und Trassen

## I. Potenzialanalyse



## II. Machbarkeitsstudie



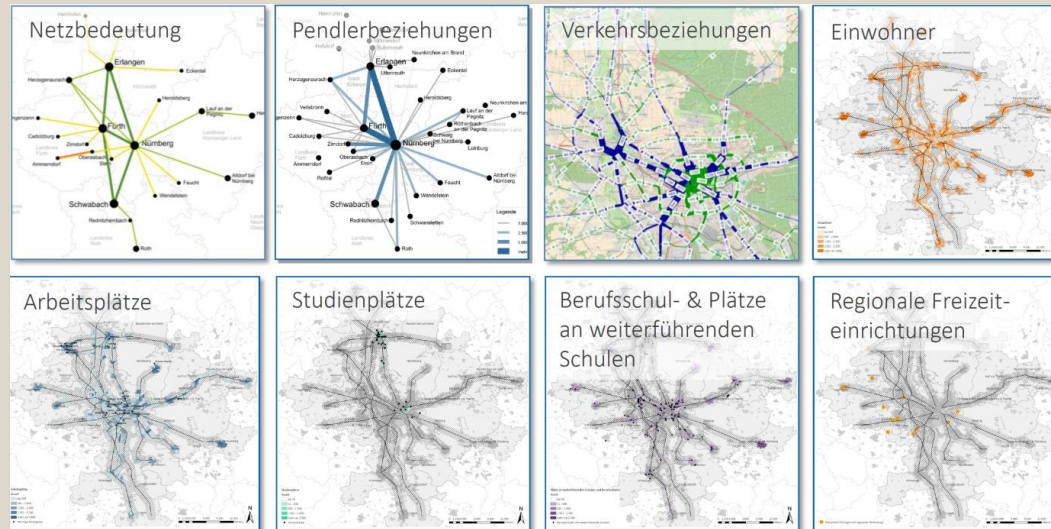


# I. Potenzialanalyse

## ▪ Datengrundlage:

1. DIVAN-Verkehrsmodell für den Großraum Nürnberg (2010/12)
2. Nachfragematrizen für MIV, ÖV und Radverkehr

## ▪ Bewertungskriterien:



## Zusätzlich:

- Reisezeitdifferenzen gegenüber dem MIV
- Reisezeitdifferenzen gegenüber dem ÖV

(Quelle: Planerkonsortium 2016)

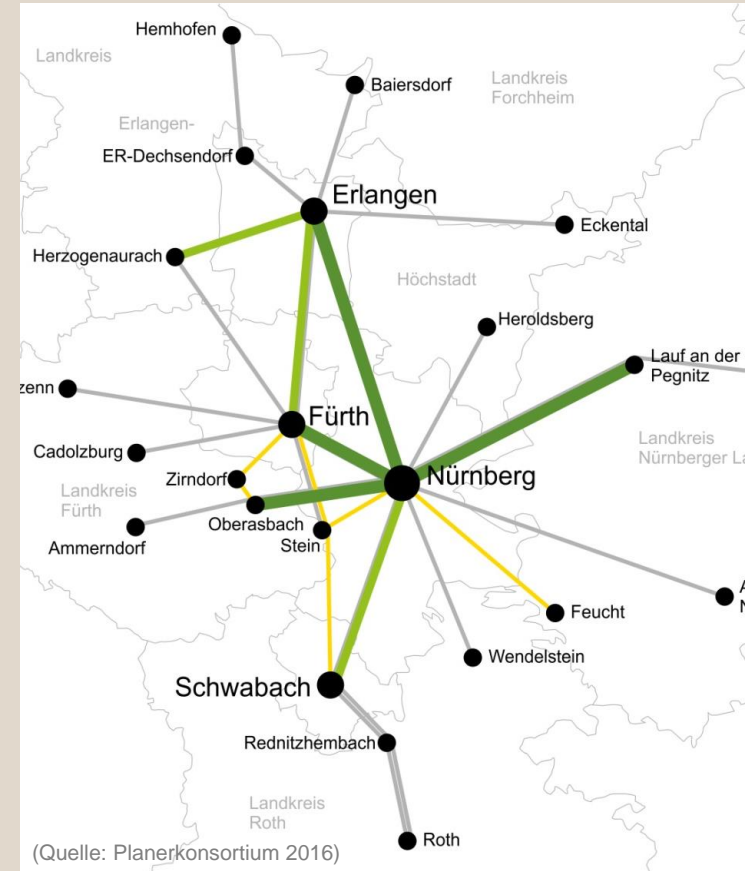
# Ergebnis der I. Potenzialanalyse

## Die Korridore mit den höchsten Potenzialen sind:

- Nürnberg – Erlangen
- Nürnberg – Fürth
- Nürnberg – Oberasbach (nach Zirndorf, inkl. Anbindung Stein)
- Nürnberg – Lauf an der Pegnitz

## Weitere Korridore mit hohem Potenzial:

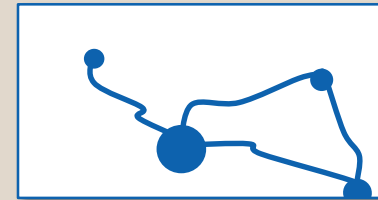
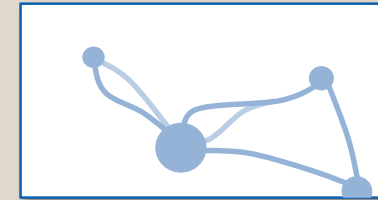
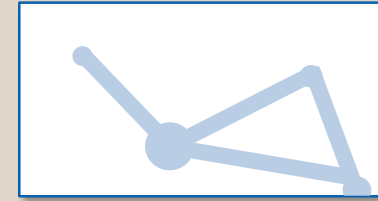
- Nürnberg – Schwabach
- Fürth – Erlangen
- Erlangen – Herzogenaurach



# Wo stehen wir?

## Vom Korridor zur Trasse

- Entwicklung eines **II. Potenzialrasters** für die Ebene der Trassen
- Bestandserhebung, Bestandsanalyse und Trassenabstimmung
- Erstellung eines Maßnahmenplans
- Einschätzung der Umsetzbarkeit
- Kostenermittlung
- Abschließende, detaillierte Bewertung der Trassenverläufe



(Quelle: Planerkonsortium 2016)

# Einschätzung der Vorzugstrassen

Strecke	Länge	Machbarkeit	Querschnittsbelastung	Fahrzeit	Reisegeschwindigkeit	Gesamtkosten*	Kosten*/km
Nürnberg – Lauf an der Pegnitz	16,4 km	RSV 48 % RHV 39 %	1.300 bis 5.000	35 Min.	28,5 km/h	18,2 Mio. €	1,1 Mio. €
Nürnberg – Schwabach	17,2 km	RSV 44 % RHV 48 %	800 bis 6.000	43 Min.	24,0 km/h	17,1 Mio. €	1,0 Mio. €
NB – Zirndorf NB – Stein	12,8 km 9,45 km (15,8 km)**	RSV 83 % RHV 10 %	900 bis 5.000	29 Min. 20 Min.	26,9 km/h 29,0 km/h	29,3 Mio. €	1,9 Mio. €
Nürnberg – Erlangen	17,5 km	RSV 94 % RHV 6 %	1.500 bis 5.000	44 Min.	23,8 km/h	23,0 Mio. €	1,3 Mio. €
Fürth – Erlangen	17,6 km	RSV 27 % RHV 68 %	500 bis 3.000	38 Min.	28,0 km/h	30,2 Mio. €	1,7 Mio. €
Erlangen – Herzogenaurach	12,6 km	RSV 92 % RHV 4 %	1.200 bis 4.000	28 Min.	26,8 km/h	40,0 Mio. €	3,2 Mio. €
Nürnberg – Fürth	7,7 km	RSV 99 % RHV 1 %	2.500 bis 8.000	18 Min.	22,0 km/h	5,8 Mio. €	0,9 Mio. €

\* Brutto-Kosten (inkl. Kosten für Grunderwerb, Planungs- und Projektkostenzuschlag, Ausgleichsmaßnahmen, ökologische Fachgutachten, landschaftspflegerischer Begleitplan )  
 \*\* Gesamtstrecke der beiden Verbindungen

(Quelle: Planerkonsortium 2016)

# Offene Fragen

- Finanzierung
- Förderregularien
- Trägerschaftsmodelle
- Straßen- und Wegegesetz
- Öffentlichkeitsarbeit

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.**

Verkehrsplanungsamt  
Abt. Verkehrsmanagement  
Lorenzer Straße 30  
90402 Nürnberg

Claire Schulze  
+49 (0)9 11 / 2 31-78393  
claire.schulze@stadt.nuernberg.de  
<http://www.verkehrsplanung.nuernberg.de>  
<http://www.nuernberg-steigt-auf.de>